

KAROL OLGIERD BORCHARDT

ZNACZY KAPITAN

SCAN-DAL

TENANGA

Za to, żeś uratował mi życie w pustyni, daruję ci pchnięcie mnie nożem w hacjendzie Del Venado i strzał do mnie nad jeziorem Salto del Auga. Ale za to, żeś zamordował moją matkę, giń nędzniku!

Po tych słowach. Fabian pchnął Kuchillę, który usiłował złapać ramię Tenangi, ale już nie zdążył i głową poleciał w przepaść.

Tenanga, oparty na łuku, w milczeniu przyglądał się scenie sądu w pustyni nad straszliwym łotrem Kuchillą. Zamordował on w bestialski sposób matkę przyjaciela Tenangi - Fabiana, chcąc zawładnąć olbrzymią fortuna, której spadkobiercą po matce był Fabian.

Tenanga pogłodził olbrzymiego, oswojonego niedźwiedzia, grizzli, stojącego obok niego i gotowego do wykonania każdego rozkazu. Długie czarne włosy Tenangi, opadające w puklach na plecy, przystrojone były kilkoma orlimi piórami, oznaką syna wodza. Gdy ucichł głuchy łoskot ciała spadającego po pionowej niemal skale, powiedział:

- Uff, uff! Mój biały brat unieszkodliwił najbardziej podłą białą twarz, jaka plamiła swymi śladami ziemię jego czerwonych braci. Mój biały brat nie potrzebuje więcej pomocy Tenangi. Tenanga pójdzie teraz z pomocą Białemu Kwiatkowi Prerii, którego chcą porwać Parintintinso-wie.

Podniósł rękę i głośnym *Howghl* pożegnał Fabiana i jego towarzyszy.

Kilka dni biegł Tenanga ze swym wiernym grizzlim na wschód. Minęli dwa kaniony, weszli na płaskowyż i wieczorem znaleźli się przy wspaniałej hacjendzie Don Ferdnanda, ojca pięknej Rosity.

Przybyli za późno: pałac płonął! Parintintinsowie - nie mogąc zdobyć hacjendy - podpalili wszystko.

Tenanga zostawił torbę oraz łuk pod opieką niedźwiedzia Ura i dobiegł do drzewa, którego olbrzymi zwalony pień opierał się gałęziami o parapet okna. Po pniu wspiął się Tenanga do wnętrza pokoju, skąd wydobywały się kłęby dymu. Po jakimś czasie ukazał się ponownie, niosąc przerzuconą przez ramię białą kobietę w mokrych szatach. Trzymając ją przedostał się przez zasłonę ognia do miejsca, gdzie grizzli Ur pilnował łuku i torby. W tej chwili pojawiła się grupa jeźdźców. To była spóźniona pomoc. Tenanga podniósł rękę, aby zwrócić na siebie uwagę jeźdźców, a gdy go dostrzeżono, złożył na ziemi zemdlone ciało seniority Rosity. Sam z grizzlim usunął się w cień dżungli.

Po dokonaniu tego czynu mógł wreszcie odpocząć.

* * *

Wszystko to miało miejsce na Bouffałowej Górze - w Wilnie, w środku miasta. Po spotkaniu z kolegami i odegraniu scen z przeczytanych książek Tenanga wracał teraz ze swym psem do domu.

W tym okresie pozostająca w pierwotnej dzikości Bouf-fałowa Góra posiadała wszystkie możliwe do wyobrażenia scenerie: od samotnej urwistej skały, z której spadał kilkanaście metrów w dół Kuchiłło (zawczasu przygotowany manekin), do rozmytych wodą wykopów po glinie, spełniających rolę kanionów, oraz ukrytego wśród dziko rosnących krzewów rozwalonego starego domu pod Cmentarzem Ewangelickim, zamieniającego się w hacjen-dę Don Fernanda.

Tenanga - jeszcze gdy liczył lat siedem - po przeczytaniu „Ducha Puszczy” postanowił zostać Indianinem. Indiański wojownik musiał być zahartowany. A zatem Tenanga w sekrecie przed wszystkimi sypiał pod łóżkiem na zakopiańskim serdaku, który był skórą pumy. Pod głową zamiast poduszki miał psa - setera, nieodłącznego towarzysza zabaw. Potrafił tak sypiać miesiącami.

Jednakże pewnego dnia Tenanga uprzytomnił sobie, że barwy skóry nie zmieni i że marzenia o zostaniu Indianinem na zawsze pozostaną tylko marzeniami.

W tej samej książce, z której była odtwarzana scena sądu w pustyni nad Kuchiłłą, noszącej tytuł „Czarny Ptak i Orzeł Śnieżnych Wierchów”, znajdował się opis przemytu towarów z Hiszpanii i ucieczki Kuchiłły z tego kraju. Była tam też ilustracja przedstawiająca rufę statku ze zwisającą liną i wspinającym się po niej marynarzem. Pod rysunkiem widniał podpis: „Jako ostatni wspiał się marynarz olbrzymiego wzrostu”.

Szukając w książce tylko przygód Indian, Tenanga początkowo nie zwrócił na ten rysunek uwagi. Dopiero po uświadomieniu sobie, że „fach” Indianina jest nieosiągalny, Tenanga - czytając po raz wtóry „Czarnego Ptaka i Orła Śnieżnych Wierchów” - zatrzymał się na opisie głównego bohatera książki: Orła Śnieżnych Wierchów, który był właśnie owym olbrzymim marynarzem, wspinającym się po linie na rufę statku. Tenanga postanowił zostać marynarzem.

Orzeł Śnieżnych Wierchów był olbrzymem o nadludzkiej sile. Tylko tacy przecież mogli być dobrzy marynarzem. Tenanga *zaczał* więc ćwiczyć. Dzień w dzień przez lata całe uporczywie ćwiczył mięśnie. Podnosił ciężary, uprawiał wszystkie dostępne systemy gimnastyki: Miille-ra, Proszka, Sandowa, Harvink Hanhocka, gimnastykę szwedzką, dziu-

dżitsu, lekkoatletykę, gimnastykę na przyrządach, ba - nawet gimnastykę cyrkową i akrobatykę.

W domu, na korytarzu, miał Tenanga wmurowane dwa drążki, na których ćwiczył jak w cyrku. Chodził na rękach tak jak na nogach. Co dzień latem i zimą biegał do rzeki kąpać się. Nie uznawał - nawet w zimie - ani czapki, ani palta. Podnosił coraz większe ciężary. Wreszcie wystąpił w cyrku jako... zapaśnik-amator.

Do Wilna przybył kiedyś cyrk, w którym produkowała się trupa zawodowych zapaśników. Przed rozpoczęciem walk amatorzy-ochotnicy mogli sobie wybierać dowolnego zapaśnika i próbować na nim swoich sił. Wybrany przez Tenangę zapaśnik walczył lekceważąco i opieszale. Walka trwała pół minuty. Stosowana przez niego stale jedna i ta sama postawa nasunęła Tenandze pomysł taktycznego rozegrania spotkania. Po podaniu ręki na powitanie Tenanga udał, że chce przeciwnika złapać za głowę. Gdy zapaśnik przyjął swoją ulubioną postawę, złapał go niespodziewanie w tak zwany „przedni pas”. Nim zawodowiec zorientował się, o co chodzi, leżał pokonany.

Tenanga zdecydował, że teraz już może zostać marynarzem.

* * *

Zdarzyło się, że w tym samym czasie matka i ojczym Tenangi przez parę tygodni gościli w swym domu Bolesława Limanowskiego. Wielki ten człowiek potrafił znaleźć czas na słuchanie opowiadań Tenangi o wymarzonym zawodzie. Po wyjeździe nie zapomniał obietnicy wystarania się i przysłania warunków przyjęcia oraz programu egzaminów do jednej ze szkół morskich we Francji, zapewniając pomoc w kandydowaniu do niej, oczywiście po uprzednim zdaniu przewidzianego egzaminu.

Przed Tenanga wyrósł ogromny „francuski” mur, który należało przebić głową, wtłaczając w nią uprzednio olbrzymi zapas wiedzy matematycznej, doskonałą znajomość języka francuskiego i literatury francuskiej. Miesiące mijały na żmudnej nauce nowych przedmiotów, które trzeba było opanować.

Jak zbawcę powitał Tenanga inżyniera Witolda Komockiego, wykładowcę Szkoły Morskiej w Tczewie, który bawiąc z żoną w Wilnie przypadkowo spotkał się z ojczymem Tenangi. Ojczym natychmiast zaprosił państwa Komockich do domu. Tenanga zamierał z zachwytu słuchając opowiadań o podróżach na wspianym żaglowcu szkolnym „Lwów”, zakupionym w roku 1920 i pomalowanym jeszcze w czarno-białe pasy, tak jak ongiś kazał malować swe okręty Nelson; o Szkole Morskiej w Tczewie i jej wydziałach - nawigacyjnym i mechanicznym; o wykładowcach - kapitanach z żaglowców i okrętów wojennych...

Barwne, pulsujące życiem opowiadania inżyniera Komockiego zbliżyły nagle do realnych i uchwytnych granic zasięgu to, co dotąd wydawało się pozostawać jedynie w krainie marzeń. Dla ziszczenia zamiarów nie trzeba było „zdobywać” Francji. Wystarczyło złożyć maturę i pojechać do Tczewa. Pani Wanda, żona inżyniera Komockiego, zaśmiewała się serdecznie widząc zapał Tenangi, gotowego jechać z nimi natychmiast do Tczewa i zdawać egzamin z matematyki i języka francuskiego. Znajomość tych przedmiotów, po przestudiowaniu francuskich programów, wydawała się Tenandze tak samo nieodzowna jak nadludzka siła fizyczna Orła Śnieżnych Wierchów. Pod koniec wizyty inżynier Komocki mówił już do Tenangi - „kolego-marynarzu!”.

Na razie jednak trzeba było pożegnać przemiłych, „z nieba zesłanych” państwa Komockich i skończyć gimnazjum. Dopiero po zdaniu matury, gdy można już było pomyśleć o przyjęciu do Szkoły Morskiej w Tczewie, Tenanga wystosował list do inżyniera Komockiego, rozpoczynający się „niesłychanie po morsku”: UES! UES! UES! Kolego Marynarzu!

Tak wyglądał - jak mu się wydawało - sygnał wołania o pomoc na morzu (SOS), zapamiętany przez Tenangę z opowiadań PIERWSZEGO KOLEGI-MARYNARZA.

* * *

Na komisji lekarskiej w Szkole Morskiej w Tczewie zostałem odrzucony przez starego lekarza okrętowego Wilkansa. Orzeczenie brzmiało: „Nie nadaje się do służby morskiej z powodu skłonności do reumatyzmu”.

Wróciłem do domu złamany na duchu i poświęciłem się prawu. Ale nawet po roku studiów na uniwersytecie olbrzymi marynarz wspinający się po linie na rufę żaglowca nie dawał mi spokoju. Przełamując opory w postaci innej komisji lekarskiej dostałem się wreszcie na wymarzony i jedyny wówczas żaglowiec szkolny „Lwów”. Pojechałem do Gdańska. Ujrzałem rufę - taką samą jak na obrazku; taką samą linę z węzłami - nazywano ją tutaj szkentel. Maszty, reje, żagle... Miałem teraz sześć stóp wzrostu, podobnie jak Orzeł Śnieżnych Wierchów. Ale czy tyle samo siły?

Poranek pierwszego dnia na żaglowcu zeszedł na zaopatrywanie się w rzeczy osobistego użytku, w które statek wyposażał kandydatów i uczniów, na instalowaniu się w szafkach, na rozpakowywaniu worków marynarskich i uzbrajaniu hamaków.

Po śniadaniu - zbiórka do robót. Przydzielono mnie do pomocy uczniowi zatrudnionemu przy zaciąganiu lin na podniebny bombram. Chodziło o wypróbowanie, w jaki sposób zareaguję i jak będę się poruszał na czterdzie-stometrowej wysokości.

Ponieważ byłem przyzwyczajony do wielogodzinnych ćwiczeń na trapezie, kółkach i drążku, wysokość nie zrobiła na mnie żadnego wrażenia. Znacznie większe wywarł bezlik skomplikowanych i zupełnie obcych nazw takielunku, które usłyszałem przy tej okazji.

Po obiedzie - znów zbiórka do robót. Wyznaczono mnie tym razem do obsługi kabestanu, przy pomocy którego miano podnosić spuszczone na okres zimowy bram-stengi i reje. Zmieniony w konia wprzęgniętego do kieratu pchałem z całej siły jeden z długich drągów włożonych w głowicę kabestanu. Drągi nazywano tu po polsku... handszpakami.

Koledzy, chcąc wypróbować moją siłę, pchali coraz słabiej, zostawiając cały ciężar dla mnie. Skutek był natychmiastowy: handszpak - wykonany ze specjalnego, twardego drewna - przysł jak zapałka! Wywołało to szalony entuzjazm. Czegoś podobnego jeszcze nie widziano. Następne handszpaki pękały szybko jeden po drugim. „Duma rozpierała pierś Tenangi”. Szykowałem się właśnie do połamania pozostałych jeszcze czterech zapasowych handszpaków, gdy nadszedł pierwszy oficer. Zamiast cieszyć się razem z nami, wpadł w istny szal.

Podobno zostało mu to po służbie na rosyjskim okręcie podwodnym, na którym się topił w czasie manewrów. „Dzięki” kucharzowi. Kucharz po rozkazie przygotowania okrętu do zanurzenia pozostawił otwarty wentylator, woda wdarła się do wnętrza. Nasz pierwszy oficer, który i w tamtej marynarce był „pierwszym”, zobaczył to jednocześnie z dowódcą okrętu podwodnego. Dowódca wskoczył do wody i popłynął do stojącej opodal jednostki. „Pierwszy”, nie chcąc pozostawić załogi samej bez opieki, zamknął za sobą właz i pograżył się w dobrowolnie przez siebie wybranej stalowej trumnie. W dziobowych pomieszczeniach okrętu zdołał opanować panikę i uratować część załogi. Zaledwie paru marynarzy zginęło przy wydobywaniu się z głębin wodnych, kilku trafiło do szpitala z nadwerężonymi płucami. „Pierwszy” zdobył w tej przygodzie zdolność do krzyku tak strasznego, jakiego nie słyszałem nigdy przedtem i nigdy już potem.

Teraz cały port zappełnił się jego wibrującym na najwyższej oktawie głosem:

- Da dźjaaaaabłaaaa! Cały statek pałaaaaamiiii!

Ten przeraźliwy krzyk wywołał kapitana. Zjawił się na rufie i podszedł do pierwszego oficera. „Pierwszy” podobny był w tej chwili do duszącego się na koklusz noworodka, przy czym twarz „noworodka” przypominała oblicze sławnego w owe czasy artysty filmowego Maxa Lindera o małych, czarnych szczoteczkach wąsów.

Kapitan w wytwornym czarnym mundurze o czterech złotych pasach i kotwicy na każdym rękawie, z piękną marmurową twarzą półboga, nie ocenił sytuacji tak szybko jak „pierwszy”. Może przez przezorność, by nie okazać się omylnym.

W momencie gdy duszący się „noworodek” z wąsami Maxa Lindera wydał ostatni dźwięk, usłyszałem po raz pierwszy głos kapitana:

- *Znaczy*, panie Konstanty, *znaczy*... co się stało? Kapitan każde swe przemówienie, każdą rozmowę zwykł był zaczynać od słowa „znaczy”. Mówił przy tym wolno, cedząc słowa przez zaciśnięte zęby. Trzymanie stale zaciśniętych zębów przy mówieniu należało podobno do najbardziej wytwornego sposobu wystawiania się gar-demarinów, czyli wychowanków carskiego korpusu morskiego. Żadnej mimiki, żadnych grymasów twarzy - kamienne, zastygłe oblicze o olimpijskim wyrazie. I oto teraz kapitan został nagle zmuszony do znizenia się do spraw ziemskich.

W miarę jak „pierwszy” odkrywał coraz to nowe połamane handszpaki, głos jego z najwyższej oktawy, dostępnej dla mężczyzny, przechodził w wycie czerwonoskórych zajętych skalpowaniem bladych twarzy:

- Pałaaaami!!! Wszystka pałaaaami!! Cały statek pałaaaami! Nu, wszystka pałamał, wszystkie handszpaki pałaaaamał. Da dźjabłaaaaa!! Biezabrazje!

„Ogień” pierwszego oficera udzielił się kapitanowi, ale wyłącznie w formie zaciekawienia. Żaden mięsień na twarzy mu nie drgnął, gdy spoglądał na zachłystującego się wrzaskiem pierwszego oficera.

„Pierwszy” zdążył już policzyć wszystkie połamane handszpaki. Wił się teraz i nadal ryczał:

Wszystka pałamał! Wszystkie handszpaki pałamał!

Chciałem się wtrącić i powiedzieć, że jeszcze cztery zostały, ale wobec kapitana nie śmiałem. Naraz znów usłyszałem głos kapitana:

- *Znaczy*, panie Konstanty, *znaczy* co? *Znaczy*, za silny?

A potem znów straszny, przeraźliwy ryk „pierwszego”:

- Nu, tak, za silny! Za silny! Wszystka łami! Wszystka! Cały statek pałami! Cały statek!!!

I zwracając się już bezpośrednio do mnie, wrzasnął:

- Nu, won stąd! WOOOOON!!!...

Nigdy w życiu tak szybko nie uciekałem, jak w tamtej chwili. Nie zdawałem sobie zupełnie sprawy, któredy i jak znalazłem się w międzypokładzie, w pomieszczeniach uczniowskich.

Co teraz będzie? Pakować rzeczy? Opuścić statek? W momencie gdy marzenia się ziściły i gdy się na niego z takim trudem dostałem...

Starsi uczniowie wpadli do międzypokładu. Pokładali się ze śmiechu. Nie chciałem nikogo o nic pytać, tylko cały czas powtarzałem w myśli: Co robić? Co teraz będzie?

Nikt z oficerów się nie zjawił. Zaszyty w najciemniejszy kąt międzypokładu siedziałem na żaglach wyciągniętych z żagielkoi i przygotowanych do reperacji. Przesiedziałem tak do kolacji.

Kolacji nie jadłem. Jedno było tylko ważne: spiszą mnie ze statku, czy nie spiszą?

Nikt do mnie nie przychodził, nikt nic nie mówił. Wieczorem z trudem rozwiesiłem hamak. Pierwsza noc na żaglowcu. Nie wiedziałem w ogóle, co robić. Czy się położyć? Czy czekać sądnego dnia?

Znużony do ostateczności położyłem się w hamaku i leżąc usiłowałem zebrać myśli. Ale nic nie pomagało. Widziałem wciąż siebie opuszczającego statek, z workiem marynarskim na plecach. Ten wymarzony, cudny statek. Taki sam jak ten, na którym Orzeł Śnieżnych Wierchów rozpoczął swą służbę na morzu. A ja muszę jutro opuścić ten najpiękniejszy na świecie żaglowiec. Jutro! Jutro przyjdzie ta okropna chwila.

Miotany potworną rozpaczą, powtarzałem straszne dla mnie słowa kapitana:

- Znaczy, za silny! ZA SILNY...

NAJ...

Długi świst bosmańskiej gwizdawki i głos ucznia pełniącego służbę bosmańską obwieściły poranną zbiórkę do robót. Ponieważ do tej chwili nikt mi nie przypomniał wczorajszej awantury z połamaniem handszpaków, poszedłem na zbiórkę.

Rozdzielono roboty. Z drzeniem serca czekałem, co się stanie, gdy bosman dojdzie do mnie. Czy mnie „spiszą” ze statku? Czy dadzą robotę? Na domiar złego o kilka kroków od bosmana stał pierwszy oficer...

Tymczasem bosman zbliżył się do mnie i jak gdyby nigdy nic powiedział:

- Z afterpiku* balast wozić!

Radość zalała mi serce. Więc mnie nie wyrzucają? Więc zostaję na tym wspaniałym żaglowcu?! Z radości gotów byłem połamać nie tylko głupie handszpaki, ale i kolumny masztów.

Zaprowadzono mnie na dół. Przeszliśmy mroczną pro-wianturę, potem jeszcze dalej - na sam tył okrętu. Przechodziliśmy przez drzwi o wysokich metalowych progach. Były one żelazne, ze wszystkich stron zaopatrzone w szereg olbrzymich zakrętek z długimi rączkami. Każde takie drzwi można było zamknąć i zaśrubować. Po ich zamknięciu poszczególne przedziały statku stawały się wodoszczelne i w wypadku zderzenia nie przepuszczały wody.

Praca moja polegać miała na przewożeniu balastu w postaci olbrzymich głazów, które leżały już przy otworze luku wiodącego do niższych czeluści statku. Musiałem je sam nakładać na olbrzymią taczkę zbitą z potwornych bali. Kto i kiedy mógł coś podobnego zbudować? Chyba Robinson Cruzoe i to w pośpiechu.

Przeciagniecie samej tylko taczki przez drzwi wodoszczelne, dokładniej mówiąc - przez olbrzymi próg, wymagało siły paru ludzi. Taczka naładowana kamieniami stanowiła ładunek dla konia. Kiedy to zobaczyłem, zrozumiałem, dlaczego pierwszy oficer uśmiechnął się, gdy bosman wyznaczał mi tę właśnie robotę.

Kamienie balastowe należało przewieźć znad afterpiku pod rufowy luk międzypokładu, czyli przez jeden wysoki próg (po grubych deskach, uważając, by taczka nie spadła), przez całą pro-wianturę, drugi próg drzwi wodoszczelnych, warsztat cieśli, trzeci próg i część międzypokładu. Po wysypaniu kamieni należało z pustą taczką znów wrócić na afterpik.

* Afterpik - tylna komora zderzeniowa, pomieszczenie znajdujące się w dolnej części kadłuba na rufie statku.

Po przewiezieniu trzeciej taczki pracowałem ubrany już tylko w trójkąt kąpielówek. Od czasu do czasu przybiegał któryś z uczniów popatrzeć na moją muskulaturę. Pić mi się chciało strasznie, ale bałem się odchodzić, by nie „podpaść” pierwszemu oficerowi. Pomyślałby może, że nie mogę dać sobie rady i uciekam od roboty. Postanowiłem wytrwać i za wszelką cenę utrzymać się na statku.

W tym czasie przyjechali z urlopu uczniowie, którzy mnie jeszcze nie widzieli. Domyśliłem się, że to oni, ponieważ schodzili na dół - wystrojeni w wyjściowe mundury - i przyglądali mi się z zaciekawieniem.

Jeden z nich zatrzymał się dłużej. Podeszedł bliżej, obejrzał mnie bardzo uważnie, ale nic nie powiedział i odszedł. Po jakimś kwadransie wrócił, akurat w momencie, gdy śpiewając na całe gardło piosenkę Mickiewiczowską: „W minach kruszec kując młotem...”, pchałem przed sobą „robinsonowską” taczkę.

Nieznajomy uczeń wysunął do mnie rękę. Na dłoni leżała pajda chleba o powierzchni czterech dużych dłoni, odkrojona z olbrzymiego półbochna wiejskiego. Biały, świeży chleb posmarowany był masłem, na tym leżała olbrzymia porcja gotowanej szynki. Nieznajomy podsuwał pajdę coraz bliżej i coraz wyżej pod same oczy.

Wobec tego, że był to klasyczny ruch „bladej twarzy” ofiarującej przyjaźń „czerwonemu bratu”, bez wahania postawiłem taczkę i wziąłem w milczeniu podaną mi kromkę chleba.

Nieznajomy pilnie śledził moje ruchy. Zatopiłem zęby w chlebie. Wszystko było świeże, prosto z domu. Widząc obłok rozkoszy na mojej twarzy nieznajomy zdecydował, że może się przedstawić. Wyciągnął prawicę: - Włodzimierz Cybulski jestem!

Pragnienie dokuczało mi nie na żarty. Pot bez przerwy lał się ze mnie strumieniami. Taczkę zacząłem uylażać już za swoją i pogodziłem się z myślą, że do śmierci będę woził na niej kamienie.

Po zjedzeniu kromki chleba z masłem i z szynką wstąpiła we mnie otucha. Zacząłem rozglądać się po prowian-turze. W jaki sposób stworzyć sobie lżejsze życie? Przecież muszą mieć tu coś do picia?

W środku prowiantury, tuż koło miejsca, przez które przepychałem swą taczkę, stały małe baryłki. Z literatury wiedziałem, że słodka woda jest na każdym statku skarbem i przewozi się ją niekiedy w małych baryłkach. Zdecydowałem się na otworzenie jednej. Poruszyłem nią - pluskało wewnątrz. Wziąłem z taczki gładzik i puknąłem nim w beczułkę. Dno przysło. Poląła się pachnąca, orzeźwiająca woda. W beczułce były świeżo posolone ogórki, przeznaczone na szybkie spożycie. Wspaniale!

Teraz mogłem już spokojnie pracować. Za każdym razem gdy przejeżdżałem z moją taczka, wyciągałem / beczki jeden ogórek i delectowałem się jego świeżością i aromatem.

Szybko minął czas do obiadu. W doskonałym nastroju zjadłem obiad i po godzinnej przerwie znów zabrałem się do taczki oraz... ogórków. W momencie gdy usłyszałem gwizdek i okrzyk: „Kończyć roboty!”, zjawił się prowiantowy - akurat w chwili kiedy odświeżałem się ogórkiem.

Prowiantowy skoczył do mnie jak pantera:

- Beczkę rozbiłeś!

- Myślałem, że woda. Bardzo mi się pić chciało.

Popatrzył na mnie, ociekającego potem. Zajrzał do beczki:

- Często wałeś wszystkich ogórkami? - zapytał.

Oburzyłem się:

- Nie swoimi ogórkami? Za kogo pan mnie ma? Przykro mi bardzo, ale bałem się odejść od roboty, by nie wpaść w nowy konflikt z pierwszym oficerem. Byłem tak zmęczony i spragniony, że...

- Człowieku, ty sam to wszystko zjadłeś? – przerwał z najwyższym zdumieniem.

- Tych kilka ogórków? - odpowiedziałem pytaniem na pytanie.

- Przecież zjadłeś sam pół beczki ogórków! Czegoś podobnego w życiu nie widziałem!

Wówczas ja spytałem:

- Panie, a ile kołdunów litewskich, takich solidnych zje pan na raz?

- No, z dwadzieścia kilka - odpowiedział.

- Widzi pan! A ja zjadam sto dwadzieścia kilka. Przeszło dwie kopy! To co mam robić?

Prowiantowy był z zawodu malarzem. Zakochany w żaglowcu - malował i malował. Prowiantura nie obchodziła go zbytnio. Najważniejsze jednak, że miał wyobraźnię i mnie zrozumiał.

Handszpaki i ogórki w dwa dni ustaliły moją sławę.

* * *

Z książek Conrada Korzeniowskiego nauczyłem się wielu rzeczy o praktycznym zastosowaniu, ale jedna jego rada trafiła mi szczególnie do przekonania: „Jeśli chcesz spo-

kojnie przejść przez życie, nie drażnij nigdy trzech osób: kobiety, kucharza i człowieka z nożem”.

Na „Lwowie” wszyscy chodzili z nożami. Każdy żeglarz musi mieć nóż. Na żaglowcu *żeglarz bez noża* nie istnieje.

Kobiet na żaglowcu nie było.

Kucharz był jeden. Pozyskałem jego sympatię jako cierpliwy słuchacz nie kończących się opowieści o wojnie rosyjsko-japońskiej z roku 1904, w której uczestniczył. Z opowiadań tych wynikało, że śmiało można mu było przypisać powiedzenie Wergiliusza i Zagłoby: *Quorum pars magna fui**

Z tego „ogromnego” wkładu w wojnę rosyjsko-japońską pozostało mu przyzwyczajenie, zapożyczone od jeńców japońskich. Otóż jeńcy ci - zgodnie ze swym narodowym zwyczajem - gdy tylko była po temu okazja, kąpali się w beczkach z gorącą wodą. Kucharz, naśladując Japończyków, grzał na płycie kuchennej słoną wodę i wlewał ją do olbrzymiej kadzi, olinowanej i zabezpieczonej przed wszelkimi przechyłami. W beczce tej siedział tak długo, aż mu woda nie wystygła i opowiadał o swych przygodach spod „czung-czung” i „ping-pong”.

Kucharz zostawiał mi zawsze coś niecoś do zjedzenia. Szczególnie wówczas, gdy było silniejsze kołysanie lub gdy czegoś za wiele zostało. Z reguły jadłem za wszystkich tych, którzy nie mieli apetytu w czasie sztormu. W kuchni często trafiało mi się pół miedniczki smażonych ryb, ryżu czy kaszy.

Wpadłem również w oko żaglomistrzowi. Któregoś dnia zabrał mnie z sobą na reje, by pokazać, jak się zabezpiecza szakle. Gdy trzeba było jedną szakłę wyjąć i wstawić inną, żaglomistrz kazał mi przynieść linoblok dla zwolnienia przyszaklowanej liny. Zaproponowałem, że linę naciągnę bez talii, a on niech tylko szybko zmieni szakłę. Żaglomistrz, pomimo iż znał historię połamanych handszpaków, nie chciał wierzyć, że tego dokonam. Rozparłem się nogami na percie, piersiami oparłem o reję i mając obie ręce wolne - naciągnąłem linę. Żaglomistrz oniemiał z zachwytu. Odtąd zawsze do tej roboty zabierał mnie ze sobą.

Kolegom sprawiałem uciechę, gdy pozwalałem podczas rozbijania statku ładować sobie na kark olbrzymi zwój grot- lub fokszota i halsu razem z blokami. Zazwyczaj nosiło to czterech ludzi.

* *Quorum pars magna fui* (łac.) - w czym miałem wielki udział.

Po pierwszym ćwiczeniu wiosłowania na szalupach, uwiązanych za statkiem, załogi łodzi wchodziły po szkentlu do góry na rufę. Tak się złożyło, że wchodziłem ostatni. Gdy zawisłem na szkentlu między wodą a rufą żaglowca, przypomniał mi się Orzeł Śnieżnych Wierchów i obrazek widziany w książce. Nie mogłem się powstrzymać od wyszeptania: „Jako ostatni wspiął się marynarz olbrzymiego wzrostu”.

Wkrótce potem, gdy w pierwszej mojej podróży na „Lwowie” staliśmy w jednym z portów zagranicznych, przyjechała z wizytą miejscowa Polonia z ambasadorem polskim na czele. Goście w towarzystwie kapitana zwiedzali statek od dziobu do rufy. Gdy znaleźli się w międzypokładzie, kapitan kazał mnie zawołać. Ubrany w wyjściowy mundur zameldowałem się przepisowo.

Pokazując mnie towarzystwu złożonemu z bardzo wykwintnych pań i dystyngowanych panów, kapitan oświadczył:

- Znaczy, on u nas najwięcej je, najwięcej waży i, znaczy, najsilniejszy!

„Ach, .tak sprawy stoją!” - pomyślałem sobie. A ponieważ prawo rzymskie do tego czasu nie wywietrzało mi jeszcze z głowy i~każdą sytuację nauczyłem się ujmować automatycznie w piękną, lakoniczną łacinę, i tym razem zamknąłem w'myślach ocenę wypowiedzi kapitana sentencją: *rebus sic stantibus*.

W tym momencie przypomniał mi się występ w cyrku i tak zwana *paradę allee* atletów podczas prezentacji. Wspaniały Japończyk, Ona-O-Gitaro, z tej samej trupy, z

której wybrałem kiedyś zawodnika do walki, robił zawsze wykrok prawą nogą, podnosił prawą rękę nad głowę, a potem wykonywał unik całego ciała do tyłu na wzniesionych stopach.

Na oczach prześwieczonego towarzystwa z zawodową precyzją dokonałem identycznej cyrkowej „prezentacji”, trzy razy obracając się dookoła, by wszyscy mogli mnie obejrzeć i by nikogo nie obrazić.

Kapitan poczuł się tym jak gdyby zmuszony, by jeszcze raz powtórzyć z naciskiem:

- Znaczy, on u nas NAJwięcej je, NAJwięcej waży i, znaczy, NAJsilniejszy!

OMNE TRINUM PERFECTUM

Z trójpokrętnymi linami dowiązanymi do ciał wspinaliśmy się na trzy maszty szkolnego żaglowca, by zasnuć każdy na kształt nici pajęczej przez wszystkie przewidziane bloki i otwory. Stworzyliśmy w ten sposób misterną sieć od rej do pokładu. Prawie miesiąc już trwała ta nasza wspinaczka.

Kwiecień był wyjątkowo zimny. Przechodziły szkwały z drobnym śniegiem i kryształkami lodu, które gnane wiatrem wciskały się w każdą szparę w ubraniu. Uczepieni - jak pająki - na podniebnych wysokościach, szykując nasz „Lwów” do lotu na szlaki wielkich żaglowców, marzliśmy niekiedy do szpiku kości.

Co dzień do obsługi grubych płóciennych żagli przybywały setki metrów lin. Ci, którzy lubili liczyć, twierdzili, że gdyby ułożyć wszystkie liny używane na „Lwowie” jedna za drugą - miałyby razem szesnaście kilometrów długości.

Naszą jadalnię, sypialnię i bawialnię stanowił między-pokład. Pachniało tu smołą, konopiami i było przeraźliwie zimno. Gwizdek bosmański na pobudkę przyjmowaliśmy jako zapowiedź lodowatego tuszu, który otrzymywaliśmy natychmiast po opuszczeniu nagranych własnymi ciałami hamaków. Zwijaliśmy szybko hamaki i układaliśmy je na szafkach. Spuszczaliśmy podczipione pod sufitem stoły i ławki. Sypialnia zamieniała się w jadalnię.

Gnaliśmy do umywalni. W porcie było mnóstwo słodkiej wody. Goliliśmy się, myliśmy się. Wody nie oszczędzaliśmy, myjąc się na zapas. Wiedzieliśmy, że później w morzu starszy oficer nie da więcej niż wyliczony jeden litr na jedną osobę, na jeden dzień.

Jedynie mycie rąk było cczą pantomimą. Dłonie i palce mieliśmy zrogowaciałe, obramowania palców od pracy przy linach robiły się kwadratowe, w stwardniały naskórek wgrzyzała się smoła i nie było siły, żeby ją stamtąd usunąć. Była to ochrona, dzięki której po tygodniu pracy przy linach skóra rąk przestawała dotkliwie palić.

Tylko jeden kurs - pierwszy, najliczniejszy, liczący kilkunastu ludzi - przysłano ze Szkoły Morskiej w Tczewie dla przygotowania „Lwowa” do podróży. Reszta uczyła się jeszcze, zdawała egzaminy i miała zjawić się dopiero na gotowe, tuż przed rejsem.

Rozpoczęliśmy pracę od postawienia górnych części masztów, które na zimę spuszczone wraz z górnymi rejami. Z magazynu wydobyliśmy wszystkie ruchome części takielunku, składające się z lin i łańcuchów. Z żagielkoi wyciągaliśmy żagle. Należało usunąć ślady zimowej konserwacji z takielunku, ustawić go, umocować, częściowo

pomalować, zabezpieczyć. Trzeba było pracować bez względu na pogodę, tak przy tym rozkładając robotę, by na przykład malować wtedy, gdy jest bezwietrznie i gdy deszcz nie pada.

Każdego wieczora, po skończonej pracy, pęcznieliśmy z dumy widząc, ile już dokonaliśmy i „czego to my nie umiemy”. Myśl, że szykujemy skrzydła, na których polecimy z wiatrem na Atlantyk, ogrzewała nas, ale nikt się z nią nigdy nie zdradził.

Przyszedł maj. Pogoda w niczym go nie przypominała. Zimne szkwały ze śniegiem lub krupą były takie same jak w kwietniu.

Drugiego maja byliśmy gotowi do przyjęcia ładunku. W tym roku, tak samo jak i w zeszłym, mieliśmy rozpocząć podróż od przewiezienia ładunku podkładów kolejowych do Anglii, prawdopodobnie do Londynu. Od rozpierającej nas dumy nie mieściliśmy się w hamakach. W ogóle przez cały czas po kilka razy dziennie każdy czuł się bohaterem. Ale nie było przed kim się pochwalić. Żył się przecież wśród samych bohaterów. Dopiero w święta, w domu, będzie można coś niecoś o sobie opowiedzieć. Tutaj, w międzypokładzie można by się tylko narazić na śmieszność mówiąc o swych bohaterских czynach: były zawsze bardzo nikłe w porównaniu z tymi, których dokonał słuchający.

Trzeciego maja wylegiwaliśmy się w hamakach - pobudka będzie dzisiaj o całą godzinę później. Jeszcze z wieczora przygotowaliśmy WIELKĄ GALE. Przywiązane do lin flagi kodu sygnałowego punktualnie o ósmej pojawiają się nad powierzchnią morza, przesuną poprzez rufę i wierzchołki wszystkich trzech masztów aż po koniec bukszprytu, a stamtąd znów dotkną wody. W ten sposób umieszczone różnokolorowe flagi sygnałowe symbolizują opasanie całej kuli ziemskiej - wraz z okrętem. W porcie podniesimy banderę na rufowym drzewcu - flagsztoku, na grotmaszcie wywiesimy flagę armatora, w tym wypadku Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zaś na fokmaszcie - banderę kraju, do którego pójdziemy. Dzisiaj będzie to bandera angielska.

Po raz pierwszy święto Trzeciego Maja spotykam na żaglowcu. Bardzo jest przyjemnie leżeć całą godzinę dłużej i rozmyślać w hamaku, zamiast zrywać się i gonić do roboty. Myślami wracamy wszyscy do minionych obchodów tej uroczystości, które miały miejsce, gdy byliśmy jeszcze w szkołach.

Data ogłoszenia Konstytucji - trzeci maja, trzy stany w niej wymienione, podział na trzy władze: prawodawczą, wykonawczą i sądową - wszystko to naprowadza myśl na liczbę TRZY. Tę liczbę-symbol czczono w Indiach, Egipcie i Rzymie. Stąd przecież rzymskie OMNE TRINUM PERFECTUM - wszystko co potrójne, najlepsze. Doskonałym ma też być człowiek, który tak samo myśli, mówi i czyni.

Wszystkie zapamiętane przez nas obchody trzeciomajowe rozpoczynały się od przemówień, wygłaszanych niekiedy przez ludzi, którzy byli wychowani i wykształceni w obcych szkołach, w trzech rozmaitych zaborach. Niektóre z nich przeszły jako tematy do wesołych opowiadań i anegdot. Cytowany był na przykład taki fragment przemówienia: „Otczizna nasza została podzielona na trzy czensti. Jedną wzięli Germańcy, drugą - Awstryjcy, a trzecią - my!” Fragment innego brzmiał: „Powstała ot-czizna nasza, Polska, która podzielona była na trzy nierówne połowy, a tereny jej zachwycone wojną”.

W jednej ze szkół, podczas kreśleń na mapie, najlepszy wykładowca i specjalista powiedział kiedyś: - N u, a teraz naczertim na papieru! - co w dowolnym przekładzie na język polski miało oznaczać: - A teraz nakreślimy na papierze! - Ponieważ stosunki pomiędzy wykładowcą i uczniami były prawie koleżeńskie, ci ostatni pozwolili sobie zwrócić mu uwagę, że należało powiedzieć: - Nakreślimy na papierze!

Wykładowca zgodził się tylko połowicznie, mówiąc: - Nu, niech bendi nakreślim na papieru! - i dodał: - Papieżu jest w Rzymie. Mnie nie nabierzecie!

Nasz kapitan oraz starszy oficer „Lwowa” otrzymali podobne wykształcenie. Kapitan mówił po polsku poprawnie. Starszy oficer był jeszcze pomiędzy „papieru” i „papieżu”. Przemówienie trzeciomajowe wygłosi chyba kapitan? Co powie ten człowiek, wychowany w obcej szkole, dla którego - w pewnym sensie - wszystko, co się tu dzieje, musi być dość jeszcze dalekie i obce? On miał za sobą długoletnią służbę w dużej flocie o wiekowej tradycji. My wszyscy uzyskaliśmy niedawno matury w polskiej szkole. Na morze, oprócz chęci przygód, przygnała nas również chęć odrobienia wiekowej krótkowzroczności narodu, któremu wystarczało „posiadanie tyle morza, iżby koń mógł się skapać, a nie utonąć”. Dla ogółu społeczeństwa byliśmy w dalszym ciągu wyłącznie poszukiwaczami przygód, w najlepszym wypadku - bezinteresownymi romantykami, którzy jeśli chcą tych podróży po morzach, to niech sobie sami na nie zapracują. Pogląd ten reprezentowali wtedy prawie wszyscy w Polsce, z wyjątkiem paru osób, których dziełem było stworzenie Szkoły Morskiej.

Uroczysta zbiórka wyznaczona była na godzinę jedenastą. Po pobudce i podniesieniu wielkiej gali poszliśmy na śniadanie. Jeszcze tylko ostateczne porządki w międzypo-kładzie. Po podniesieniu stołów międzypokład zamienia się w bawialnię. Przebieramy się w wyjściowe, granatowe mundury i stajemy na zbiórce.

Na przemian prószy drobniutki suchy śnieg i wygląda słońce. Od pierwszego maja obowiązują białe pokrowce na czapkach. Nakrochmalone i wyprasowane jeszcze w domu rękami matek i siostr - wyglądają naprawdę bardzo uroczyście.

Z pokładu rufowego zstępuje kapitan w asyście wszystkich oficerów.

- Bacność! Na prawo patrz!

- Czołem, uczniowie! - wita nas kapitan, stojąc przed nami na bacność i salutując.

- Czołem, panie kapitanie! - skandujemy.

Kapitan przechodzi teraz na prawą burtę i wita się z załogą stałą statku. Po chwili znów wraca na lewą burtę. Że zacznie przemówienie od słowa „znaczy” - nikt nie ma wątpliwości, że tych „znaczy” będzie więcej niż innych słów - też wiadomo. Ale co powie? Z jakiego podręcznika przygotował przemówienie? Kartki nie widzimy, nauczył się pewnie na pamięć.

Przyglądamy się kapitanowi z wielką uwagą. Widać, że jest niezadowolony z roli, jaka mu dzisiaj przypadła w udziale. Kapitan czerwienieje. Jego wydatna szczeka wysuwa się w ten sposób, jak gdyby miał nam udzielić surowej nagany za wielkie przewinienia. Szczeka coraz groźniej przesuwa się do przodu. Nagana będzie silna i płomienna.

Kapitan zaciska zęby i mówi:

- Znaczy, rozumiecie! Znaczy, praojcowie nasi konstytucję ułożyli! Znaczy, dzisiaj obchodzimy takie święto narodowe. Rozumiecie?... Znaczy, dzisiaj jest jeszcze takie

podwójne święto. Papież, znaczy Ojciec Święty, Matkę Boską królową Korony Polskiej zrobił! Rozumiecie?... Znaczy, dzisiaj jest jeszcze takie trzecie, małe święto! Znaczy, wyście dołożyli swojej małej inteligencji i statek przygotowaliście do podróży... Znaczy, dzisiaj jest takie POTRÓJNE święto: Znaczy, praojcowie - konstytucje, papież - Matkę Boską, a wy - statek! Znaczy, Rzeczpospolita Polska niech żyje!

- Niech żyje! Niech żyje! Niech żyje!

NIEDZIELA

Przez całą sobotę szykowaliśmy się do niedzieli w morzu. Od sobotniego ranka zaczynało się na „Lwowie” mycie i czyszczenie wszystkiego, co tylko można było oczyścić strasznym płynem „Sudzi-Mudzi”. Jego skład chemiczny pozostał na zawsze tajemnicą żaglomistrza „Waju”.

W każdej marynarce istnieje taki płyn. Posiada tylko odmienną nazwę, a przepis na jego wykonanie zależy od wyobraźni tego, kto go sporządza. W skład tego płynu wchodzi na ogół wszystko, co czyści i „wybiera” z pokładu płamy po smołe, smarach i farbie. Ponieważ płyn „żre” i drewno - należy go szybko wyskrobać, szorując pokład cegłą i piaskiem.

W sobotę czyściło się wszystko, co istniało na statku, do szafek osobistych włącznie. Mosiądz okrętowy i miedź w postaci głowic pokryw kompasu, dzwonu okrętowego i krat chroniących szyby w pokładzie nad kajutkompanią - musiały świecić jak samo słońce.

W sobotę nie było nawet ćwiczeń z astronawigacji, nie odmierzaaliśmy wysokości słońca i - jeśli był - księżyc, nie obliczaaliśmy pozycji astronomicznej... Reperowaliśmy garderobę i cerowaliśmy skarpetki, a te wachty, które miały służbę, szorowały międzypokład, stoły i ławki. Na niedzielę wszystko, co istniało na statku, musiało być doprowadzone do ideału. „Ideal” ten oglądany był własnymi oczami kapitana od godziny dziesiątej do jedenastej przed południem.

Już w sobotę wieczór, po umyciu się, nakładaliśmy wyprane, wyreperowane i wymaglowane drelichy. Po kolacji w międzypokładzie, zmienionym w bawialnię, odbywały się niekiedy popisy akrobatyczno-gimnastyczne albo koncerty orkiestry uczniowskiej, rozpoczynającej swój program wspianiałym marszem „*Salem alejkum*”.

W niedzielę nie było robót, ale mogły być zarządzane ćwiczenia i alarmy, takie jak „pożar” czy „człowiek za burtą”. Niekiedy organizowaliśmy zawody atletyczne. Jeśli było zbyt zimno na pokładzie, to po niedzielnym śniadaniu, w oczekiwaniu na inspekcję, którą przeprowadzał kapitan w asyście starszego oficera i lekarza okrętowego, słuchaliśmy w międzypokładzie opowiadań kolegów. Z opowiadań tych znaleźliśmy dokładnie rodzinę każdego, wszystkich jego krewnych i wszystkie ich wesołe przygody. Żadnych dramatów!

Dużym powodzeniem cieszyły się opowiadania jednego z kolegów, który z powodu „sarmackiego” nosa przypominał nam rycerza z „Potopu” - Charłampa. Nic w sobie więcej z niego nie miał, ale nos wystarczał za wszystko.

„Charłamp” miał szwagra, lekarza-podpułkownika. Podpułkownik natomiast miał ordynansa. Kosma - tak się nazywał ordynans - wychowywał się na bagnach Polesia i niczego poza najbliższą rodziną i rodzinną chatą nie widział. Nie udało się nikomu zrobić z niego żołnierza, wobec czego odbywał służbę wojskową jako ordynans. Podpułkownika słuchał ślepo.

Zdarzyło się raz, że podpułkownik kazał mu szybko iść po dorożkę. Kosma jak poszedł, tak zginął. Minęła godzina, a Kośmy jak nie ma, tak nie ma. Nagle przyszła komuś do głowy myśl, by wyjrzeć przez okno. Zobaczyli na dróżce, wiodącej przez ogród od domu do bramki, chodzącego szybko Kosmę. Zapytany: co robi? - odpowiedział, że przecież pan pułkownik kazał mu szybko chodzić po „dorożce”.

Innym razem siostrze Charłampa zginął pamiątkowy pierścionek. Tydzień już trwała z tego powodu żałoba w domu, bo był po babce i w dodatku - z kamieniami. Nikt nie wiedział, gdzie by pierścionek mógł się zawieruszyć. Po tygodniu ktoś od niechcienia spytał ordynansa, czy nie widział pierścionka? Kosma pokręcił głową, nie rozumiejąc o co chodzi. Gdy pokazano mu palcem na obrączkę, rozjaśnił się i powiedział kiwając głową: - Kolco! - A potem, patrząc na wszystkich, jakby byli niespełna rozumu, wzruszył ramionami i oświadczył:

- Przecież koko leży tam, gdzie go pani pułkowniko wa położyła!

- Gdzie???

- W rogu pod łóżkiem!

Zgodnie z rozkazem podpułkownika Kosma wszystko omiatał i sprzątał, ale nigdy nic z miejsca - za żadne skarby - nie przeniósł i nie przestawił. Podpułkownik zabronił przecież ruszać. To „kolco” pod łóżkiem co dzień obmiatał, ale nie ruszał...

Ostatnio zdarzyły się nowe kłopoty z Kosma. Podpułkownika przeniesiono na zastępcę komendanta szpitala garnizonowego do miasteczka na południu Polski. Pojechał razem z Kosma. Na razie tylko we dwójkę, by wszystko urządzić i przygotować.

Podpułkownik, po rozlokowaniu się w przydzielonym mu mieszkaniu, poszedł zameldować się do pułkownika, komendanta szpitala. Ten przyjął swego zastępcę bardzo serdecznie i zatrzymał go na obiad.

Następnego dnia szwagier Charłampa poczuł się przeziębiony i postanowił przeczekać chorobę w łóżku. Kosma miał jadać w kuchni personelu szpitalnego, podpułkownik na razie w kasynie. Dał więc Kosmie dwa złote i polecił przynieść obiad z kasyna. Kosma przyniósł obiad. Zdumiał się podpułkownik widząc tak wspaniałe potrawy.

- Ile żeś zapłacił za ten obiad? - spytał Kosmę.

- Prawdę mówiąc, to nic nie zapłaciłem - odpowiedział ordynans.
- Skądżeś przyniósł ten obiad? - badał go podpułkownik.
- A stamtąd, gdzie pan pułkownik wczoraj jadł!

I dodał, że ta pani, co dawała obiad, śmiała się bardzo, gdy poprosił o obiad dla pułkownika, a jeszcze bardziej, gdy jej zapłacił te dwa złote, które pan pułkownik dał. Oddała mu pieniądze i powiedziała, żeby nic panu pułkownikowi nie mówił.

Podpułkownik słysząc to siadł na łóżku. Dał dwanaście złotych Kosmie i kazał mu pójść do kwaciarni, kupić za te pieniądze doniczkę z kwiatami i zanieść tam, skąd przyniósł obiad. - Tylko szybko! - dodał. Kosma poszedł i Kosma wrócił.

- Kupiłeś?! Zaniósłeś?! - pytał zaniepokojony podpułkownik.

- Tak jest, panie pułkowniku! - zameldował służbiście Kosma. - Ale ta pani chciała nas oszukać, panie pułkowniku. Jak ja jej dałem kwiaty, to ona mi oddała tylko dwa złote. Więc ja jej powiedziałem, że nam się należy od niej jeszcze dziesięć złotych. Ta pani śmiała się jeszcze bardziej, ale oddała wszystkie pieniądze. O, tutaj przyniosłem!

Teraz podpułkownik wyskoczył z łóżka, od razu na równe nogi. Nałożył najprzedniejszy mundur, przypasał pałasz i szybko pobiegł do cukierni, gdzie kupił największe, jakie tylko można było dostać pudło wedlowskich czekoladek. Za chwilę uroczyście wkraczał do domu dowódcy szpitala. W salonie siedzieli jeszcze goście i pili czarną kawę po obiedzie. Na widok olbrzymiego pudła czekoladek w rękach podpułkownika wszyscy obecni zapytali zgodnym chórem: - Panie pułkowniku, ile trzeba panu zwrócić za czekoladki?!

Donośny gwizdek bosmański przerywa opowiadania: inspekcja! Głośny rozkaz obwieszcza: - Szafki do przeglądu!

Biegniemy wszyscy do szafek. Ustawione są pośrodku, przez całą długość międzypokładu. Każda szafka składa się z trzech części: w górnej stoją „na baczność” wyczyszczone kubki, a obok nich - nóż, widelec, łyżka oraz łyżeczka; z lewej strony szafki leży na wysłanych czystym papierem półeczkach bielizna własna i pościelowa; z prawej wiszą na ramiączkach: mundurowa kurtka - bos-manka, bluza, nieprzemakalna kurtka i spodnie oraz „siidwestka”; pod nimi stoją wyczyszczone buty robocze, wyjściowe i nieprzemakalne.

Z obu stron, przy burtach, przymocowane są niskie szafki, które służą jednocześnie za siedzenia. W nich znajduje się brudna bielizna. Żaden przedmiot w

którejkolwiek z szafek nie może być rzucony niedbale. Każda rzecz musi być starannie ułożona na właściwym miejscu.

Kapitan z marmurową twarzą i w nieskazitelnie zaprasowanym mundurze zbliża się kolejno do każdej szafki. Obok niego postępuje starszy oficer w „słabiej” zaprasowanym mundurze oraz lekarz okrętowy, którego dziś nic nie obchodzi poza jego chorobą morską. Widać, że cierpi na nią bardzo. Jest to pierwsza podróż doktora.

W szafkach z zasady zawsze wszystko jest w porządku. Gorzej na ogół po paru miesiącach pobytu w morzu wypada przegląd białizny pościelowej, kiedy kapitan sprawdza hamaki. Każdy hamak musi być rozwiązany i ułożony na podłodze, a prześcieradła i poduszka ustawione „na baczność”.

Inspekcja mijała spokojnie. Nagle, w wolnej przestrzeni pomiędzy szafkami, uderzył wszystkich widok olbrzymiej walizy wtłoczonej między cztery stojaki żelazne, podtrzymujące pokładniki. Waliza w żadnym wypadku nie miała prawa się tutaj znaleźć. Dopuszczalna była malutka walizeczka, w przedziale na buty. Ale taka olbrzymia waliza powinna być oddana na przechowanie do magazynu.

Mocno zdumiał się na jej widok starszy oficer. Zdumiał się nawet kapitan. Tylko w doktorze walizka nie wzbudziła najmniejszego zainteresowania. My wszyscy byliśmy zdumieni nie mniej niż starszy oficer: w jaki sposób nie dostrzegliśmy jej przed inspekcją?

Znalezienie walizy w międzypokładzie podczas inspekcji było dla starszego oficera wspaniałą okazją do ukarania nas przez wyznaczenie dodatkowych robót. Nigdy nie miał dostatecznej liczby ludzi do wykonania zaplanowanych prac. Dodatkowe roboty wyznaczał nie z tego powodu, by chciał nas karać, lecz aby mieć ludzi do pracy. Jest to chyba specjalna „choroba” wszystkich starszych oficerów na wszystkich statkach.

Ponieważ jednak inspekcję przeprowadzał kapitan, starszy oficer musiał milczeć. Kapitan przez przepisowo zaciśnięte zęby zapytał:

- Znaczy, CZYJA to waliza?

W następnej chwili na trzy kroki przed kapitanem wyprężył się granatowy drelich mechanika. „Lwów” posiadał dwa pomocnicze motory i obsługę do nich w postaci dwóch stałych motorzystów oraz, sześciu uczniów wydziału mechanicznego naszej Szkoły Morskiej w Tczewie. W drelichu znajdowało się ciało ucznia wydziału mechanicznego o soczystych, wiśniowych wargach i twarzy Ludwika Szesnastego. Był przerażony do ostatnich granic.

- To moja waliza, panie kapitanie - wyszeptał z trudem.

- Znaczy, dlaczego ona... - kapitan szukał w myśli odpowiedniego terminu dla określenia przyczyn, z powodu których waliza znalazła się w międzypokładzie, ale na widok wykrzywionej przerażeniem twarzy ucznia wyszło z tego zupełnie inne pytanie:

- Znaczy, dlaczego ona taka duża?

Przerażenie mechanika w granatowym drelichu wzrosło do granic paniki. Chwytając powietrze ustami jak ryba wyrzucona na brzeg, odpowiedział:

- Ja nie wiem, panie kapitanie. Na fabryce taką zrobili...

Teraz szczęką kapitana cofnęła się do szyi, przez co twarz przybrała wyraz pogodny. Kapitan *zaczai* nowe zdanie:

- Znaczy... - ale z trudem utrzymujące się w orbitach oczy ucznia oraz otwarte z przerażenia usta przypomniały mu może Ludwika Szesnastego i gilotynę, bo nie dokończył rozpoczętego zdania i przeszedł do inspekcji następnej szafki.

GUARNERI

Na razie mamy ładunek do Londynu: podkłady kolejowe - krótkie, grube kłocce. Załadowane są nimi wszystkie ładownie oraz większa część naszego mieszkania, to jest międzypokład. Z podkładów mamy nawet „posadzkę” w zamieszkałej części międzypokładu. Żyjemy w drewnie i na drewnie, ciesząc się, że zarabiamy na sobie. To znaczy „Lwów” musi zapracować na swoje podróże, na liny, płótno żaglowe, materiały konserwacyjne. Za swoje utrzymanie - płacimy sami. Nikt się nie spieszy z utrzymywaniem statku romantyków oraz finansowaniem ich podróży.

Z chwilą wejścia uczniów tczewskiej Szkoły Morskiej na pokład „Lwowa” ktoś nazwał tę część społeczeństwa, która się znalazła na morzu - „narodem”. I tak już pozostało, pomimo, że nie miało to nic wspólnego ze słowem *le monde*^{*}, jakim określali siebie marynarze na dużych żaglowcach francuskich.

NARÓD na „Lwowie” reprezentował wszystkie stany. Można to było zaobserwować szczególnie w morzu, na nocnych wachtach oraz przy robocie, kiedy to nakładaliśmy najstarsze ubrania cywilne, jakie tylko dały się nosić. Nie mając jeszcze „historycznych” marynarskich ubrań do zdarcia, donaszaliśmy te z ładunku.

Nie bardzo wiedzieliśmy, jak muszą się zachowywać prawdziwi, „prości” marynarze na żaglowcu. U większości przeważał pogląd, że należy kłąć, im dosadniej – tym lepiej. Mimo to nasz „naród” na „Lwowie” można było śmiało scharakteryzować powiedzeniem Mickiewicza:

Nasz naród jak lawa,
Z wierzchu zimna i twarda, sucha i
plugawa,
Lecz wewnętrznego ognia sto lat nie
wyziębi;
Plwajmy na tę skorupę i zstąpmy do
głębi.

Przed paru zaledwie laty skończyła się stuletnia niewola. Pochodziliśmy z trzech zaborów, rozpoczynaliśmy naukę w obcych szkołach i w obcym języku, nosiliśmy w sobie

* *Le monde* (franc.) - świat.

pozostałości poglądów wdrożonych nam przez obce narody. Ale wierzyliśmy, że zbudujemy wspaniałą polską flotę handlową mimo braku pojęcia o niej i wbrew „mędrcom” kształtującym opinię publiczną, że nie mając tradycji morskich nie będziemy nigdy w stanie stworzyć prawdziwej marynarki.

Pierwszy obcy ład w tej podróży to Niemcy: Holtenau, wejście do Kanału Kilońskiego. Przerzucone ponad kanałem mosty nie znajdują się dostatecznie wysoko, byśmy mogli przejść pod nimi nie zaczepiając masztami. Musimy spuścić górne części dwóch masztów, tak zwane bram-stengi. Na każdej są po dwie reje: bram i bombram. A więc cztery reje i dwie bramstengi - na dół! Jest to praca przewidziana w programie letniej praktyki. Wyobraźnia twórców programu zajęć nie wychodzi jeszcze zbyt daleko poza nasz stary żaglowiec. Mijane statki, nawet towarowe, wydają się luksusem, na jaki nas nieprędko będzie stać. O pasażerskich - nawet nie śmiemy myśleć.

Staraliśmy się wykonywać wszystko możliwie najbardziej po „zejmańsku”: cicho, szybko i sprawnie. Nie chcemy prowokować drwiących uśmiechów, których i tak nam nikt nie żałuje. Polacy - marynarze! Wydajemy się zabawni nie tylko w naszym kraju. Tutaj też: Polakom zachciało się bawić w marynarzy...

Wieczorami na zbiórce śpiewaliśmy zawsze „Rotę”. Przed zbiórką wieczorną w Holtenau oficer wachtowy zapowiedział, że nie będziemy śpiewali „Roty”, lecz - „Toń spokojną”. W „narodzie” zawrzało. Skąd ta nagła kurtuazja wobec Niemców?

- Niech wiedzą, że tamten okres skończył się już bezpowrotnie! Kapitan służył w carskiej marynarce i nie czuje się widać Polakiem. Chce się Niemcom przypodobać! - wołali najbardziej rozgoryczeni, wśród których przeważali ci, co pochodzili z byłego zaboru pruskiego. Odzywały się i głosy odmienne.

- Byliśmy kiedyś wielkim mocarstwem. Jacy Niemcy są i do czego dążą, wiedzieliśmy od wieków. Należało utrzymać swą państwowość, a nie winić teraz Niemców, że nas germanizowali. Kapitan chyba miłości dla Niemców nie ma, skoro walczył z nimi przez całą wojnę!

Wreszcie przeważała opinia, że śpiewaniem „Roty” przed Niemcami nie przysporzymy sobie chwały. W milczeniu zgodzili się wszyscy na zacytowane z „Ksiąg Pielgrzymstwa” zdanie: „O ile powiększycie i polepszycie duszę Waszą, o tyle polepszycie prawa Wasze i powiększycie granice Wasze”.

Wygłaszanie tego rodzaju sentencji, głośno - przy wszystkich, nie było popularne w „narodzie”. Tym bardziej że wśród nas znajdowało się wielu byłych „frontowców” z

odznaczeniami za udział w powstaniach śląskich. Ci umieli głębiej patrzeć na wiele spraw, mieli dosyć wojny, a przede wszystkim - głośnego patriotyzmu.

Choć potrafiłszy sami uzgodnić nasze stanowisko w stosunku do Niemców, tak że pokrywało się z wydanym rozporządzeniem, niemniej jednak ciekawiło nas stanowisko kapitana i pobudki, które nim kierowały. Ostatnie lata nauki już w szkole polskiej dostatecznie potrafiły nam wpoić Mickiewicza na co dzień, ale czemu kapitan zabronił śpiewać „Rotę”?

Młodszy oficerowie nawigacyjni byli naszymi starszymi kolegami, toteż nim jeszcze wyszliśmy na zbiórkę wieczorną, wiedzieliśmy, jak kapitan umotywowował swoje zarządzenie:

- Znaczy, nie ma czym się chwalić!

„Naród” stanowisko to zaakceptował.

Szybko minęliśmy kanał wraz z wiszącymi nad nim mostami. Stawiamy spuszczone bramstengi i reje. Z Brunsbiittelkoog wychodzimy na Elbę. Nie śpiewamy „Roty”, ale pilnujemy się i staramy się wykazać, że potrafimy być żeglarzami.

Podczas podnoszenia bandery na gaflu linka, nie dowiązana jeszcze do dolnego końca, wysunęła się z ręki jednego z uczniów i bandera poleciała do góry. Na rufie koło kapitana stał pilot, Niemiec. Ci z „narodu”, co byli na rufie, odczuli to jak wystawienie się na pośmiewisko. Najszybciej zorientował się nasz wicemistrz Warszawy w boksie, Sias, o cerze dziecka i błękitnych, niewinnych oczach (im to zawdzięczał tego „Siasia”). Skoczył do liny, po której można było dostać się na wierzchołek gafla, i na rękach tylko, bez pomocy nóg, przebył tę kilkunastometrową odległość, jak gdyby to było zwykłe, nic nie znaczące ćwiczenie. Złapał koniec linki, która „uciekła” do góry, po czym tak samo lekko i zwinnie wrócił na dół. Pilot zwrócił się do kapitana ze słowami uznania dla takiego wyczynu. Ale kapitan, podobnie jak i „naród”, był zbyt pod wrażeniem okazanej przy podnoszeniu bandery nieuwagi, by *zaliczyć* wyczyn Siasia do zjawisk odbiegających od normalnych na „Lwowie”.

Zaszło słońce. Mieliśmy przed sobą długi odcinek drogi z pilotem, aż do latarniowca „Elbę I”. By zwiększyć szybkość, kapitan na pewno każe przygotować do postawienia wszystkie żagle trójkątne. Przeczuwając ten rozkaz „naród” postanowił zrehabilitować się szybkością manewrów i w ten sposób wymazać plamę na honorze załogi, powstałą podczas podnoszenia bandery. Nikt nie kazał podwachtom zostać na pokładzie. „Naród” zdjął buty, by nie było słyhać, ilu jest ludzi na pokładzie, i zanim kapitan pomyślał o wydaniu rozkazu przygotowania żagli do postawienia - wszystko było gotowe. Przy każdej linie podnoszącej żagiel czekał już „naród”. Oficer wachtowy powtórzył

komendę kapitana: - Przygotować się do postawienia żagli! - i natychmiast zameldował gotowość.

- Forstensztaksel postawić! - „zaśpiewał” przez megafon kapitan.

- Forstensztaksel postawić - powtórzył rozkaz oficer.

Natychmiast wyleciał cicho do góry wskazany żagiel. Było zupełnie ciemno, tylko na tle nieba zarysowały się jego czarne kontury.

- Kliwer postawić!

- Bomkliwer postawić!

- Grotstensztaksel postawić!

I już kolejno padały komendy, powtarzane przez oficera wachtowego, i za każdym razem cicho, niewidzialną siłą poruszany wystrzelał ku górze, znacząc się czarną plamą na niebie, wymieniony żagiel. Aż do ostatniego - żadnego zgrzytu, żadnego zaczepienia się którejs z lin, ani jednego słowa poza komendą oficera.

Pilot znów nie mógł powstrzymać się od okazania swego zdumienia, chwaląc ciszę, szybkość i sprawność w wykonywaniu manewrów. Ale kapitan w dalszym ciągu pozostał chłodny, nie okazując żadnego zdziwienia, pomimo iż wiedział, że podwachty nie były wywołane na pokład.

Sztorm z zachodu przedłużył naszą podróż o „wycieczkę” na redę Yarmouth, na której rzuciliśmy kotwicę mając pękniętą bramręję na grotmaszcie. To niespodziewane odwiedzenie zupełnie nie przewidzianego w rozkładzie podróży portu całkowicie uzasadniło przestrzeganą na żaglowcach zasadę, że rubrykę „port przeznaczenia” pozostawia się w dzienniku okrętowym zawsze nie wypełnioną aż do momentu rzucenia kotwicy.

Po wyładowaniu drewna w Londynie nadspodziewanie szybko otrzymujemy do przewiezienia ładunek glinki kaolinowej z Fowey do Genui. Rzeka Fowey, niegdyś zamknięta łańcuchami w obawie przed napaścią piratów, płynie wśród malowniczych wzgórz, na których rosną palmy. Nieliczne, ale stanowiące dumę Anglików. Mając kilka dni czasu wykonujemy z zapasowych materiałów nową bramręję. Zakładamy ją jeszcze przed przyjęciem okropnego ładunku, o jakim nie mamy pojęcia. A potem dzień i noc, dzień i noc elewatory sypią do ładowni miłą glinę, z której można wyrabiać porcelanę. Drobną pył jest wszędzie - w ładowniach, w międzypokładzie, hamakach, jedzeniu i wreszcie w nas samych.

Tak załadowani ruszamy na granatowy ocean. Przy pomyślnym wschodnim wietrze omijamy z daleka straszną dla żaglowców Biskaję, która przy wietrze zachodnim

staje się często dla idącego po jej wodach żaglowca - cmentarzem. Wchodzimy w strefę pasatu. Olbrzymie fale przesuwają się jak nieskończenie długie łańcuchy górskie. Ciemnogrnatowe podnóża gór nabierają jaśniejszej barwy w miarę wzrostu wysokości, przechodząc w jasnozielone wierzchołki, które dymią białym oparem. Nad kipiącą białą pianą tworzy się tęcza. Wszystkie fale, w białych oparach unoszącego się jasnego pyłu, obramowane są niezliczoną ilością tęczy. Trzeba szczytać się mocno, by uwierzyć, że to się widzi, a nie śni.

Zaczynamy rozumieć, co oznacza słynna nazwa *roa-ring forties* - „ryczące czterdziestki” - nadana ongiś przez żeglarzy obszarom wód Południowego Atlantyku na czterdziestych stopniach szerokości geograficznej, gdzie także wieją pasaty. My w tej chwili znajdujemy się na czterdziestych stopniach szerokości, ale na półkuli północnej. Dla nas są to również „ryczące czterdziestki”.

„Lwów” idzie szybko, ale fale stale wdzierają się na pokład. W obawie o ładunek, by nie dopuścić do jego zamknięcia, robimy doświadczenia z „uśmierzaniem” fal przy pomocy oliwy. Lejemy smary przez szpigaty, wypuszczamy za burtę wór z pakułami przesyconymi oliwą. Nie wątpimy, że to by bardzo pomogło, ale oliwy mamy zbyt mało. Wobec tego z zadowoleniem przyjmujemy zmianę kierunku i siły wiatru.

Przy lekkim zachodnim wietrze kierujemy się wprost na Gibraltar. Jest bardzo ciepło, niedziela. Dzień alarmów. Straszny okrzyk: - Człowiek za burtą! - podrywa wszystkich. Widzę, jak Tadek Meissner pogrąża się w ciemnogrnatowej wodzie Atlantyku. W ślad za nim lecą: pas i koło ratunkowe. Wszystkie wachty są na pokładzie.

Ćwiczenia - ćwiczeniami, ale Tadek NAPRAWDĘ wyskoczył za burtę, by ożywić alarm i zmusić wszystkich do najwyższego wysiłku. Gra idzie rzeczywiście o życie człowieka.

Tadzio natychmiast ginie nam z oczu. Widzi go tylko wysłany na maszt obserwator. Służbowa wachta jest już w łodzi ratunkowej, na wodzie. Sternik szalupy, nie widząc „człowieka za burtą”, kieruje łodzią według wskazówek obserwatora znajdującego się na trzydziestometrowej wysokości z chorągiewkami i lornetką. Czerwona chorągiewka daje znak sternikowi, że ma iść w lewo, zielona - w prawo, żółta - że „człowiek” znajduje się na kursie, przed dziobem szalupy.

Wśród gór wodnych Tadzio może widzieć tylko wierzchołki masztów „Lwowa” i ucznia z chorągiewkami. Dopóki widzi, może być spokojny, że go znajdziemy. Na razie „Lwów” stoi prawie w miejscu. „Naród” przy linach czeka na komendę zmiany położenia rej, by pójść po łódź ratunkową z chwilą, gdy ta znajdzie „człowieka za burtą”.

Młodszy nawigacyjny, pełniący rolę obserwatora na maszcie, wydaje radosny okrzyk, oznajmiający, że Tadzio już jest w szalupie. „Lwów” powoli zatacza łuk, podchodzi do łodzi ratunkowej, która dobija sprawnie do burty. Whaczone talie wciągają łódź na rostry. Kładziemy się na powrót na kurs wiodący do Gibraltaru.

Koniec alarmu! Podwachty schodzą do międzypokładu. Każdy czuje się w pewnej mierze bohaterem, który uratował „człowieka za burką”. Nikt się nie dziwi, że Tadek wyskoczył za burtę. Skacze on do wody z fokrei, to jest z wysokości kilkunastu metrów. Staje wyprostowany na jabłku masztu, na wysokości czterdziestu paru metrów nad wodą, z wyciągniętymi do lotu rękami, niczym Ikar. Tadek - podobnie jak wielu innych bardzo młodych weteranów pierwszej wojny światowej - - ma cały mundur zawieszony orderami, a złośliwi twierdzą, że urodził się z krzyżem *Virtuti Militari* na piersiach.

Dziś powinniśmy ujrzeć Afrykę. Z niecierpliwością czekamy porannej wachty, na której będzie ją już widać. Wybiegamy na pokład. Afryki jeszcze nie ma, ale przy drugiej ładowni leży dwóch ludzi skrupowanych trzycalowymi linami. Leżą twarzami do pokładu, mają związane nogi i ręce, oprócz tego grubymi linami przymocowani są do obramowania ładowni.

Przyglądamy się leżącym. Jeden jest wysoki, drugi średniego wzrostu, obaj bruneci. To bracia Wacek i Henryk Lipkowscy z wachty, którą mamy zmienić.

- Co się stało? Dlaczego ich związaliście? Co zrobili?

- Nic nie zrobili, ale boimy się, że uciekną, gdy zobaczą Afrykę.

Wacek znany był powszechnie jako „Struś starszy”, Henio - jako „Struś młodszy”...

* * *

Dziś rankiem, poważnie i dumnie,
Do portu zawinął nasz „Lwów”.
Na rejach i masztach - tak tłumnie.
Na ląd dostaniemy się znów...

Tak zaczynał się wiersz, którym Kazimierz Poczobutt z drugiej wachty uczcił nieoczekiwane rzucenie przez nas kotwicy w *al meriya*, co w języku Maurów oznaczało wieżę strażniczą i port. Dziś jest to port Almeria. Dawniej należał on do królestwa Granady. Wyczerpanie się zapasów słodkiej wody, początki szkorbutu i brak świeżego prowiantu zmusiły „Lwów” do zawinięcia na redę tej miejscowości.

Nad miastem już przed wiekami zawisł Castello de San Cristobal; zamek ten po dziś dzień czaruje przybyszów swymi ruinami i czterema wieżami - pozostałość po Maurach. Na niektórych ulicach górzystej Almerii, zwłaszcza na przedmieściach, nie ma domów, mieszkania wykute są wprost w skałach; mają drzwi i okna, ale nie przestają być przez to skupiskiem tajemniczych jaskiń, pełnych uroku i grozy.

Korzystając z postoju na redzie, usiłujemy doprowadzić „Lwów” do pięknego wyglądu. Rdzawe zacieki na białych burtach, pozostałość po przejściu przez „ryczące czterdziestki”, myjemy słodką wodą z piaskiem. Mydlika nie używamy, by nie zmyć samej farby. Każdą najmniejszą nawet plamkę rdzy trzeba wystukać młotkiem i zakonserwować minią. Po jej wyschnięciu pokrywamy wszystkie te miejsca białą olejną farbą, najoszczędniej jak można.

Stoimy z kolegą na wywieszanej za burtą desce, zwanej stelingą, i szorujemy piaskiem górne zaoblenie rufy, w którym umieszczono iluminatory. Teraz, w porcie, wszystkie są otwarte. W jednym z iluminatorów spostrzegamy dziwne owoce, podobne do fioletowej cebuli. Takich nigdy jeszcze nie mieliśmy możliwości podziwiać. Przyglądamy się im z ciekawością. Leżą w nie oświetlonym pomieszczeniu i nie możemy ich dobrze obejrzeć. Kolega nie namyśla się długo, wsuwa rękę przez iluminator, by wydostać egzotyczny owoc. W tej samej chwili dochodzi nas głos „z nieba”:

- Znaczy, dlaczego tak żartujecie?!

Nad nami, oparty o reling, stoi kapitan i przygląda się naszej robocie oraz zamiarom wydostania owocu świeżej figi z jego prywatnego magazynku.

Słowa kapitana, wymówione dobitnie przez zaciśnięte zęby, podcięły nogi koledze. Zanim się zorientowaliśmy, co się może stać, spostrzegłem, jak odchyła się do tyłu i leci głową w dół - do wody! W tej tragikomicznej chwili najbardziej zafrapowało mnie, czy *zdąży* wypuścić owoc, czy też zabierze go ze sobą do Morza Śródziemnego? Odetchnąłem: ręka, która wysunęła się z iluminatora, była pusta.

Po chwili usłyszałem znów głos „z nieba”, tym razem zaniepokojony:

- Znaczy, on umie pływać?

- Tak jest, panie kapitanie! - odpowiedziałem natychmiast, ale nie byłem pewny, czy kolega nie zdrętwiał z przerażenia. Miałem już zamiar skoczyć za nim do wody, gdy ukazał się na powierzchni i prawidłowo, z twarzą prawie zanurzoną, podpłynął do trapu.

I wreszcie - Genova la Superba! Genua - miasto rodzinne Kolumba. .Skończy się wreszcie to życie w porcelanie, jedzenie porcelany i oddychanie porcelaną. Ładunek przyszedł w dobrym stanie. Odbiorcy są zadowoleni. Nas cieszy, że rozstajemy się już z

glinką i nie będziemy w niej spali. Na razie, na pożegnanie bijemy się jej grudkami jak śnieżkami, w obłokach białego pyłu.

Jeden z kolegów rzucał bryłkami ponad otwartą ładownią, za której obramowaniem ukrył się jego przeciwnik. W chwili gdy puścił w niego sporą bryłę, atakowany schował się za komings*, a bryła trafiła w czoło starszego, elegancko ubranego pana, podchodzącego właśnie do ładowni.

Wytworzona sytuacja była nad wyraz przykra. Uczeń, który rzucił bryłę, miał około sześciu stóp wzrostu, do szkoły przyszedł z pierwszego roku prawa, nie lubił ludzi umundurowanych, postawił na wysokim poziomie orkiestrę okrętową złożoną z mandolin i gitar, ładnie malował i rzeźbił w drzewie, był najlepszym obrońcą w drużynie piłki nożnej.

Uznając swą winę przyjął najbardziej wyszukaną postawę, wyrażającą prośbę o wybaczenie, ale nie pozbawioną godności własnej człowieka nie znoszącego kłamstwa. Stał z rękami skrzyżowanymi na piersiach i pochylał się w ukłonach jak wcielenie Dalaj Lamy. Był to Michał Nicz-ko.

Uderzony - wytworny dyrektor firmy odbierającej ładunek - został kompletnie rozbrojony. Uśmiechnął się przyjaźnie i ręką dał znak, że jest mu nawet przyjemnie, iż miał zaszczyt zwrócić na siebie uwagę wielkiego Dalaj Lamy. Ocierając z twarzy ślady glinki, oświadczył kapitanowi, który *znalazł* się właśnie koło niego, że zazdrości mu tak bardzo sympatycznych marynarzy. Michał od tej chwili pozostał na zawsze „Dalaj Lamą”.

Wśród niezliczonej ilości statków wchodzących i wychodzących z Genui naszą uwagę najbardziej przykuwały żaglowce. Były nam bliskie, zrozumiałe. Uważaliśmy je za swoich krewnych. Zналиśmy już te, które stały w porcie, wszystkie jednak były mniejsze od naszego. Któregoś dnia zobaczyliśmy idący do portu duży żaglowiec. Przez lunetę odczytaliśmy nazwę: „Bayard”, jeden z nielicznych już *long-courriers** marynarki francuskiej.

Nie nasyciliśmy się jeszcze widokiem „Bayarda”, gdy w niedzielę pojawił się na horyzoncie inny duży żaglowiec. Ten nosił na sobie ślady zmęczenia ciężką drogą. Duże zacieki rdzy świadczyły, że musiał być dobrze splukany słoną wodą. Na grocie miał złamaną bramstęgę. Widoczny był brak jednej łodzi ratunkowej. Wygląd żaglowca mówił o Przygodzie, pachniało od niego „niedźwiedzim mięsem”, jak Jack Londón nazywał pokonane trudności ponad codzienną miarę.

* *Long-courriers* (franc.) - żaglowce dalekobieżne.

Żaglowiec niósł banderę niemiecką. Na dziobie wyczytaliśmy nazwę: „Guarneri”. Imię skrzypiec, z których można było wydobyć tony znacznie silniejsze niż ze słodkobrzmiących Amatii lub Stradivariusów.

„Guarneri” przykuwał wciąż naszą uwagę; postanowiliśmy wybrać się do niego na łodzi ratunkowej, tak jak to zawsze robiliśmy, ilekroć któryś ze statków mocniej nas interesował. Zanim jednak spuściliśmy naszą szalupę, od „Guarneri” odbiła łódź ratunkowa kierując się wprost na nas.

Wiosłowali ładnie. Gdy podeszli bliżej, z przyjemnością przyglądaliśmy się wioślarzom. Podobały nam się ich duże noże, które mieli przy pasach. Przy sterze siedział drugi oficer.

- Czego Niemcy mogą chcieć od nas? - Obserwowaliśmy ich, ale dyskretnie. Żaden z nas nie położył się na burcie. Służbowi przyjęli szalupę i zameldowali o niej służbowemu oficerowi. Po chwili przybyły oficer zniknął za drzwiami prowadzącymi do kajutkompanii.

Marynarze natychmiast opowiedzieli nam swoje dzieje.

Przyszli z Ameryki Południowej. Mieli ciężką drogę, stracili żagle, reje na grocie i bramstengę, zabrało im łódź ratunkową. Podróż przedłużyła się przez to znacznie. Przyszli do Genui bez prowiantu i bez wody. Po raz ostatni jedli wczoraj rano. Wczoraj też wypili ostatnią wodę. Przyjechali prosić o prowiant. Wodę otrzymali już od Włochów. Jest święto, w mieście niczego nie dostaną...

Z miejsca wszyscy pozazdrościli im tylu przygód. „Naród” nie widział w nich Niemców, lecz bliskich sobie ludzi z Przygody. Nie wyczytaliśmy o nich w książkach, lecz mieliśmy ich przed sobą żywych, opowiadających o swych twardych przejściach jak o codziennych sprawach. Byliśmy gotowi oddać im wszystko, co posiadamy, tylko za to, że zwrócili się do nas.

Nikt nie chciał ich zapytać, dlaczego zwrócili się właśnie do nas, ale to wszystkich najbardziej intrygowało. W „narodzie” znów zawrzało od dyskusji. Znowu wyszły na jaw zakorzenione, dzielnicowe różnice.

- Bo uważają nas za dobrych! - twierdzili jedni.

- Bo uważają, że nadal musimy im zawsze wszystko dawać! - gorączkowali się drudzy.

I naraz powstało pytanie: - Więc nie dawać? - Ale wtedy wszyscy wspólnie orzekli, że trzeba dać: - Gdybyśmy mieli tylko brać wszystko od wszystkich, byłibyśmy tak samo jak oni narodem pozbawionym etyki. Naturalnie, że dać!

I teraz, nie wiadomo dlaczego, „naród” wyobraził sobie, że kapitan niczego Niemcom nie da i wielki zapanował z tego powodu niepokój. Jak gdyby nigdy nic nas od nich nie dzieliło, gotowi byliśmy dać wszystko. Ale czy da kapitan?

Po chwili zjawił się oficer niemiecki i wywołał z szalupy dwóch swoich marynarzy. We trójkę, wraz z czekającym już na nich naszym prowiantowym, udali się do magazynów. „Naród” odetchnął. Z zadowoleniem przyglądaliśmy się, jak z workami pełnymi żywności odbijali od naszego trapu.

Ciekawiła nas rozmowa kapitana z niemieckim oficerem. Wiele o niej nie dowiedzieliśmy się, ale jeden z naszych oficerów wyjawiał, że kapitan widocznie również czyta Mickiewicza, bo powiedział po odejściu gościa.

- Znaczy, „i Niemcy są ludzie!”

OJCIEC WIRGILIUSZ

Postój „Lwowa” w Genui przedłużył się z powodu braku ładunku. Dużo żaglowców, podobnych do naszego, stało na redzie. Wszyscy czekali.

Zdobycie ładunku było dla nas koniecznością: musieliśmy zaopatrzyć się w żywność, bo z powodu braku chłodni część zapasów zepsuła się. Musieliśmy także zaopatrzyć się w płótno żaglowe i liny. Stare żagle wciąż potrzebowały naprawy.

Oczekiwanie urozmaicaliśmy sobie wycieczkami na ląd. Co trzeci dzień mieliśmy „wyjście” od rana. Zwiedzaliśmy, co się dało, przy czym sami sobie układaliśmy program wycieczek. Jeśli była duża różnica w zainteresowaniach, chodzenie w kilku bez ściśle określonego planu kończyło się zwykle nieporozumieniem. Dopiero teraz mogliśmy ocenić mądrość ludzi starożytności i średniowiecza, którzy zamiast nic często nie mówiącego nazwiska dodawali do imienia nazwę rodzinnego miasta lub miejscowości. Na przykład: Tales z Miletu, Arystarch z Samos, Erazm z Rotterdamu. Celność takiego nazywania ludzi sprawdziliśmy na sobie.

Z jakiego miasta każdy z nas pochodzi, wiedzieliśmy dobrze z „zawodów burtowych”. Wieczorami przed zaśnięciem rozgrywaliśmy walki pomiędzy sterburtą a bakburtą, dzieląc się na dwa obozy w zależności od tego, po której burcie kto spał. Zawody były poetyckie i międzymiastowe. Poetyckie polegały na wyrecytowaniu przez siebie ułożonego wiersza, który by ośmieszał kogoś ze śpiących po przeciwnej burcie. Gdy tylko skończył się wiersz z jednej burty, druga musiała natychmiast odpowiedzieć. Inaczej przegrywała walkę. Poezji było w tym niewiele, ale wszystko musiało być rymowane.

Zawody międzymiastowe nosiły inny charakter. Była to proza, przy pomocy której należało ośmieszyć rodzinne miasto kogoś z przeciwnej burty. Jedynym warunkiem gry był *zakaz* obrażania się. Wygrywała ta burta, która potrafiła dowcipniej ośmieszyć przeciwników. Jeśli zabrakło conceptów, pomysły powtarzały się, a walka się przeciągała.

I tak Piaseczno otrzymywało podobno gazety tylko wówczas, jeśli na święta zjawił się tam pewien uczeń Szkoły Morskiej. Właściwie gazety nie były tam w ogóle potrzebne, ponieważ w mieście tym nikt oprócz owego ucznia nie umiał czytać. Uczeń zaś też właściwie słabo czytał, sylabizował, więc wystarczała mu jedna gazeta na rok.

Wilno słynęło z tego, że zamiast do domu starców, którego tam nie ma od czasów Giedymina, wszystkie staruszki i staruszków wyprowadzano za Ostrą Bramę, gdzie pożerały ich wilki.

Z takich to „zawodów międzymiastowych” wiedzieliśmy dobrze, kto z jakiej miejscowości pochodzi. Nabierało to szczególnego znaczenia zwłaszcza przy zwiedzaniu dużych miast portowych, do których zawijaliśmy. Dla kogoś, kto na przykład do Londynu trafił z Kowla, wyjście samemu na ląd było nie lada problemem.

Na szczęście czy nieszczęście dla nas Sias pochodził z Warszawy i uczył się w gimnazjum języka angielskiego. Będąc więc ostatnio w Londynie wszędzie chodziliśmy we trójkę: Sias, Dalaj Lama i ja. Dalaj Lama uczył się niemieckiego, ja - francuskiego, wobec czego tylko Sias wchodził w rachubę, jeśli trzeba było coś załatwić z Anglikami. Kiedyś, po kilkugodzinnej wędrówce ulicami Londynu, zdecydowaliśmy, że trzeba kupić owoców. Zatrzymaliśmy się przed owocarnią. Sias poszedł kupić kilka pomarańcz. Za chwilę wrócił, niosąc dużą torbę. Siedliśmy na skwerze, na ławce. Sias wyjął olbrzymią żółtą pomarańczę. Obierała się słabo. Dzielila się jeszcze gorzej. I okazała się zupełnie gorzka. W milczeniu przełknęliśmy tę gorycz. Sias sam nie był tym nabytkiem zachwycony, pomimo że usiłował imponować nazwą „grejpfruty”.

Po zwiedzeniu kilku galerii obrazów i muzeum morskiego pojechaliśmy do śródmieścia. Zdecydowaliśmy, że najlepiej chyba będzie, jeśli napijemy się herbaty: -- Siasiu, zaprowadź nas na herbatę! - Sias począł uważnie studiować wszystkie reklamy z jednej i z drugiej strony ulicy, aż wreszcie oznajmił, że „ma” herbaciarnię. Pokazał nam napis: TEA-ROOM. - *Tea* to jest herbata - wyjaśnił. Dalaj Lama ucieszył się, że będziemy pili herbatę z rumem. Ale Sias sprostował, że to jest jedynie uderzające podobieństwo dźwiękowe, sam zaś wyraz oznacza - niestety - tylko pokój.

Weszliśmy po schodach wysłanych dywanem na pierwsze piętro. Olbrzymi puszysty dywan tłumił odgłos naszych kroków. Ściany wykładane były boazeriami, przy stolikach siedziały bardzo wytworne damy. Pośrodku sali stał stolik z czterema krzesłami. Postanowiliśmy dotrzeć do niego. Wydawało nam się, że wszyscy patrzą na nas i że zupełnie do tego miejsca nie pasujemy. Byliśmy spaleni słońcem i wiatrem, każdy miał przeszło sto osiemdziesiąt centymetrów wzrostu. Po kilku tygodniach pracy na statku nie mieściliśmy się w naszych marynarskich bluzach, olbrzymie węzły czarnych krawatów piętrzyły się na piersiach, przez co wyglądaliśmy jak atleci.

Ułożyliśmy czapki na czwartym krześle i siedliśmy przy stoliku. Natychmiast zjawiała się kelnerka. Jej wytworność oszołomiła Siasia. Czekaliśmy z niepokojem, kiedy odzyska mowę. Na razie badał kartę podaną przez uroczą kelnerkę. Tak musiała wyglądać Madelon z piosenki, ale wąpiliśmy z Dalaj Lamą, czy można się jej dotykać.

Nareszcie usłyszeliśmy głos Siasia. Kelnerka powtórzyła, zapisała w swoim notesiku i znikła. Marzyliśmy o dużej szklance herbaty z cytryną: - Sias, cytrynę zamówiłeś? - Ale Sias zapomniał nazwy cytryny po angielsku i nie zamówił.

- Sias, a ciastka zamówiłeś? - szeptaliśmy z Dalaj Lamą.

- Nie, też zapomniałem, jak się nazywają!

W absolutnej ciszy czekaliśmy na herbatę. Siedzieliśmy tak cicho, że byłoby słychać brzęk much. Ale nie było tutaj nawet much. Panie przestały między sobą rozmawiać. Natychmiast spuszczały wzrok na filiżanki, jeśli któryś z nas kierował na nie swe spojrzenie. Nie było ani jednego mężczyzny na całej olbrzymiej sali. Same panie!

Nie można było wybrać sobie jakiegoś Ojca Wirgiliusza, którego moglibyśmy - jak w dziecinnej zabawie - naśladować. Przypomniała nam się teraz ta piosenka: „Ojciec Wirgiliusz uczył dzieci swoje, a miał ich wszystkich sto czterdzieści troje, hejże dzieci, hejże ha, róbcie wszyscy tak jak ja...” A dzieci stojąc wokół Ojca Wirgiliusza powtarzały dokładnie - jak w zwierciadle - każdy ruch, który wykonał.

- Siasiu, dokąd żeś ty nas zaprowadził? - szeptaliśmy jak można najciszej.

Zjawiała się kelnerka. Postawiła przed każdym z nas malutką filiżaneczkę z odrobiną herbaty. Zawartość każdej filiżanki można by mierzyć napastrkiem. Nie wiedzieliśmy, że istnieją takie filiżanki. Chyba dla lalek? Sias oniemiał, podobnie jak i my. Ponieważ wszyscy milczeliśmy, kelnerka postąpiła chwileczkę, położyła kartę na stole i odeszła.

Kto teraz będzie Ojcem Wirgiliuszem? Jak to się tutaj pije? Właściwie, nie ma czego pić... Czy to wypić duszkiem, czy maczać usta? Łyżeczką chyba nie... Cukru nie dała, więc herbata jest słodzona. A może gorzka? Wstydziliśmy się wysunąć rękę po filiżankę. Palce mieliśmy kwadratowe od ciągłej pracy przy linach, zgrubiałe. Dłonie z trudem nam się domykały. Te filiżanki będą bardzo zabawnie wyglądać w naszych rękach.

Pomimo naszej woli, po pierwszym przytknięciu filiżanki do ust nic w niej nie pozostało. Herbata była gorzka.

- Siasiu, cóżeś ty zamówił? - pytaliśmy obaj szeptem.

- Przecież wypiełeś przed chwilą. Chińska herbata! - wyjaśniał Sias.

To na pewno trzeba było trzymać filiżankę w obu dłoniach, a wypić trzema i pół haustami - biadał Dalaj Lama. - Czytałem o tym! Siasiu, czemuś nas nie uprzedził?

Siasowi uszy płonęły. Oczami zwabił kelnerkę. Zapłacił. Teraz trzeba było wyjść z tego wspaniałego zakładu po wypiciu napastrka herbaty. Sami sobie wydawali się bardzo zabawni i z trudem powstrzymywaliśmy się od śmiechu. Byliśmy przekonani, że po

naszym wyjściu zapanuje w lokalu ogólna wesołość. Wstaliśmy, po czym z wyrazem twarzy ludzi, którzy ugasili pragnienie i wiedzą czego chcą, idąc jeden za drugim, opuściliśmy wspaniałą *Tea-Room* dla pań.

- Siasiu, naucz się jeszcze tych paru słów, takich jak mięso, cytryna - prosiliśmy, wybierając się na wystawę kolonii angielskich w Wembley pod Londynem.

Oszołomieni widokiem żywych Hindusek i Murzynek oraz posągiem naturalnej wielkości księcia Walii na koniu, wykonanym... w maśle kanadyjskim, znów zaczęliśmy nękać Siasia, by nas zaprowadził do restauracji i dał coś solidnego do zjedzenia. Wspaniała restauracja na wystawie nie przedstawiała się groźnie. Podeszła do nas kelnerka i Sias zaczął badać kartę.

- Siasiu, weź coś z mięsa!

Sias czytał, czytał, potem pokazał kelnerce. Kelnerka powtórzyła i za chwilę postawiła przed każdym z nas małe placuszki z ananasową marmoladą w środku.

- Siasiu, postaraj się, żeby dała coś solidnego!

Sias znów czytał, wreszcie spytał:

- Chcecie królika?

- A nie pamiętasz, jak się nazywa szynka, schab, wołowina, befsztyk, w ostateczności kotlet cielęcy? Dlaczego królik?

Bo tu napisano „walijski królik” i niedrogo. Jedliście kiedyś walijskiego królika?

- Niech będzie królik, tylko po jednym dla każdego. Jesteśmy głodni!

Sias zasygnalizował i zjawiała się kelnerka. Powtórzyła, Sias sprawdził, czy się nie omylił. Czekaliśmy na walijskiego królika.

- Czytałem w książce „Na szerokiej drodze”, że Jesteśmy Anglii jedną z najsmaczniejszych potraw jest królik w potrawce. Może lepiej było zamówić królika w potrawce, Siasiu? - mówił Dalaj Lama.

- Nie wiem, jak jest po angielsku „królik w potrawce” - tłumaczył się Sias. I przechodząc do ataku zapytał z kolei nas:

- Ty umiesz po niemiecku. Powiedz więc, jak jest „królik w potrawce” po niemiecku? A może ty wiesz, jak jest po francusku?

Nic nie odpowiedzieliśmy. Rzeczywiście nie wiedzieliśmy, jak jest „królik w potrawce” po niemiecku i po francusku. Dlaczego więc wymagaliśmy, by Sias wiedział, jak jest „królik w potrawce” po angielsku?

- Ale czy zamówiłeś trzy króliki? - dopytywał się Dalaj Lama.

- Zamówiłem trzy walijskie króliki! - zapewnił nas Sias.

Po chwili zjawiała się kelnerka i postawiła przed każdym z nas,, grzanekę / roztopionym na niej kawałkiem szwajcarskiego sera.

- Siasiu, przecież to ser!

Siaś usiłował wyjaśnić, co zaszło. Okazało się, że na karcie zamiast „b” było „re”. *Welsh rerebit* była to grzanek z serem, a *rabbit* spokojnie pozostał królikiem. Od tego czasu już nigdy niczego nie zamawialiśmy w restauracji, tylko kupowaliśmy po wskazaniu palcem i sprawdzeniu ceny.

W Genova la Superba, czyli w przepysznej Genui, zwiedziliśmy we trójkę Cimitero di Staglieno, przepiękny cmentarz z najwspanialszymi rzeźbami. Przechadzaliśmy się takimi ulicami, jak Via Roma czy Via Venti Settembre, zachodziliśmy na Piazza Acquaverde z pomnikiem Kolumba, u którego stóp klęczała Ameryka. Zwiedzaliśmy także niezliczone ilości galerii obrazów, a nawet Palazzo Municipale, gdzie Siaś chciał zobaczyć własnoręczne podpisy Kolumba, a Dalaj Lama skrzypce, na których własnoręcznie grał Paganini.

Postanowiliśmy wreszcie zwiedzić geneueńską szkołę morską, by porównać ją z naszą w Tczewie. Operując trzema językami, sądziliśmy, że uda nam się rozmówić w tej wspaniałej szkole. Woźny nie zrozumiał żadnego z naszych języków i wolał nas zameldować dyrektorowi. Wysoki pan z długą siwą brodą podobny był do biblijnego apostoła i to nas onieśmieliło.

Dyrektor zapytał, czy mówimy po francusku? Odpowiedziałem „tak”, ale ani słowa więcej. Wówczas spytał, czy mówimy po niemiecku? Dalaj Lama odpowiedział „tak”, ale również ani słowa więcej. Wreszcie dyrektor spytał jeszcze, czy znamy angielski? Siaś przytaknął i zamilkł. Wprowadziło to dyrektora w doskonały humor i zaczął nas oprowadzać po szkole. Zaszliśmy najpierw do gabinetu elektrotechnicznego. Wszyscy naraz odzyskaliśmy mowę i zaczęliśmy wykazywać się znajomością oglądanych przyrządów. Wstydziliśmy się *przyznać*, że podobnych w naszej szkole nie mamy, więc wszystko, co kiedykolwiek widzieliśmy jeszcze w gabinetach gimnazjalnych lub dobrze znaleźliśmy z obrazków, natychmiast w niej umieszczaliśmy - i to aż w trzech językach. Gdy kończyliśmy zwiedzanie, dyrektor zdumiony był bogactwem gabinetów naszej tczewskiej szkoły. My sami dziwiliśmy się nie mniej, że taką masę gabinetów potrafiliśmy w niej urządzić.

Ładunku nie mogliśmy jakoś dostać. Kapitan, korzystając z przedłużającego się pobytu we Włoszech, postanowił wystarać się dla nas o audiencję u papieża. Ówczesny papież był uprzednio nuncjuszem w Polsce, więc udało się tę sprawę załatwić.

Na Rzym ruszyliśmy pod dowództwem samego kapitana. Po raz pierwszy wystąpił on na łądzie jako bezpośredni nasz przełożony oraz „kierownik pielgrzymki” i nie miał doświadczenia w prowadzeniu wycieczki składającej się z Erazmów nie z Rotterdamu oraz Talesów nie z Mi-letu.

W drodze do Wiecznego Miasta kapitan - na podstawie spostrzeżeń poczynionych podczas wędrówki na dworzec i w pociągu - postanowił w jakiś sposób zapewnić sobie jednakowy sposób bycia całej wycieczki. Nie mając pewności, czy będziemy wiedzieli, jak się zachować podczas audiencji, kazał nam ślepo naśladować wszystkie swoje ruchy.

W sali audiencyjnej, podczas oczekiwania na wejście Głowy Kościoła, kapitan dostrzegł kurz na swych półbu-cikach. Wyjął chusteczkę i leciutko strzepał dostrzeżony pył. W tej samej sekundzie wszyscy - jak jeden mąż - wydobyli chusteczki i zaczęli strzepywać kurz z obuwia. Szczeka kapitana przeleciała na „sztorm”. Wyprostował się i schował chusteczkę do kieszeni. Obie wachty naśladowały go jak automaty. Kapitan przez zaciśnięte zęby rozpoczął przemówienie:

- Znaczy...

Na szczęście otwarły się podwoje i ukazał się w nich papież Pius Jedenasty.

ELBA

Z silnym północnym wiatrem szliśmy z Genui do Portoferraio na wyspie Elbie. Zaistniała wreszcie możliwość otrzymania ładunku rudy żelaznej z Piombino lub Portoferraio. Zdobycie ładunku dla sześćdziesięcioletniego żaglowca pod nie znaną nikomu na świecie banderą, nie należącego do żadnej kompanii okrętowej utrzymującej stałe kontakty handlowe z firmami maklerskimi, było czymś, co graniczyło z niemożliwością. Musiał tego jednak dokonać kapitan „Lwowa”, jeśli chciał, by okręt żył, by mógł zapracować na nowe liny, nowe płótno żaglowe i materiały do konserwacji, na zakup świeżego prowiantu dla załogi. Mogliśmy przecież liczyć wyłącznie tylko na własne siły.

Idąc pod wszystkimi żaglami, przyglądaliśmy się teraz opisanemu w locji łańcuchowi górskiemu, który „zatonął” kiedyś pomiędzy Piombino i Korsyką. Szczyty gór sterczały z wody w postaci wysp i wylądały jak bardzo prymitywna dekoracja w amatorskim teatrze. Najwyższy szczyt tego łańcucha stanowiła Monte Capenne na Elbie.

Elba, zwana w starożytności przez Greków Zakopconą - od sadzy unoszącej się nad hutami wytapiającymi żelazo - posiadała złoża rudy żelaznej, które znów, jak za czasów Etrusków, były eksploatowane. Rzuciliśmy kotwicę na redzie największego portu tej wyspy, Portoferraio, i rozpoczęliśmy czekanie na ładunek. Wznowiliśmy nieustające nigdy prace konserwacyjne. Roboty tego typu nie tylko, że się nigdy nie kończyły, ale wprost przeciwnie - im bardziej rozszerzaliśmy zakres prac konserwacyjnych, tym więcej mieliśmy styczności z częściami nie zakonserwowanymi .

Odpowiedzialność za utrzymanie statku w dobrym stanie ponosił starszy oficer. Ten mógł nas zatrudnić o każdej porze dnia czy nocy. Ilu by nas nie miał do pracy, zawsze mu było mało. Często w morzu - jako nadwachta, to *znaczy* ci, którzy za cztery godziny obejmą służbę i muszą być bezwzględnie wypoczęci - leżeliśmy w przepisowym miejscu na dziobie, najbardziej oddalonym od zwykłej trasy wędrówek starszego oficera, i opalaliśmy się. Jeśli jednak znaleźliśmy się w zasięgu jego wzroku i głosu, musieliśmy stawać się niewidzialni, by uzyskać spokój. Wpadał na bak i, widząc nas opalających się, uśmiechał się przyjaźnie, gdyż sam bardzo się lubił opalać.

- Nu co, apalacie się? - mówił miłym głosem.

Naraz widok kilkunastu ludzi leżących w słońcu i nic nie robiących przypominał mu ilość prac, jakie mogliby wykonać. Starszy oficer brał górę nad wrodzoną dobrocią człowieka; potrzeby żaglowca - nad bezsprzecznym prawem do odpoczynku dla ludzi, którzy za parę godzin pójdą na służbę.

- Do dźjabła! - zaczynał ryczeć. - Nic nie robicie! Chaliera! Nikogo nie ma do roboty!

Jak stado spłoszonych ptaków znikaliśmy z baku do międzypokładu, byle nie słyszeć strasznego krzyku.

- A chaliera! Przestali się apalat'! - litował się nad nami natychmiast.

Kiedyś w niedzielę starszy oficer udał się z nami na zwiedzanie wyspy. Wszyscy, w dzieciństwie jeszcze, zdążyliśmy zobaczyć ostatni blask zachodzącej gwiazdy Napoleona w postaci niezliczonych obrazów przedstawiających epizody z jego życia, pocztówek będących w każdym prawie domu, piosenek i książek sławiących jego imię. Na Elbie czuliśmy się tak, jakbyśmy przyjechali do posiadłości starego wujaszka, którego po śmierci zbyt szybko tutaj zapomniano. Gdy bez wielkiego entuzjazmu i szacunku pokazywano nam w rezydencji Napoleona, St Martino, połamane szczątki jego wspaniałego niegdyś łoża - odczuliśmy gorycz.

Z Portoferraio do St Martino droga prowadziła przez rozległe winnice. Na widok wspaniałych winogron starszy oficer, który znał się na wszystkim bez wyjątku, wygłosił lekarzowi okrętowemu pogadankę na temat kuracji winogronowej. W odpowiedzi lekarz wyraził nieopatrznie przekonanie, iż jądłospis uczniowski jest zbyt mało urozmaicony i należałoby go wzbogacić winogronami.

Ówczesny nasz lekarz okrętowy był ginekologiem, w podróż tę wybrał się, by odpocząć. Dbanie o zdrowie „narodu” sprawiało mu zrozumiałą trudność. Zawsze bolało nas to, czego nie przywykł leczyć. Kurował nas więc przeważnie... wiarą w odporność naszych organizmów i za najlepszy środek na nasze dolegliwości uważał zwolnienie od robót. Zwolnienie to mogło być „zwykłe” i wówczas z zasady bywaliśmy dyżurnymi w międzypokładzie, niekiedy po trzech jednocześnie. Mogło być jeszcze zwolnienie „z prawem rozwieszenia hamaka”, nawet w dzień. Istniała co prawda izba chorych, ale ta nie cieszyła się uznaniem ani naszym, ani lekarza. Stanowiła ostateczność.

Każde zwolnienie od robót doprowadzało do szału starszego oficera. Uważał on, że leczenie musi polegać na zastosowaniu jakiegoś cudownego środka, który z miejsca przywraca zdrowie i czyni człowieka zdolnym do pracy. Wobec praktykowanej przez doktora metody leczenia był on „wrogiem numer jeden” starszego oficera. Teraz na wzmiankę o winogronach, „starszy” uznał swoją sytuację finansową za zagrożoną: zamiast farb, lin i płótna - winogrona. Pomysł szaleńca! Do końca wycieczki starszy oficer miał już popsuty humor, tym bardziej że sam doktora na tę myśl naprowadził.

Następnego dnia kilku z nas na szalupie pod żaglami wyruszyło z prowiantowym do Portoferraio po świeże zapasy. We dwójkę z Siasiem zostaliśmy wyznaczeni do pilnowania szalupy przy nabrzeżu. Pozostali poszli z prowiantowym po zakupy.

Natychmiast zjawilo się na molo kilku ciekawych, którzy oglądać poczęli egzotycznych ludzi, spod egzotycznej i nie znanej tu nikomu bandery. Sias z miejsca rozpoczął naukę języka włoskiego. Interesowały go przede wszystkim włoskie nazwy takielunku szalupy. Po chwili dziesięcioletni „nauczyciel” Siasia siedział już w szalupie i próbował sprawności naszych linek przeciągniętych przez bloczki. Wymieniał przy tym nazwę każdej linki.

Sias był uszczęśliwiony, chłopak - też. Podnosił po kilka razy z rzędu do góry przedni żagiel, po tym zabrał się do podnoszenia ciężkiego gafła, kilkumetrowego drąga okutego z obu stron, wraz z przyszytym doń dużym żaglem z grubego płótna.

Widząc te zmagania malca i bojąc się o całość sprzętu oraz o nas samych, zwróciłem Siasowi uwagę, że dzieciak może puścić linkę, na jakiej podniósł do góry gafel, i coś połamać lub zwalić gafel któremuś z nas na głowę. Nie dokończyłem jeszcze zdania, gdy poczułem, że zostałem czymś uderzony w nasadę nosa i straciłem przytomność.

Gdy się ocknąłem, stwierdziłem, że ktoś mi polewa wodą twarz. To Sias maczał za burtą chusteczkę do nosa i polewał mi twarz słoną, piekącą wodą. Siadłem na ławce szalupy i ręką zbadałem nos. Zamiast niego miałem olbrzymią bryłę spuchniętego mięszu, z którego krew sączyła się na drelich. Krew zalewała mi gardło i ciekła z lewego oka. Przerażony malec uciekł, uciekli również świadkowie wypadku stojący na nabrzeżu koło nas. Siedziałem trzymając wilgotną chusteczkę na nosie i czekałem na powrót prowiantowego oraz kolegów.

Sias zdecydował jednak, że musimy natychmiast wrócić na statek, by lekarz mógł mnie opatrzyć. Zanim zdążyłem zaprotestować, szybko odbił od nabrzeża i za chwilę z dobrym wiatrem rwaliśmy w kierunku zakotwiczonego na redzie „Lwowa”. Dobiliśmy do trapu. Wszedłem okrwa-wiony z szalupy na dolną platformę trapu. Z górnej powitał mnie wibrujący na całą redę głos starszego oficera:

- Mordobojstwo na londie urzondzatieeeee! Do komory kotwicznej was zamknę! Chaliera! Ze statku spisze! Biezobrazje! Do czego wy podobni! - i to samo mniej więcej w kółko, ale bezustannie.

Gdy minął pierwszy paroksyzm szału, starszy oficer rzucił się na Siasia, by ten wyjaśnił, z kim się biłem. Sias opowiedział pozbawioną wszelkiego uroku prawdę.

- Wy z nim zawsze na lond chaditie. Od was prawdy się nie dowiesz! - podsumował starszy oficer wyjaśnienia Siasia.

Lekarz był jeszcze w ambulatorium, które znajdowało się naprzeciw trapu. Popatrzył bezradnie na mój nos i ze wzrokiem błagającym o litość spytał, czy wystarczy mi jeden dzień zwolnienia od robót?

W głowie mi huczało, krew sączyła się do krtani.

- Jeślibym mógł rozwiesić zaraz hamak i położyć się... - odpowiedziałem. Doktor jeszcze raz uważnie po patrzył na mój nos i zakonkludował:

- No cóż, na razie to marmolada. Spuchnięte. Nic więcej zrobić się nie da.

Wyszedłem z ambulatorium razem z doktorem. Lekarz podszedł do starszego oficera i powiedział, że daje mi jeden dzień zwolnienia z tym, że mogę zaraz rozwiesić hamak. Ten rodzaj leczenia wzniecił, jak zawsze, zrozumiałą furię u starszego oficera. Zachłysnął się gniewem, a potem zaczął krzyczeć, że przez doktora nie jest w stanie nic zrobić na statku; że zamiast dawać lekarstwa, które by nas leczyły, doktor robi z nas obłożnie chorych. Zostawił na chwilę doktora i znów rzucił się do mnie:

- Mordobojstwo na londie prowaditie, żeby tylko od roboty utiec! Bez wyjścia we wszystkich portach do końca podróży zostanietie!

Krzyki starszego oficera sprowadziły kapitana:

- Znaczy, panie Konstanty. Znaczy, co się stało? Była to nowa oliwa dolana do ognia:

- Mordobojstwo na londie urzondzają, a potem mówią, że gafel jednemu spadł na nos! Wszystko zawsze robią, żeby nie pracował! A doktor, tak jak oni chcą, daje im zwolnienie od robót. W ten sposób żadnej pracy na statku przeprowadzi! nie można i odpowiadat' za roboty ja nie mogą! Nic ja robit' na tym statku nie mogą!

Staliśmy z Siasiem niemi z poczucia winy, której się dopuściliśmy. Wstydzilem się bardzo swego nosa i trzymałem go zasłonięty chusteczką. Ale starszy oficer dla uzasadnienia swego gniewu kazał mi go pokazać:

- No, pokażtie wasz nos!

Odsłoniłem. Kapitan popatrzył. Jego szczęka, barometr nastroju, przeszła na „change”^{*}. Spytał doktora:

- Panie doktorze, może go odesłać do szpitala?

Zanim lekarz odpowiedział, starszy oficer znów wpadł w szal:

* *Change* (ang.) - zmiana

- Doktor już mu dał jeden dzień zwolnienia! Teraz jeszcze go wozit' do szpitala? Ilu ludzi będzie się nim opiekował'? Teraz tyle robót na statku!

- Znaczy, panie Konstanty. Znaczy, pan jest pewien, że jeden dzień zwolnienia od robót wystarczy, żeby wyzdrowiał?

- Nu tak, wystarczy! Oni wszystko robią, żeby nic nie robit'! A doktor tylko im pomaga. Im nigdy nic nie jest. Robit' tylko nie ma komu!

Słuchałem tego wszystkiego połykając krew, która nie pozwalała mi oddychać swobodnie. Wstyd mi było, że wróciliśmy z Siasiem na statek. Należało poczekać na brzegu, wrócić ze wszystkimi i nic nikomu nie mówić, tylko pracować dalej i nie zwracać na siebie tyle uwagi.

- Znaczy, panie doktorze. Znaczy, pan jest tego same go zdania, że to nie jest nic groźnego?

Kapitan z widocznym niepokojem przyglądał się mojej namiastce nosa. Lekarz nieśmiałym głosem wyjaśnił, że teraz wszystko jest obrzęknięte i nic na razie powiedzieć nie może.

Kapitan oddalił się razem ze starszym oficerem, który nie przestawał się denerwować.

- I hamak mu jeszcze pozwolił rozwiesić'!

Na szalupę do Siasia poszedł inny uczeń i popłynęli, by zabrać z ładu prowiantowego. Dyżurny międzypokładu pomógł mi rozwiesić hamak. Wśliznąłem się do niego jak do „ziemi obiecanej”. Długo krwawiłem. Krwią przesiąkła cała poduszka. Wieczorem zacząłem badać połamany nos. Rzeczywiście, był tak spuchnięty, że nic w nim nie mogłem rozeznąć. Dalaj Lama kilka razy zajrzał do mnie, chciał mi przynieść obiad i kolację. Ale jeść mi się zupełnie nie chciało.

W nocy zabrałem się jednak do nosa. Bałem się, że po-przesuwane chrząstki pozrastają się i trzeba je będzie potem łamać. Wobec tego, nie zważając na ból, zacząłem je ustawiać, tak jak mi się zdawało, że powinno być.

Minęła noc. Wstałem przed pobudką, wymyłem okrwawioną twarz. Włożyłem czystą bluzę drelichową. Nos wyglądał strasznie, pomimo że z wyjątkiem jednej chrząstki przy lewym oku wszystkie inne udało mi się ustawić prawidłowo. Mogłem już oddychać nosem i krew nie leciała do krtani. Nadal jednak cały nos był spuchnięty i duże skrzepy krwi utworzyły się na jego powierzchni.

Ponieważ miałem dwadzieścia cztery godziny zwolnienia, wołałem przeleżeć w hamaku okres pobudki, śniadania oraz zbiórki do robót. Około godziny dziewiątej

uczeń bosmański kazał mi się zameldować u kapitana. Idąc na rufę zakrywałem nos chusteczką. Na pokładzie stał kapitan, który wyjeżdżał na ląd, oraz starszy oficer. Gdy zbliżyłem się, kapitan spytał:

- Znaczy, jak się czujecie? Czy gorączkę macie?

Odsłoniłem nos i powiedziałem kapitanowi, że udało mi się w ciągu nocy poustawiać chrząstki tak, że mogę przez nos oddychać i krew przestała sączyć się do krtani.

- Znaczy, gorączki nie macie i nie potrzebuję was zabierać do szpitala?

Widząc twarz „starszego” odpowiedziałem, że czuję się bardzo dobrze i że... Chciałem dodać, że mogę już pójść do pracy, ale kapitan nie pozwolił dokończyć zdania. Poleciał starszemu oficerowi, by dał mi jeszcze dwadzieścia cztery godziny wolne i już na trapie dodał:

- Znaczy, panie Konstanty! Znaczy, hamak też może sobie rozwiesić!

WIEŻA ŚWIĘTOJAŃSKA

Pisanie listów do matki, co początkowo uważałem za wielką atrakcję, wydało mi się nagle bezwartościowe, pomimo że pisałem je przecież z pokładu żaglowca niesionego wiatrem przez morza i ocean. Uświadomiłem sobie bowiem, że wciąż jestem tylko człowiekiem z lądu, który znalazł się na żaglowcu nie w jakiś niezwykły sposób: po ucieczce z domu lub w charakterze pasażera na gapę, ale zwyczajnie, jako uczeń Szkoły Morskiej. Byłem człowiekiem z lądu, który wstąpił do tej szkoły na wydział nawigacyjny, aby stać się nawigatorem.

Gdy w mojej świadomości zakiełkowała ta myśl, postanowiłem napisać do matki dopiero wówczas, kiedy poczuję się nawigatorem. List ten będzie na pewno zupełnie odmienny od tych, które pisałem dotychczas. To, że śpię w hamaku w międzypokładzie dużego żaglowca, że chodzę w mundurze marynarskim z kołnierzem obrzeżonym trzema białymi paskami i z olbrzymią czarną chustą zawiązaną w węzeł na piersiach - to wszystko przestało dawać mi złudzenie, iż jestem już nawigatorem. Musi zajść coś w sposobie myślenia i patrzenia na świat, co dałoby mi tę pewność, że nim jestem.

Wydawało mi się, że musi zajść coś zupełnie podobnego do tego, o czym mówił w Wilnie podczas egzaminów z prawa rzymskiego profesor Bossowski. Będąc przez szesnaście lat adwokatem w Rzymie, opanował on sposób myślenia Rzymian, tych twórców najbardziej ścisłego prawa. Jednym z pytań - jakie przeszły do historii w anegdotach o profesorze - było to, które odnosiło się do widoku z Wieży Świętojańskiej, najwyższej wieży kościelnej w Wilnie, wznoszącej się tuż obok uniwersytetu.

- Proszę pana! Proszę mi powiedzieć, co pan zobaczy u stóp Wieży Świętojańskiej, jeśli pan na nią wejdzie? - każde swe pytanie profesor Bossowski rozpoczynał od dobitnie wypowiedzianego „proszę pani” lub „proszę pana”.

Przyszły adwokat lub sędzia, zdumiony tak naiwnym pytaniem, odpowiadał, że zobaczy domy, ludzi, ulice. Jeden powiedział nawet, że zobaczy konie.

- Proszę pana! - wyjaśniał niestrudzenie profesor Bossowski - pan jest prawnikiem i ja pana pytam: co pan zobaczy z Wieży Świętojańskiej oczyma prawnika?

Po wielu początkowo widzianych „domach i ludziach” zobaczyliśmy wreszcie przedmioty i podmioty stosunków prawnych.

Pytanie: jakim mi się wyda świat, gdy będę go oglądał oczami nawigatora? - dręczyło nie tylko mnie. Dręczyło, mniej lub więcej świadomie, chyba każdego z kolegów.

Janek Kuczyński wyrabiał swój nowy światopogląd przez wnikliwe przyswajanie sobie wiedzy o „Lwowie”. Rozpoczął od nauki nazw wszystkich lin na okręcie. Dotykał każdej kolejno i wymawiał jej długą, zawiłą nazwę; na przykład sterburtgrotbombbramnokgording. Długo trzymał każdą linę w ręku, przymykał oczy, by nauczyć się rozpoznawać ją jedynie po dotyku i nie omylić się w sztormową noc.

Inni prześcigali się w wyszukiwaniu i przyswajaniu sobie nazw takielunku z podręczników angielskich i niemieckich. Ci z zadowoleniem szachowali każdego, kto tego nie umiał.

Byli i tacy, którzy uczyli się na pamięć znaków na kominach różnych kompanii okrętowych, zdobywali informacje o ilości oraz nazwach statków należących do tych kompanii i tymi wiadomościami zaskakiwali innych.

Najpopularniejszą jednak cechą „nawigatora” był tatuaż. Wytatuowany na rękę olbrzymich rozmiarów smok świadczył o indiańskiej wprost wytrzymałości na ból. Gdy kończyły się zajęcia, wówczas właściciele tatuazu zawijali rękawy i chodzili jakimś specjalnie wystylizowanym krokiem, w którym czuć było bez wątpienia pogardę śmierci. Olbrzymi zaś, wielobarwny smok, „wykuty” w żywym ciele, wyrastał do godności herbu „nawigatora bez trwogi”-

Fajka należała do prymitywów, jak również używanie słów nie wymienianych w żadnym słowniku.

Kto z nas najszybciej dojdzie do patrzenia na świat oczami nawigatora - pozostawało nadal tajemnicą. Na razie pisanie listów z pokładu żaglowca, z którego oglądało się świat oczami człowieka z lądu - było profanacją noszonego już munduru. Wobec tego należało poczekać, aż nastąpi przeistoczenie.

Tymczasem z rudą *żelazną* z Elby, przeznaczoną do Rotterdamu, szliśmy w kierunku Gibraltaru, pozostawiając w dzienniku okrętowym pustą rubrykę „port przeznaczenia”, by zuchwałością swą nie drażnić Posejdona.

„Lwów” nie posiadał chłodni i skąpe zapasy żywności kupione na Elbie, nie mówiąc już o tych, które zabraliśmy z kraju, uległy szybkiemu zepsuciu. Wspaniałe kielbasy w beczkach, zalane tłuszczem, miały tak przykry zapach, że nawet Dalaj Lama śpiewał o nich drugim głosem: „Strasznie ta kielbasa pachnieee...”

Surowy boczek sam, o własnych siłach poruszał się w dowolnym kierunku. Otrzymywane na śniadanie figi były właściwie kieszonkowymi ogrodami zoologicznymi. Po otworzeniu którejkolwiek z nich można było bez szkła powiększającego zobaczyć żyjątko wszelkich barw, posiadające od dwóch do stu nóg, uskrzydłone i czołgające się, ślepe i

badawczo na świat patrzące, bezbronne i o potężnych kleszczach. Zasób wiedzy wyniesionej ze szkół okazał się stanowczo niedostateczny, by móc dokonać chociażby pobieżnej klasyfikacji.

Wieprzowina z beczek zmieniła swe jestestwo w gorącym klimacie, lecz kucharz Słowikowski nie zmieniał „samorodnych” nazw robionych z niej potraw. Moczona, mielona, pokrywana dwoma rodzajami sosów: prowansal lub kiure - pozostawała niejadalna. Sosy różniły się wyłącznie ilością użytego do nich pieprzu. Przy prowansalu gardło paliło, przy kiure z gardła dymiło. Krokiety z wieprzowiny mimo sosu zatrzymywały się automatycznie w zębach i ani kroku dalej. Lapskasz z suszonych płatków kartoflanych był stęchły i nie do zjedzenia nawet w dymiącym sosie kiure. Mąka też zatechła i pomimo że nie zwracaliśmy uwagi na robaki, których nie dało się przesiać, żurek z niej trudny był do przełknięcia.

Początkowo trzymaliśmy się hasła, że dobry marynarz wszystko zje. Łykaliśmy pospiesznie posiłki udając, że to dopiero jest marynarskie jedzenie - nie jakieś tam zwykłe lądowe.

Słabsi nie wytrzymywali jednak. Wychodząc z założenia, że za utrzymanie płacimy i należy nam się dobre jedzenie, udali się z petycją do kierownika nauk, który nosił tytuł naszego opiekuna. Kierownik nauk zdawał sobie dobrze sprawę z tego, że nie posiadamy pieniędzy na świeży prowiant. Zakupiona dla nas żywność popsuła się, wobec czego pozostawało jedyne wyjście: wytrzymać! W najlepszej wierze, widząc, że nie potrafi wytłumaczyć głodnym chłopcom, iż statek nic innego nie jest im w stanie dać, powiedział szczerze:

- Jeśli nie możecie jeść, to nie jedzcie.

Większość przyjęła to jako oficjalne zwolnienie od jedzenia. W stosunku do dyscypliny okrętowej byliśmy w porządku: urzędowy opiekun pozwolił nie jeść. Nie jemy więc. Dwa dni nic już nie jemy.

Głodni mijamy Gibraltar. I znów długa granatowa oceaniczna fala kładzie statek na boki. Czujemy, że „Lwów” zachowuje się inaczej niż dotychczas. Po każdym przechyle szybko się wyprostowuje, szarpiąc ostro całym takielunkiem. Przychodzi niespodziewanie krótki, silny szkwał. „Lwów” pod naporem wiatru gwałtownie się pochyla i naraz z szarpnięciem wyprostowuje się. Z hukiem pękają liny, a przednia część stengi bukszprytu łamie się tuż przy okuciu i na żaglach wylatuje w powietrze. Pękają również liny utrzymujące maszty w pła-

szczyźnie diametralnej. Oba przednie maszty, fok i grot, pochylają się gwałtownie do tyłu.

- WSZYSTKIE RĘCE NA POKŁAD! - pada komenda, wydawana w wypadku, gdy statek znajduje się w niebezpieczeństwie. Rzucamy się do roboty.

O natychmiastowym postawieniu nowego bukszprytu nie może być mowy, pomimo że zapasowy materiał mamy na pokładzie. Na razie grozi nam zwalenie się masztów, co równałoby się unieruchomieniu statku. Mimo posiadanych motorów, ropy jest w zbiornikach tylko tyle, ile trzeba dla uruchomienia dynama i nadania depeszy SOS. Żeby utrzymać maszty, musimy podtrzymać je wiatrem, kładziemy się więc na taki kurs, by wiatr mieć od rufy. Wykonujemy ostrożnie zwrot. Wiatr gna nas teraz w kierunku Madery. Korzystając z siły wiatru zaczynamy zakładać liny, które zapobiegają przewróceniu się masztów.

Do wieczora zrobione jest wszystko, co można w tych warunkach zrobić. Zapominamy o rozpoczętej „akcji gło-dówkowej”. Na kolację włączamy w siebie gotowany boczek, zalany kiure z lapskaszem.

W nocy wiatr cichnie, nad ranem zmienia się o sto osiemdziesiąt stopni. Rezygnujemy z malowniczej Madery i usiłujemy dotrzeć do Hiszpanii.

Po kilku dniach słaby wiatr dopycha nas do Kadyksu. Rzucamy kotwicę na redzie. Własnymi środkami i własną pracą ustawiamy nowy bukszpryt. Część rudy z ładowni przerzucamy do międzypokładu, by zmienić stateczność „Lwowa”. Teraz już nie będzie taki sztywny. Uprzednio po każdym przechyle zbyt gwałtownie, za szybko się wyprostowywał i to spowodowało pęknięcie stengi bukszprytu.

Stracony czas nie przysporzył nam ani pieniędzy, ani prowiantu. Kupiliśmy trochę dżemu w puszkach, ale na nic więcej nie było nas stać.

Znów wyruszyliśmy na ocean. Musieliśmy iść daleko na zachód, by przy zachodnich wiatrach, przeważających w okolicach Zatoki Biskajskiej, nie znaleźć się w tej pułapce na żaglowce, z której jedynym wyjściem są skaliste brzegi Hiszpanii. Szliśmy długo na północny zachód, aż nagle wiatr ucichł.

Byliśmy za Azorami, gdy przyszła cisza z olbrzymią martwą falą. W powietrzu nic się nie działo, tylko ocean jak gdyby wzdymał się i opadał, bez względu na porę dnia i nocy. Nie trzymany już wiatrem „Lwów” zmienił się w martwą, automatyczną zabawkę. Bezsilnie przewalał się z burty na burtę, maczając niemal końce grotrei w oceanie.

Urwany nit przelatywał w pustym wnętrzu rei z jednego jej końca w drugi. Słyszano go dotychczas tylko raz, w czasie największego przechyłu w jednym ze sztormów. Teraz toczył się nieprzerwanie tam i z powrotem, głośno odbijając się o żelazne ścianki. Po paru dniach huk tego latającego *żelaza* stał się nie do zniesienia. Był jakimś niesamowitym dźwiękiem, wydawanym przez bezwolny, jakby w agonii znajdujący się okręt.

Złote słońce, granatowy ocean i łoskot miotanego wewnątrz rei *żelaza* były jedynymi towarzyszami głodu. *Żelazny zapas* konserw zabranych jeszcze w którymś z poprzednich rejsów z Brazylii, okazał się niejadalny. Rano dostawaliśmy gorzką kawę, wyłącznie z cykorii, oraz łyżeczkę dżemu. Rozdział marmolady stał się udręką dla wszystkich „starszych” przy poszczególnych stołach. Odrobina dżemu mniej niż w porcji sąsiada doprowadzała do głośnych protestów i bójek. Obiad składał się z niewielkiej ilości stęchłej mąki' w gorącej wodzie, racjonowa-nej z drzeniem rąk przez wydającego posiłki. Zrozumieliśmy wszyscy pojęcie „słodka woda”. Wydzielano ją już wyłącznie do picia. Kolacja składała się z kawy oraz małego kawałka suchara.

Z wyraźnymi oznakami szkorbutu rozpoczęliśmy drugi tydzień ciszy. Wertowaliśmy książki traktujące o wiatrach w tych okolicach Oceanu Atlantyckiego. Bardziej zaawansowani w języku angielskim czytali je i tłumaczyli. Z map pilotowych wynikało jasno, iż tak długi okres ciszy jest na tym obszarze czymś nienaturalnym. Wiatr powinien przyjść lada godzina.

Prac żadnych nie wykonywaliśmy. Wachty zmieniały się, zdawały sobie służbę. W dzienniku okrętowym w rubryce „kierunek i siła wiatru” pisało się dzień w dzień tylko to jedno straszne słowo: CISZA.

Rozmowy toczyły się wyłącznie wokół jedzenia: kto i co by zjadł? Sporo było zwolenników jajecznicy, takiej z piętnastu jaj. Przeważał jednak sznycel po wiedeńsku z trzema jajami oraz plasterkiem cytryny na wierzchu. Od tego plasterka cytryny nikt nie chciał odstąpić. Zgadzał się zmienić sznycel cielecy na befszyk wielkości płaskiego talerza, ale plasterek cytryny musiał być również.

W drugim tygodniu ciszy rozważania na temat jedzenia kończyły się również na befsztyku czy sznyclu, ale... z naszego kolegi, Jurka Sntosarskiego. Przez pokrewieństwo czy zbieg okoliczności Jureczek był podobny do pięknej gwiazdy filmowej, Jadzi Smosarskiej. Sznycel ze Smosar-skiego zaczął wypierać sznycel wiedeński, który uważaliśmy już za nierealny wymysł naszej wyobraźni. Sznycel ze Smosarskiego i dużo, dużo cebuli.

Dziąsła krwawiły nieznośnie, a zęby ruszały się, jakby były tylko niedbale wetknięte. Pesymiści zaczęli obawiać się, że befszyk okaże się dla nich niedostępny, ponieważ nie będą mogli go zjeść: zębów nie będzie! Wobec tego modne się stały jaja w szklance, po wiedeńsku, by nie tracić czasu na bicie skorupki i żucie.

Trzecia niedziela ciszy. Z jedzeniem sytuacja zupełnie już zła. *Zarządzono* zbiórkę w międzypokładzie, znów uszczuplonym, tym razem przez leżącą tu rudę. Odgradziliśmy

się od niej starymi żaglami, by pył nie przedostawał się do hamaków i jedzenia. W tak zaimprovizowanym pomieszczeniu zjawił się na zbiorce kapitan. Była to wizyta niezwykła. Byliśmy zaskoczeni.

Kapitan trzymał w ręku grubą czarną księgę. We wszystkich opowieściach morskich o dramatycznym zakończeniu w ostatnim rozdziale zjawia się kapitan z Biblią. Trzymana przez kapitana księga miała wygląd Biblii. Na dany przez starszego oficera znak usiedliśmy.

Na pokładzie pozostali tylko sternicy przy zamarłym od dwóch tygodni sterze, nawigacyjni, którzy kreślili na mapie pozycję z dokładnością do kabła w jednym i tym samym miejscu, oficer wachtowy oraz żywy kawał żelaza miotający się w rei.

Kapitan otworzył czarną księgę i *zaczai* czytać. Był to opis podróży Magellana dookoła świata. Wybrany rozdział dotyczył głodu, podczas którego załoga ugotowała i zjadła wszystkie skórzane części takielunku. Kapitan nie wyciągał wniosków z przeczytanego rozdziału książki i niczego nam nie zalecał. Rozumieliśmy to jako zapowiedź czegoś jeszcze gorszego, do czego kapitan chciał nas przygotować.

- Chce uratować Smosarskiego i sugeruje, żebyśmy zamiast niego zjedli najpierw buty - domyślali się niektórzy.

Naraz w nocy uderzył wiatr. Przyszedł nagle. Cały „naród” rzucił się stawiać żagle. Postawiliśmy wszystkie. Było nam obojętne czy wiatr je porwie, czy połamie maszty. Lecieliśmy gnani głodem.

Wiatr wzmagął się, rósł, przybierał na sile. Zmieniał się w sztormowy. Naśladowaliśmy teraz słynny kliper „Cutty Sark”, który pod wszystkimi żaglami najlepiej chodził w sztormowym wietrze. Mamy być gorsi od „Cutty Sark”?

Żagle - te najstarsze, przygotowane na lato na Morze Śródziemne - zaczęły pękać i rwać się jeden po drugim. Przyszedł deszcz - słodka woda! Mogliśmy się wymyć w słodkiej wodzie. Wiatr zelżał. Wszyscy poszli na reje zmieniać żagle. Zaledwie skończyliśmy, wiatr ponownie przybrał na sile. I znów lecieliśmy gnani sztormowym wiatrem i głodem.

Jak na filmie powtarza się znów ta sama scena: żagle zaczynają pękać i rwać się. W chwili gdy dochodzi do krytycznego momentu - wiatr przycicha. Znów wszyscy na rejach: stawiamy ostatni, najmocniejszy komplet sztormowy.

Lecimy już przez Kanał - byle do Rotterdamu. Spotykane statki pasażerskie podziwiają naszą brawurową jazdę. Przy silnym wietrze trzymamy na masztach wszystkie żagle, jak „Cutty Sark”. Mijane statki podnoszą różnobarwne flagi kodu sygnałowego. Życzą nam dobrych wiatrów, szczęśliwej podróży. Odpowiadamy, dziękujemy, ale przede wszystkim lecimy co koń

wyskoczy. Zapominamy nagle o całym „zejmaństwie” i z odwiecznym polskim zamiłowaniem do koni krzyczymy na żagle - wio, siwki!

Wreszcie, po kilku dniach Rotterdam. Podnosimy flagę „Q” - „zdrowi!” Prosimy o pozwolenie wyjścia na ląd. Ale portowe władze sanitarne są odmiennego zdania: wyjścia nie ma!

Zawirowało nam w oczach. Co?! Nasze jajecznice, które podskoczyły do trzydziestu jaj, befsztyki i sznycle wielkości talerza, z plasterkiem cytryny na samej górze - wszystko przekreślone jednym rozkazem lekarza portowego.

Nie robimy nic ponad to, co trzeba, by przycumować „Lwów” do nabrzeża. Na śniadanie wypiliśmy ostatni łyk cykorii i zjedliśmy ostatni kęs suchara. Dżem dawno się już skończył. Nagle zjawia się na statku cała ekipa sanitariuszy. O wstydzie! Wszyscy jesteśmy karmieni jak niemowlęta mlekiem z jakąś domieszką. Przez dwa dni.

Dopiero trzeciego dnia otrzymaliśmy prawo wyjścia na ląd z dokładnym jadłospisem - co nam wolno jeść.

Właśnie wybierałem się na ląd, gdy uczeń bosmański kazał mi zameldować się u kapitana. Co to będzie? O co chodzi? Może nie nadaję się na marynarza? Mierzono mi wczoraj temperaturę i puls. Z pewnością lekarz mnie zdyskwalifikował.

Kapitan siedział przy biurku. Był bardziej wymęczony od nas.

- Znaczy, dlaczego nie piszecie do matki? - padło nieoczekiwane pytanie.

Co mam odpowiedzieć? Jeśli zacznę mu opowiadać o Wieży Świętojańskiej - pomyśli, że zwariowałem i wtedy mnie „spisze” jak dwa razy dwa cztery. W jaki sposób wytłumaczyć w paru słowach nurtujące mnie przez całą podróż wątpliwości?

Siląc się na jak najbardziej obojętny ton powiedziałem:

- Na statku nic się takiego ciekawego nie działo, żeby pisać o tym do matki, panie kapitanie.

- Znaczy, jak to? Dla was nic ciekawego nie było w tej podróży?

- Nie, panie kapitanie.

Kapitan wstał i popatrzył na mnie, jakby pierwszy raz mnie zobaczył. Był bardzo blady i zmęczony. Nagle poczerwieniał i wycedził z pasją przez zęby:

- Znaczy, rozumiecie! Znaczy, kobieta rodzi, znaczy... cierpi, znaczy... kocha. Znaczy, ja żądam, żebyście do matki pisali!

ŚNIEŻNY SZKWAŁ

Na wachtę wychodziliśmy ubrani w grube swetry. Zimno późnej jesieni na Morzu Północnym wciskało się w każde rozchylenie drelichu, kąsało odsłonięte ciało.

Nasz „Lwów” - z ładunkiem fosfatów z Gandawy do Rostocku - szedł prawym halsiem przy północ-no-wschodnim wietrze silnie pochylony na lewą burtę. Porywisty wiatr nie pozwalał na trzymanie górnych żagli. Stały jedynie marsie na fok i grocie, stał fokżagiel, a z górnych czworokątnych żagli - tylko bram na grocie. Wracaliśmy do kraju na zimowe leże i do szkoły w Tczewie. W porównaniu z nauką w szkole najtrudniejsza praca na „Lwowie” wydawała nam się przyjemnością.

Wejście z oceanu na Morze Północne odczuliśmy jako widomy znak zbliżającego się końca podróży. Kraina marzeń z lat dzieciennych stopniowo kurczyła się i zacieśniała. Z żalem myśleliśmy o zbliżającym się rozstaniu z „niedźwiedzim mięsem”, jak nazywaliśmy w myśli trudności, które należało przezwyciężyć na żaglowcu. „Niedźwiedzie mięso” stało się dla nas powszednim chlebem na sędziwym „Lwowie”.

Jest godzina dziesiąta rano. Podczas wachty mamy dziś takie prace, że wszyscy jesteśmy „pod ręką” naszego wachtowego oficera, „ojca” Kosko. Właściwie jest on naszym starszym kolegą, ale jednocześnie już absolwentem z dyplomem porucznika żeglugi małej oraz czwartym oficerem nawigacyjnym na „Lwowie”. Jego ojcowskie podejście do wszystkich spowodowało, że koledzy nadali mu przydomek „ojciec”, zatwierdzony na chrzcie równikowym w roku 1923, pierwszym pod polską banderą. Cały chór śpiewał wtedy:

Po kolacji ojciec Kosko
Niechaj się uśmiecha bosko!
Porzuć smutki romantyczne,
Przecież życie takie śliczne...

Był harcerzem, brał czynny udział w wywalczeniu niepodległości, romantyzm zaprowadził go na morze. Średniego wzrostu, atletycznej budowy zdobył jeszcze jako uczeń na „Lwowie” tytuł wicemistrza w statkowych zawodach sportowych, mając pół punktu mniej od mistrza.

Każdy z oficerów nawigacyjnych na „Lwowie” był odrębną indywidualnością i każdy w swoisty sposób wdrażał nas do służby na morzu. Ojca Kosko wyróżniało ko-

leżeńskie podejście do wszystkich uczniów. Rozumiał on, że pochwała i nagana to dwa końce kija, który służy do tresury a nie do wychowywania, i dlatego najlepiej w ogóle go nie używać. Sam był absolwentem tczewskiej szkoły i wiedział doskonale, co który z nas umie. Jeśli nie robiliśmy czegoś „najlepiej” lub zużywaliśmy na robotę więcej czasu, niż przewidywała praktyka, odpowiedzialność za to pozostawiał naszemu sumieniu.

Opowiedział nam kiedyś perską bajkę o sumieniu. W bajce tej potworny grzesznik, rozbójnik morski, musiał się w końcu udać na tamten świat. Gdy przechodził przez most dzielący oba światy, ujrzał śliczną młodą dziewczynę, która mile się do niego uśmiechała.

- Tak, jak ja do was - wtrącił w tym miejscu.

Dziewczyna wydała się korsarzowi znajoma. Przyglądał się jej z zaciekawieniem. Ona widząc to spytała: Nie poznajesz mnie? Przecież ja jestem twoim sumieniem...

Według ojca Kosko powinniśmy zawsze słuchać dziewczyny z perskiej bajki, która nigdy nie przestawała być piękna.

Każda wachta w swoisty sposób kultywowała tak zwane „zejmaństwo”. Mianem tym obejmowano praktyczną umiejętność wykonywania wszystkich prac na żaglowcu, znajomość historii rozwoju każdej części takielunku okrętowego, znajomość zwyczajów morskich oraz - najczęściej wyimaginowany przez nas samych - sposób bycia, wraz z prymitywnym słownikiem wyrażania swych myśli.

Tym, który znał się naprawdę na sprawach morskich, był ojciec Kosko. Zdawał on sobie sprawę, że zapisujemy całkowicie nową kartę w dziejach naszego społeczeństwa i że będziemy odpowiedzialni za przyszłą polską flotę handlową. Starał się nas wychowywać i do zadania tego przygotować.

Wszystko, czego byśmy nie zrobili, akceptował zawsze pogodnym uśmiechem i jednym krótkim słowem: „Dobra!”. Jeśli przez lenistwo lub zmęczenie zrobiliśmy coś byle jak, to usłyszane od ojca Kosko słowo „Dobra!” paliło i nie dawało spokoju. Zaś dziewczyna z perskiej bajki długo jeszcze chodziła zapłoniona ze wstydu...

Na „Lwowie”, tak jak na każdym statku, cała załoga podzielona została na trzy grupy zwane wachtami lub od-wachami. To ostatnie słowo używane było czasem dla odróżnienia „wachty” jako grupy ludzi od „wacht” w znaczeniu okresu służby pełnionej kolejno przez wszystkie trzy odwachy. Zmiana wacht następowała w zasadzie co cztery godziny.

Według tradycji, sięgającej swym początkiem jeszcze okrętów Magellana, pierwszą wachtą nazywano służbę od godziny dwudziestej do dwudziestej czwartej w nocy, drugą wachtą - służbę od zerowej do czwartej rano, a trzecią wachtą - służbę od czwartej do ósmej rano.

Tę ostatnią, w czasie której gasły gwiazdy, żeglarze Magellana nazywali *La Diane* - Jutrzenka. W dzień cała załoga pracowała na pokładzie, wobec czego dalszych nazw nie stosowano.

Aby jednak jeden i ten sam zespół ludzi nie pełnił służby stale w jednakowym czasie, czterogodzinny okres od czwartej po południu do ósmej wieczorem podzielony był na dwie krótkie wachty po dwie godziny każda. W ten sposób w ciągu doby zmiany wacht następowały nie sześć-, lecz siedmiokrotnie i dzięki nieparzystej liczbie zmian przesuwały się automatycznie okresy służby poszczególnych odwachów.

Na wachtę wychodziło nas „całego bogactwa” - razem z oficerem wachtowym - trzynastu ludzi. Po objęciu służb: bosmańskiej (jeden), nawigacyjnej (dwóch), na sterze (dwóch) - połowa zaledwie wachty zostawała do roboty. W nocy trzeba było jeszcze obsadzać „oko”, to jest posterunek obserwacyjny na baku.

Na „Lwowie” każda wachta żyła oddzielnym życiem. W wachtach trzymały się oddzielnie poszczególne kursy lub dobierały się grupy. Myśmy od początku podróży trzymali się we trójkę: Dalaj Lama, Sias i ja. Przyłączył się też do nas kolega gimnazjalny Siasia - „Szermierz”. Był mistrzem szermierki i stumetrówki oraz mistrzem w biegach długodystansowych. Grywał w napadzie w najlepszym warszawskim klubie piłki nożnej. Nawet w boksie miewał mistrzostwa.

Łączyła nas wszystkich wspólna chęć dostania się po szkole na francuską linię okrętową na Daleki Wschód. W kraju nie było na razie pracy. By więc poznać francuskie słownictwo morskie, zaczytywaliśmy się opowiadaniem Pierre Lotiego i Claude Farjere'a.

Sias umiał już wiązać wszystkie węzły, czego my mieliśmy dopiero zamiar się nauczyć. Sias wiedział, w jaki sposób żeglarze Magellana skracali liny, którymi przywiązywali zwinięty żagiel do rei. Sias orientował się nawet w zawiłym systemie wybijania godzin na dzwonie okrętowym.

Od wieków na żaglowcach wybijano godziny na dzwonach okrętowych. Gdy zegar zastępowała jeszcze szklana klepsydra z przesypanym się w niej piaskiem, pilnujący jej marynarz co pół godziny - po przesypaniu się piasku - przewracał „szkło” i wybijał na dzwonie okrętowym „szklankę”. Znikły klepsydry zastąpione przez zegary, ale słowo „szklanka” pozostało niczym echo dawnego czasomierza.

Jedno uderzenie w dzwon to jedna „szklanka”. Bicie „szklanek” przechodziło historyczne zmiany, stało się wiedzą. Godzinę dwunastą w nocy obwieszczano ośmioma uderzeniami w dzwon. O pół do pierwszej w nocy następowało jedno uderzenie, o pierwszej - dwa uderzenia. I tak dodawano po jednej „szklance” co pół godziny, aż do godziny czwartej.

O czwartej rano bito osiem „szklanek”. I znów zaczynano od jednej „szklanki”, zwiększając ich ilość co pół godziny aż do ośmiu - o ósmej rano.

Potem jedna „szklanka” o pół do dziewiątej - i tak dalej. Nie byłoby może w tym nic trudnego, gdyby nie rok 1797, kiedy to pewnego popołudnia na jednym z okrętów jego królewskiej mości króla Anglii pięć uderzeń w dzwon okrętowy miało się stać hasłem do buntu. Pełniący służbę oficer, który dowiedział się o tym w porę, kazał wybić zamiast oczekiwanych przez spiskowców pięciu „szklanek” - tylko jedną. W ten sposób zdezorientował buntowników, zyskał na czasie i uratował przeciwników spisku. Od tego czasu na wszystkich okrętach jego królewskiej mości o godzinie osiemnastej trzydzieści słychać tylko jedno uderzenie dzwonu zamiast dawniejszych pięciu.

Siaś - biegły w tym wszystkim - utrzymywał, że dalsze wybijanie godzin przebiegać powinno w sposób następujący: o godzinie dziewiętnastej - dwie „szklanki”, o dziewiętnastej trzydzieści - trzy, zaś o dwudziestej znów niespodzianka - jedno ciche uderzenie dzwonu zamiast spodziewanych czterech. Geneza tej z kolei anomalii była następująca: Rozkład zajęć na dawnych okrętach przewidywał w godzinach od czwartej do ósmej po południu ciężką pracę przy pompowaniu wody z przeciekających stale drewnianych kadłubów. Dwugodzinne wachty przypadające na ten okres były tak zniechęcone przez zmęczonych już ośmiogodzinną pracą marynarzy, że służbę od czwartej do szóstej po południu nazywali „pierwszą psią wachtą”, zaś od szóstej do ósmej - „ostatnią psią wachtą”. Jakby dla zadokumentowania biernej nienawiści, na zakończenie „ostatniej psiej wachty”, czyli o ósmej wieczorem, wybijano na dzwonie tylko pojedynczą cichą „szklankę”, zwaną „jednym małym dzwonem” (*linie one-belt*).

Tak przynajmniej twierdził Siaś, ale byli i tacy, którzy przeczyli mu powiadając, iż o dziewiętnastej trzydzieści bije się normalnie siedem uderzeń, zaś o dwudziestej - głośniejsze osiem. Ci dowodzili, że „psia wachta” jest tylko jedna i to od godziny zerowej do czwartej rano. Siaś uważał ich za niegodnych noszenia marynarskiego munduru.

Na „Lwowie” ku wielkiej boleści Siasia nie pamiętano ani o wykrytym spisku, ani o „psich wachtach”: godziny wybijano na dzwonie tak, jakby owo wydarzenie i stara tradycja nie miały nigdy miejsca. Nawet tradycyjnych szesnaście uderzeń dzwonu w momencie pożegnania Starego Roku i spotkania Nowego - z których pierwsze osiem wybijał najstarszy wiekiem na okręcie, bez względu na to czy nosił mundur admirała, czy bosmana, zaś następnych osiem najmłodszy marynarz - „profani”, nie mający szacunku dla tradycji, wyraźnie zlekceważyli: oddali tę zaszczytną funkcję najmłodszemu na statku oficerowi nawigacyjnemu, który sam wybijał szesnaście noworocznych „szklanic”.

Oprócz normalnie wybijanych na dzwonie okrętowym „Lwowa” godzin, bito na nim również tak zwane „klan-gi”. Było to jedno ciche uderzenie w dzwon na dziesięć minut przed mającą nastąpić zmianą wachty. Dawało ono znać, że należy przygotować się do zmiany. Po „klangu”, jeszcze przed wybiciem godziny, obie wachty - zstępująca i wstępująca - spotykały się na pokładzie i zdawały sobie służbę.

W czasie wacht nocnych, od zachodu do wschodu słońca, czuwający na oku uczeń po każdym wybiciu godziny obowiązany był sprawdzić, czy palą się lampy pozycyjne umieszczone na baku po obu burtach: z prawej - zielone światło, z lewej - czerwone. Uczeń musiał również sprawdzić, czy wszystkie widoczne dla niego z dziobu żagle i liny znajdują się w porządku i dać o tym wszystkim znać służbowemu oficerowi śpiewnym okrzykiem:

- Na baku wszystko w porządku! Lampy się palą!

Siaś dumny ze swej wielkiej wiedzy żeglarskiej lamentował zawsze, gdy tylko złapał kogoś z naszej trójki nad węzłem, który zupełnie - według jego opinii - nie nadawał się do użycia w danych okolicznościach.

- To nic, że trzyma! - biadał. - Jak mogłeś coś podobnego zawiązać? Przecież tyle razy już ci pokazywałem.

Siaś denerwował się dopóty, dopóki się nie przespał. Sen koił u niego wszystko. Był jego specjalnością. Potrafił zasnąć w pół słowa podczas własnego opowiadania. Wystarczyło, by się do czegoś „przyłożył”, a natychmiast zapominał o rzeczywistości. Początkowo przerwę w mówieniu uważaliśmy za namyślanie się, ale najczęściej stwierdzaliśmy, że się mylimy, Siaś bowiem spał już snem najzdrowszego dziecka.

Przez Siasia ojciec Kosko nie wymówił raz swego sakramentalnego „Dobra”. Któregoś dnia, pełniąc służbę na oku podczas „ostatniej psiej wachty”, na wybity „klang” Siaś z zapalem wyśpiewał całą zwrotkę:

- Na baku wszystko w porządku! Laaampy się paaa la!

Obie wachty stojące już na zbiórce wybuchnęły śmiechem. Tylko ojciec Kosko zamiast rzucić jędrne „Dobra!” - milczał. Skoczyliśmy obaj z Dalaj Lamą na bak. W pierwszej chwili skruszony Siaś tłumaczył:

- Tylko się „przyłożyłem” do sztagu.

Gdy zaczęliśmy mu wymawiać, jak mógł się „przykladać” pełniąc służbę na oku - Siaś zmienił taktykę i oświadczył, że wydawało mu się, iż jest na porządnym okręcie, na którym na zakończenie „ostatniej psiej wachty” biją tylko jedną „szklankę”. Nie będąc bardzo mocni w tych „szklankach” udaliśmy z Dalaj Lamą, że wierzymy, byle panowała zgoda...

To słynne „przyłożenie” się Siasia miało miejsce jeszcze na Morzu Śródziemnym. Teraz znajdowaliśmy się już na Morzu Północnym i wracaliśmy do domu. Dzwon wybił cztery „szklanki” - dziesiąta rano. Byliśmy zajęci reperacją starego żagla. Wtem przyszedł gwałtowny powiew wiatru wraz z szybko nasuwającą się czarną chmurą. Pod naporem wiatru „Lwów” jeszcze bardziej położył się na lewą burtę. Długi gwizdek oficera wachtowego poderwał nas na nogi.

- Grotbram na dół! - posłyszeliśmy komendę ojca Kosko. - I zwinąć!

Nasza czwórka została wyznaczona do zwinienia. Pozostała część wachty rzuciła się do spuszczenia bramrei na dół, to jest do miejsca, w którym pozostaje stale, jeśli żagiel jest zwiniony. Sam żagiel został gordingami dociągnięty do rei. W ten sposób nie powodował już przechyłu statku, ale mógł być łatwo porwany przez wiatr. Należało go zatem możliwie jak najszybciej zwinąć.

W chwili gdy byliśmy już na wantach, po których musieliśmy się dostać na trzydziestometrową wysokość, gdzie znajdował się bram, zostaliśmy spowici kurzawą śniegu. Pięliśmy się ku górze po omacku. Najszybszy z nas wszystkich Szermierz był pierwszy na wantach i teraz szykował się już do przejścia z want na pertę podczepioną pod reję. Idąc po percie trzeba było dostać się na nok, czyli koniec rei, od którego rozpoczynało się zwijanie żagla. Praca na noku była najcięższa. Należało obszyty linami i skórą róg żagla, zakończony okuciem, do którego były zamocowane liny służące do stawiania go i zwijania, wciągnąć na reję. Wówczas dopiero można było zacząć porządnie układać żagiel w długie, równe fałdy, a następnie zrobić ostatnią fałdę zwaną taszą, do której składało się wszystkie poprzednie. Ułożony w taszy żagiel wciągało się na reję i umocowywało sejingami.

Szermierz był silny, ale słabszy od każdego z nas. Jeśli będzie zbyt długo mocował się z rogiem żagla, zatrzyma całą robotę i nie wykonamy jej w przepisowym czasie. Przez zmrużone, sieczone śniegiem i wiatrem oczy z trudem tylko możemy patrzeć. Po omacku docieramy do bramrei. Teraz rozpoczynamy walkę z wydymanym przez wiatr żaglem, który usiłuje nas zrzucić. Stojąc na stalowej percie, podczepionej pod reję na tak zwanych szelkach, musimy zdławić wymykające się spod rąk zwoje szarpane wiatrem. Trzymamy się żelaznego pręta idącego wzdłuż całej rei, do którego „przyszyty” jest żagiel. Wydymając się odrywa on nasze kurczowo na pręcie zaciśnięte palce.

Walczymy w chmurze śnieżnej, nie widząc nawet siebie wzajemnie. Jesteśmy cali pokryci już śniegiem. Jak zawsze, swetry „podjechały” nam przy pracy do góry, cały pas na plecach jest obnażony i pokrywa się śniegiem. Wiatr gwizdże na każdej linie, wdziera

się do nozdrzy, wpycha się do ust, wydymając zabawnie policzki i wtlacza śnieg na grzbiecie pod swetry. Jesteśmy zachwyceni - znów mamy prawdziwe „niedźwiedzie mięso”.

Humor psuje nam tylko Szermierz. Wiemy, że wszyscy na dole są ciekawi, jak damy sobie radę w śnieżycy. Nie możemy narazić się na zarzut, że przy trudniejszych warunkach nie potrafimy porządnie i w przepisowym czasie zwinąć żagla. Nie wolno nam w pośpiechu „zrobić dziecka”. Jest to duża wypukłość na żaglu, która powstaje wówczas, jeżeli w pośpiechu nie wyrówna się odpowiednio fałd. „Dziecko” dopuszczalne jest tylko w sztormową noc, ale nigdy w dzień.

Z gniewu na Szermierza nie czujemy nawet zimna. Każda minuta czekania na niego wzmaga naszą niecierpliwość. Nareszcie - uporał się! Układamy teraz równo pokryte śniegiem fałdy żagla, który szybko nam sztywnieje w rękach od wilgoci i zimna. Już mamy taszę i wreszcie pół żagla jest na rei. Mokre sejzingi z trudem udaje się owinąć dookoła rei.

Dalaj Lama zamocował już swój sejzing i goni na drugi nok rei. Suniemy szybko za nim. Ledwo możemy go dogonić. Dalaj Lama przesuwając się pod trzepoczącym mu koło głowy wydętym garbem, wypełnionym wiatrem. Już jest chyba na noku, bo go nie widzimy. Staramy się nadrobić teraz stracony, jak nam się wydaje, czas. Wiemy, że kapitan jest na pokładzie. Jeśli będziemy zbyt długo zwijali, może powiedziec coś przykrego ojcu Kosko, a ten naturalnie rzeknie nam tylko swoje „Dobra”! I to wszystko przez tego Szermierza.

Leżymy znów na rei, na pokonanym żaglu. Dalaj Lama, zanim do niego dotarliśmy, uporał się z rogiem. Żagiel już w taszy. Nowe niebezpieczeństwo: jeśli taszę zrobiliśmy zbyt dużą - cały żagiel przeleci na drugą stronę rei i będzie widoczny z rufy. Jest to gorsze od „zrobienia dziecka”. Jeśli tasza jest za mała - żagiel nie położy się na rei, lecz zawiśnie pod nią. Ale wyczuwamy rękami, że tasza jest tym razem dobra, żagiel leży prawidłowo na rei. Jeszcze tylko 'owinąć wszystko sejzingami. Układamy je starannie, one bowiem pierwsze rzucą się wszystkim w oczy, gdy przejdzie śnieżycy.

Ostatni „półszyk” przy ostatecznym zamocowaniu sej-zingów. Bada je krytyczna ręka Siasia, idącego już z rei na maszt. Siaś nigdy nam nie dowierza.

Pierwszy schodzi na dół Szermierz. Idziemy na oślep w nieustającej białej kurzawie i w porywach zimnego szkwału. W duchu besztamy Szermierza: tyle czasu zmarnować na zwinięcie jednego bramu! Myśl ta psuje nam smak „niedźwiedziego mięsa”; zwinęliśmy przecież w czterech bram podczas śnieżycy.

Zaledwie Dalaj Lama, idący jako ostatni, zeskoczył z want na pokład, absolwent pełniący służbę bosmańską kazał nam zameldować się u kapitana. Po raz pierwszy byliśmy tak mocno rozżaleni na Szermierza.

- Po co żeś się pchał na nok? Przez ciebie teraz tyle wstydu. Gdyby tobie samemu kazali się zameldować, by łąby wszystko w porządku. A tak wszyscy za ciebie będziemy odpowiadać!

Weszliśmy na rufę i ustawiliśmy się przed nawigacyjną.

- Idź teraz pierwszy i zamelduj! - powiedział Siaś do Szermierza. Ten bez słowa podszedł do porucznika Kosko i zameldował, że jesteśmy.

W odpowiedzi usłyszeliśmy krótkie „Dobra”. Po chwili ojciec Kosko wszedł do nawigacyjnej zameldować nas kapitanowi.

Wiatr osłabł, śnieg jeszcze prószył z lekka. Kapitan natychmiast wyszedł z nawigacyjnej. Miał twarz zziębniętą, tak jak i my wszyscy. Nie mogliśmy z niej wymiarkować, na co się zanosi, ale gdybyśmy mogli w tej chwili rozszarpać Szermierza, to byśmy go chyba rozszarpali.

Kapitan zaczął naturalnie swe przemówienie od „znaczy”:

- Znaczy, zmarzliście! Znaczy, taka prawdziwa marynarska praca. Znaczy, żebyście się nie przeziębili, dostaniecie po kieliszku koniaku.

Steward kajutkompanii, Byczyk, stał już w nawigacyjnej z tacą i czterema kieliszkami koniaku. Wszedł teraz na pokład, uważając, by mu wiatr nie zabrał całej tacy.

- Znaczy, proszę! Żebyście się nie przeziębili! - powtórzył kapitan.

OXELÖSUND

W tym roku „Lwów” wrócił do dawnej świetności sprzed sześćdziesięciu lat. Znów jest okrętem pasażerskim, jak wówczas kiedy nosił jeszcze banderę angielską i imię jednego z miast Indii, CHINSURA, a na trzecim maszcie miał reje. Cały międzypokład odświeżyliśmy i wymalowaliśmy białym lakierem. Staramy się wyobrazić sobie, jak podróżowali na nim ludzie przed sześćdziesięciu laty: wojskowi i urzędnicy z rodzinami, udający się do Południowej Afryki, Indii lub Australii.

Obecnie pasażerami są harcerze; płyną z nami do Sztokholmu. Wieziemy również ekspozyty z Polski na wystawę rolniczą w Sztokholmie. Pasażerowie nasi - podobnie jak i my - śpią w hamakach, jedzą posiłki przy wiszących stołach w międzypokładzie siedząc na składanych, długich ławkach. Czy dawniej były tutaj kabiny i koje? Nie możemy tego odgadnąć: żadnych śladów po wielu przeróbkach, jakie przechodził statek, nie zostało.

Prowadzimy życie bardziej urozmaicone niż podczas poprzednich podróży z kłopotliwymi ładunkami. Wieczorami od godziny osiemnastej do dwudziestej odbywają się koncerty. Prowadzi je Dalaj Lama. W niedzielę organizujemy zawody sportowe. Odbył się raz nawet turniej szachistów, w którym zostałem wicemistrzem. Miało to miejsce pewnej niedzieli, kiedy zostałem wyznaczony n.a drugiego dyżurnego międzypokładu, ponieważ pierwszy miał obie ręce skaleczone i nic nie mógł robić. Do ogłoszonego przez nas turnieju nikt się więcej nie zgłosił. Grałiśmy więc tylko we dwójkę przez cały dzień, tak długo, aż zostałem wicemistrzem w szachach.

Tego rodzaju tytuły nikomu jednak na „Lwowie” nie imponowały. Natomiast tytuły zdobyte za sprawności fizyczne były jak legendy przekazywane „z pokolenia na pokolenie”. Największym uznaniem cieszył się tytuł wicemistrza Warszawy w boksie, grupy juniorów. Piastował go Siaś, uczeń Junoszy, nigdy przez nikogo nie pokonany ani na „Lwowie”, ani podczas zawodów w szkole. Siaś ćwiczył stale i wytrwale, nawet na kołyszącym się pokładzie uprawiał między hamakami tak zwaną „walkę z cieniem”.

Już naszemu Siasiowi mocno siła wzbiera,
Zaraz zastosuje „frazę Carpentiera”^{*}.

^{*} Fraza Carpentiera - jeden ze sposobów walki słynnego francuskiego boksera.

Dwuwiersz ten powstał kiedyś podczas tradycyjnych międzyburtowych „zawodów poetyckich”.

Skoki wzwyż, skoki w dal, walki zapaśnicze, szermierkę uprawiano zarówno na lądzie - w szkole, jak i na „Lwowie”. Na statku jednak kwitła przede wszystkim gimnastyka akrobatyczna. Legendarne były na przykład wyczyny tych, którzy potrafili stanąć na jabłku. Jabłka, stanowiące zakończenie szczytów masztów, miały na „Lwowie” kształt grubych, spłaszczonych u góry dysków, nałożonych na wierzchołki masztów. Z trudem można było postawić na jabłku obie stopy. Pewne, choć nieznaczne, ułatwienie stanowił pręt od anteny wznoszący się na kilkanaście centymetrów nad jabłkiem. Kiedyś taki moment stanięcia na jabłku uwieczniony został na fotografii. Zdjęcie nosiło tytuł: „Ten, który zajął najwyższe miejsce w marynarce handlowej”. Ów wyczyn należał do Tadzia Meissnera.

Trzydzieści metrów nad pokładem, w miejscu połączenia stengi z bramstengą, znajdowały się dwa wąsy, poziome pręty żelazne złączone ze sobą poprzeczką, co przypominało drążek do gimnastyki. Byli tacy, którzy na tej poprzeczce ćwiczyli wymyki lub potrafili zwiesić się na palcach nóg, opuszczając na dół głowę i ręce.

Przy słabym wschodnim wietrze idziemy na północ. Jak zwykle w dzienniku okrętowym nie wypełniona pozostaje rubryka „port przeznaczenia”, pomimo że wiemy, iż idziemy do Sztokholmu.

Niedziela w morzu. Wielkie zawody pod nazwą: „Bieg przez maszty”. Konkurencja ta wyglądała następująco: na dany znak należało prawidłowo zawiązać węzły banderowe, podnieść do góry flagę, zamocować flaglinkę podniesionej flagi na nagelbanku i rozpocząć bieg od relingu na rufie do want fokmasztu, wbiec na saling i po przejściu przez saling zejść z drugiej strony na pokład, następnie dobiec do want grotmasztu, znów wbiec na saling, zejść z drugiej strony grotmasztu i wrócić na miejsce startu, aby opuścić flagę.

Do znanych ze swej wielkiej sprawności zawodników dołączył się tym razem nasz mistrz w szyciu żagli i grze na gitarze - Włodek Cybulski, czyli „Starzec”. Włodek zjawił się na starcie w długich, juchtowych butach, które zwykle nakładał w sztormową pogodę. Podobny był w nich do szwedzkiego rajtara i wzbudził nieopisaną wesołość wśród współzawodników, obutych bez wyjątku w lekkie pantofle. Starzec poprosił jedynie o to, by mógł startować do biegu jako ostatni. Wszyscy zgodzili się jednogłośnie, chcąc zachować najweselszy bieg na zakończenie.

Biegi odbywały się oczywiście na czas - mierzony na stoperach przez trzech sędziów. Czasy poszczególnych zawodników różniły się zaledwie o sekundy. Wszyscy wiązali

węzły jak automaty i wbiegali na maszty jak wiewiórki. Każdy ruch był obliczony, precyzyjny. Po wantach zbiegali szybciej od myśli śledzącej ruchy ich nóg. Dopadali wreszcie podniesionej flagi. Szybkim ruchem zwalniali pętlę trzymającą linę; jedno szarpnięcie i flaga w ręku zawodnika kończyła bieg. Trzy stopery podawały dokładnie niemal takie same wyniki.

Wreszcie i Starzec stanął na starcie. Bieg jego w ciężkich, długich butach zapowiadał się zgoła humorystycznie. Zyskał sekundę przy podnoszeniu flagi, wiążąc węzły wprost błyskawicznie. Potem ruszył „z kopyta” do want fokmasztu, wśród ogólnej wesołości i tupotu ciężkich, sztormowych butów. Znany ze swych długich ramion Starzec cały wysiłek przy wchodzeniu na saling powierzył rękom. Gdy na wysokości trzydziestu metrów przeskoczył z jednej burty na drugą, zaszło coś nieoczekiwanego: nim ktokolwiek zdał sobie sprawę, co się stało, Starzec był już na pokładzie i gnał do want grotmasztu. Z salingu skoczył brawurowo na padun^{*}, wolny od wszystkich drabinek sznurowych want, owinał się dookoła niego butami i błyskawicznie zjechał na pokład. Nie milknące brawa towarzyszyły Starcowi przez całą drogę na saling grota i przez następną błyskawiczną jazdę na drugim padunie, na którym prześcignął nawet myśl. Za chwilę wśród ogólnego zachwytu Włodek został ogłoszony zwycięzcą biegu.

Tego dnia mieliśmy jeszcze jedną sensację. Silny wiatr zachodzący od północy zmusił nas do zwinięcia bramżag-li. Wobec tego, że mieliśmy na burcie pasażerów, usiłowaliśmy wykonywać wszystko jak można było najsprawniej i najszybciej. W pewnej chwili, już przy zakładaniu i dociąganiu sejzingów, ujrzeliśmy Edka Gubałę lecącego w dół z trzydziestokilkumetrowej wysokości.

Patrzyliśmy z zapartym oddechem i życzyliśmy mu, by wpadł do morza. Byliśmy już nastawieni na natychmiastowe wyrzucenie za burtę wszystkiego, co pływa i gotowi do spuszczenia szalupy. Jeśli spadnie na pokład... nie chcieliśmy o tym myśleć.

Edek trzymał w rękach koniec sejzinga, za jaki w pośpiechu nieostrożnie pociągnął zamiast za tę część liny, która obłożona już była dookoła rei. Zobaczyliśmy, jak sejzing wyprężył się pod jego ciężarem. Ciało zasprężyno-wało na długiej, kilkumetrowej lince, lecz zaciśnięte na niej dłonie nie puściły. Nasz Edek, siłacz o lekkim tułowi i wspaniale rozwiniętych mięśniach ramion i bicepsach, ruszył po sejzingu do góry. Jak na ćwiczeniach gimnastycznych wspiał się po linie na reję, dokończył mocowania sejzingów i znalazł się na pokładzie.

* Padliny - liny stalowe idące od wierzchołka masztu do burty.

Niewątpliwie Edka uratowała jego siła, z której był znany. Potrafił na przykład niekiedy podciągnąć się piętnaście razy z rzędu na jednej ręce, uczepony jednym palcem tej ręki do kółka. Czegoś podobnego na statku nikt oprócz niego dokazać nie potrafił.

Upadek z rei widział również kapitan. W chwili gdy Edek zszedł z masztu, podszedł do niego drugi oficer, obejrzał jego ręce i kazał się zameldować u kapitana.

- Znaczy, jak to się stało? - zapytał kapitan.

- Pociągnąłem przez nieuwagę, panie kapitanie, za sam koniec sejzinga i... poleciałem - wyjaśnił Edek.

- Znaczy, wydarzyło się to wam przez nieuwagę? - upewnił się kapitan.

- Tak jest, przez nieuwagę, panie kapitanie! - potwierdził Edek.

- Znaczy, jeśli wam jeszcze raz zdarzy się coś podobnego przez nieuwagę, znaczy, ja was ukarzę. Znaczy, ja żądam, żebyście uważali! Zrozumieliście?

- Tak jest, panie kapitanie!

- Znaczy, możecie odejść.

Kapitan i Edek zaszalutowali sobie i życie na „Lwowie” potoczyło się dalej.

Sztormowy wiatr i niedogodne warunki do lawirowania nie pozwoliły nam dojść do Sztokholmu. W dzienniku okrętowym jako port przyścia zapisaliśmy redę Oxeló-sundu, a przy pięknie narysowanej w dzienniku kotwicy umieściliśmy notatkę: „Na prawej kotwicy, pięć szakli łańcucha w wodzie”.

Jeśli podczas postoju na kotwicy kapitan chciał dostać się na ląd, to najszybszym środkiem komunikacji był nasz dziesięciowiosłowy kuter. Załogę tej łodzi dobierano spośród ochotników. Nagrodą za kilkugodzinne wyteżone wiosłowanie był przywilej postawienia „pierwszej stopy” na brzegu nowego kraju. Dodatkowym zajęciem załogi kutra było utrzymywanie go w stanie kwitnącej świeżości. Łódź stanowiła jak gdyby miniaturową, pływającą wystawę wszystkich możliwych do zademonstrowania węzłów, plecionek, a nawet chodników tkanych na warsztacie tkackim, wykonanym przez „mistrza” w tej dyscyplinie - Kazimierza Rutkowskiego.

W chwili rzucania kotwicy załoga kutra musiała być już ogolona i wymyta w dodatkowym litrze wody, przydzielanym każdemu z jej członków. Staraliśmy się też mieć wszyscy jednakowe drelichy, wyprane i wymaglowane na taką uroczystość.

W Oxelösund odbiliśmy od trapu „Lwowa” jednocześnie z powracającą motorówką władz portowych. Była duża fala. Od razu spostrzegliśmy, że motorówka - miotana falą - nie może rozwinąć swej pełnej szybkości. Bez umawiania się postanowiliśmy rozpocząć z nią wyścig. Zabraliśmy się do wiosłowania. Tempo stawało się coraz szybsze. Po kilku minutach

zrównaliśmy się z motorówką, a później zostawialiśmy ją coraz dalej za sobą. Kapitan był bardzo zadowolony, pomimo że nie wyraził tego słowami. Ale wystarczyło nam spojrzeć tylko na kapitańską szczękę, która jak nieomylny barometr wskazywała „fair” - „pogodnie”.

Za falochronem woda była spokojniejsza, motorówka szybko nas dopędziła, wyprzedziła i znikła. Szczęka kapitana nie przestawała jednak nadal wskazywać „pogody”.

Dobiliśmy do nabrzeża i kapitan wyszedł na ląd. Zwiniliśmy banderę. Wobec tego, iż kapitan zapowiedział, że wróci za chwilę - po rytualnym postawieniu stopy na lądzie - siedzieliśmy jak przykuci do wiosel. „Chwila” kapitana trwała piętnaście minut. Wrócił, by nam powiedzieć, że przyjedzie za cztery godziny i że w tym czasie możemy zwiedzić miasto.

Załoga zakotwiczonego na redzie żaglowca pod „egzotyczną” banderą wzbudziła ciekawość wśród mieszkańców Oxelósundu. Spora ich grupa pojawiła się na nabrzeżu.

Szwedzi byli nami wyraźnie zainteresowani. Widzieliśmy, że podoba im się zarówno nasz kuter, jak i nasza wystawa mat, chodników oraz węzłów.

Wylosowaliśmy spośród nas tego, który zostanie na kutrze, i pozostałą dziesiątką zeszedliśmy na ląd.

Wielu Szwedów przyjechało na rowerach. Po chwili jeździliśmy już na ich rowerach po placyku. „Tubylcy” byli tak uprzejmi, iż zaproponowali, byśmy na rowerach obejrzelili miasto, które nam pokaże wybrana przez nich ładna przewodniczka.

Dziewczynka była zachwycona swą rolą. Ruszyła naprzód prowadząc za sobą nas dziesięciu, jadących jeden za drugim. Z kolei jechali ci mieszkańcy Oxelósundu, którzy mieli rowery i chcieli nam towarzyszyć. Szybko przemknęliśmy uliczkami miasta, obejrzeliliśmy piękny park i wszystko to, co *svenska flicka** uważała za godne pokazania polskim żeglarzom. Wróciliśmy na nabrzeże, dziękując uprzejmym właścicielom rowerów.

Ukazanie się nasze na ulicach Oxelósundu w „szyku torowym” na rowerach - postawiło miasteczko na nogi. Toteż gdy wyruszyliśmy już piechotą do parku, towarzyszyła nam spora grupa osób. Podziwiając park zatrzymaliśmy się w pobliżu stolików przed kawiarenką. Kawiarnia była pełna ludzi. Wszystkie niemal stoliki zajęte.

Rozmowę z towarzyszącymi nam Szwedami prowadziliśmy na tyle, na ile pozwalała nam nasza skromna znajomość języków obcych. Zrozumieliśmy, że przyjemnie by im było, gdybyśmy - jako egzotyczni dla nich żeglarze - zechcieli zademonstrować coś interesującego. Wszystko to, co mówiliśmy o sobie w języku angielskim lub niemieckim, było suche i nie stanowiło specjalnej atrakcji. Zastanawialiśmy się więc, czym by ich tu

* *Svenska flicka* (szw.) - szwedzka dziewczynka.

oślnić? Śpiewów chóralnych i solowych nie mogliśmy wykonać, ponieważ nie było wśród nas tych, którzy reprezentowali jakiś poziom. Zdecydowaliśmy się na akrobacje, przedstawiając nasz program z międzypokładu: chodzenie na rękach, „żywy pakunek”, polegający na podwinięciu nóg pod pachy i założeniu rąk na plecach, most, salto... Pokazaliśmy też z Kotem akrobacje zespołowe, łatwe, ale efektowne.

Brawom nie było końca. Niektóre numery trzeba było bisować. Wielu zachwyconych widzów usiłowało natychmiast wręczać nam pieniądze. Inni zapraszali do stolików na kawę i ciastka. Gdyśmy stanowczo wszystkiego odmówili, zjawiała się właścicielka kawiarenki - wysoka, ładna blondynka - niosąc dwie olbrzymie tabliczki czekolady. Tak dużych tabliczek jeszcześmy nie widzieli. Zmieszaliśmy się z Kotem, gdy chciała nam je dać i nie wiedzieliśmy, jak postąpić. Ale piękna Szwedka podała każdemu z nas rękę i już na prawach znajomości zmusiła do przyjęcia czekolady.

Objedzeni otrzymaną czekoladą, dumni wróciliśmy na nasz kuter z największym kawałkiem czekolady dla kolegi, któremu przypadł w udziale los pilnowania łodzi. Szwedzi towarzyszyli nam cały czas.

Na widok wracającego kapitana stojący na nabrzeżu tłum rozstał się. Sprawnie demonstrujemy teraz nasze wyszkolenie morskie. Bezszelestnie zdejmujemy cumy i szybko zajmujemy swoje miejsca w łodzi. Wioślarze - bosakowy i wzorowy - przytrzymują kuter przy nabrzeżu.

- Bacność! - pada komenda. Kapitan wchodzi do kutra. Sternik saltuje. Gdy tylko usiadł, sternik rzuca komendę: - Spocznij! - i rozwija banderę. Następnie pyta kapitana, czy można odbić od nabrzeża? Na komendę - Odbij! - bosakowy silnie odpycha dziób kutra. Wioślarze cicho wyjmują zasłony burtowe, maskujące łożyska dulek - kwadratowe dębowe deseczki, przez środek których przechodzą kunsztownie plecione linki, zakończone na zewnątrz „brylantowymi” gałkami. Tych dziesięć gałek, uplecionych z chińską cierpliwością, stanowi naszą dumę?

Niepokoimy się, czy wszystko uda nam się wykonać „wzorowo” na oczach zgromadzonej publiczności. Boimy się jakiegś niezręczności teraz, po zawarciu znajomości, więcej niż kiedykolwiek. Następuje jednak prawdziwy popis. Czekoladowy sukces wydaje nam się w tej chwili błahy i niepoważny.

Bosakowy chowa bosak. Dziób już dostatecznie oddalił się od nabrzeża. Krytyczny moment wysunięcia wiosła za burtę. Musi to być wykonane jak najciszej. Im ciszej, tym lepiej i bardziej „przepisowo”. Czujemy na sobie wzrok ludzi, którzy się na tych sprawach dobrze znają. Za burtę kutra wysuwa się osiem wiosła lśniących czystością i wypolerowanych do

połysku przez długie szorowanie piaskiem, z przejrzystym, dobrze widocznym rysunkiem warstw drzewnych.

Ośmiu wiosłarzy automatycznie przesuwa się do burt, by dać możliwość bosakowym podnieść ich wiosła, które leżą pośrodku łodzi zwrócone piórami do rufy. Następuje popisowy moment dla bosakowych. Obaj działają tak, jak gdyby każdy z nich był odbiciem drugiego w lustrze. Podniesione do pionu pióra wiosel stykają się ze sobą, słychać ciche ich klaśnięcie, które jest dla bosakowych sygnałem do jednoczesnego opuszczenia wiosel na wodę i włożenia ich w dulki.

Wiemy, że na zielonej wodzie zatoki biały, wylakierowany kuter, najeżony dziesięcioma wiosłami precyzyjnie wyrównanymi musi się podobać każdemu. Cały manewr został wykonany niemal bezszelestnie i bezbłędnie. Słyszymy kilka braw, a potem jest ich już coraz więcej i więcej.

- Wiosłuj - na tę komendę pióra wszystkich wiosel lecą jak można najbardziej do dziobu kutra i do połowy zanurzają się w wodzie. Wszyscy wiosłarze pilnują się wzorowych - pierwszych od rufy - pochylają się jednocześnie do przodu. Następuje potężne pociągnięcie. Popycha ono kuter gwałtownie naprzód. Łódź rusza z taką szybkością, jak gdyby od niej zależało nasze życie.

Nie zmieniając tempa ciągniemy tak aż do stojącego, hen, na kotwicy „Lwowa”. Myślimy podczas tego wiosłowania, że może uda się któremuś z nas sprawdzić legendarne opowiadanie o wiosłowaniu tak doskonałym, że pękały podczas niego wiosła. Wiosłarz, który tego dokonał, otrzymywał dwa tygodnie urlopu. Może jednak dawniejsi wiosłarze byli silniejsi, a może teraz wiosła są mocniejsze? Bo żadnemu z nas, nawet podczas tego dzisiejszego popisowego wiosłowania, nie udało się złamać wiosła.

Przed dobieciem do trapu ostatnie pociągnięcia muszą być jeszcze mocniejsze, by zdążyć złożyć wiosła j by dać możliwość bosakowym pewnego złapania się liny przy burcie dla zatrzymania kutra w odpowiednim momencie. Trzeba bowiem ustawić łódź co do milimetra, by potem nie przesuwać jej dla wygodnego wyjścia kapitana na trap.

- Bosak! - pada przedostatnia komenda. Dwaj dziobowi wiosłarze przestają wiosłować. Po chwili pióra obu wiosel spotykają się nad ich głowami. Znow ciche klaśnięcie, wszyscy wiosłarze przesuwiają się do burt, wiosła opadają na środek kutra.

Teraz przygląda nam się jeszcze większa ilość oczu, wśród których wyróżnia się najbardziej krytyczny wzrok starszego oficera, gotowego przeszyć swym głosem największą ciszę.

- Basta! - ostatnia komenda i ostatnie pociągnięcie.

Wiosła wychodzą z wody, potem z dulek i układają się, jak dzieci do snu, w ramionach wioślarzy, którzy przesuwają się na środek kutra. Szybko i cicho ułożone pióra chowają się wewnątrz kutra na ławkach tuż przy burtach i zostają natychmiast zamocowane specjalnie plecionymi w tym celu linkami, również o „brylantowych” gąłkach i pętłach. Otwory dulek zakryte zostają zapadkami. Na zewnątrz łodzi widać teraz dziesięć „brylantowych” gąłek.

Kuter stoi przy dolnym podeście trapu.

- Baczość! - komenderuje sternik. Kapitan wychodząc z łodzi salutuje i jak zawsze słyszymy jego podziękowanie dla załogi rozpoczynające się od słowa „znaczy”:

- Znaczy, dziękuję!

Sternik podaje komendę - Spocznij! - i zwija banderę. Kuter idzie pod talie.

Podnoszenie łodzi odbywa się zazwyczaj błyskawicznie, jest to tak zwana robota „awralna”. Wszystkie odwachy - wywołane na pokład - ustawiają się przy taliach kutra, w którym pozostaje tylko dwóch ludzi. Reszta wioślarzy wychodzi po taliach na pokład. Obie liny od talii są wyciągnięte wzdłuż pokładu i złączone ze sobą. Ludzie trzymający je czekają rozzwierającego krzyku starszego oficera: - As, dwa! - Potem biegiem ciągną liny talii. Po chwili kuter jest na takiej wysokości nad wodą, że można go postawić na rostrach.

Tym razem podczas podnoszenia kutra doszło do nieporozumienia pomiędzy Siasiem i jednym z młodszych uczniów innego odwachu, zbyt wiele mniemającym o swych zdolnościach bokserskich. Od słów do nałożenia rękawic bokserskich nie upłynęło wiele czasu. Jeszcze mniej czasu zajęła Siasiom słynna „frazja Carpentiera” zakończona „ułożeniem” na deskach niefortunnego przeciwnika. Sędzia doliczył do dwudziestu, a pokonany przeciwnik Siasia nie zdradzał najmniejszej ochoty do podniesienia się. Sędzia przestał więc liczyć i kazał polać leżącego wodą. Nim to nastąpiło, zwyciężony otworzył oczy i z trudem dźwignął się na nogi.

Całą tę walkę widział kapitan. Za chwilę uczeń pełniący służbę bosmańską kazał zwycięzcy zameldować się u kapitana. Ten wysłuchał uważnie wyjaśnień Siasia: przyczyn sporu oraz zastosowanej przez niego taktyki. Gdy Sias skończył, kapitan jak zwykle przez zaciśnięte zęby powiedział:

- Znaczy, to nie było PO RYCERSKU z waszej strony. Znaczy, nadużyliście swej wiedzy fachowej. Znaczy, możecie odejść!

KRÓL

Z Oxelösundu nasze „siwki” rwą z kopyta do Sztokholmu. Polska nie przemijająca miłość do koni i tutaj, na szkolnym żaglowcu, znalazła swój wyraz. Wielu z uczniów służyło w kawalerii, a wszyscy kiedyś w życiu dosiadali wierzchowca. Tym chyba należy tłumaczyć, że wspinałe, wydęte. wiatrem, ciągnące żagle, trzymane przez wyprężone liny, nazwaliśmy „siwkami”. Najlepsze zdjęcie fotograficzne, zrobione przez nasze uczniowskie kółko „Morfot”, a przedstawiające napięte żagle, nosi tytuł: WIO, SIWKI!

Przed wejściem w szkiery bierzemy pilota. Zwijamy żagle i zmieniamy się w motorowiec.

Nasza pokładowa „Żywa Gazeta” informuje, że za chwilę będziemy mijali samotny grobowiec na jednej z wysepek o kilkunastu metrach kwadratowych powierzchni. Z daleka widzimy wysmukły pomnik. Jest to grób żony jednego z kapitanów szwedzkich, który ją tam pochował, by zawsze pierwszą ją witać - wracając do kraju, i ostatnią żegnać - wychodząc w długi rejs na drugą półkulę.

Sztokholm, „Wenecja Północy”, podobał nam się bardzo. Ale największe poruszenie zapanowało z powodu wiadomości, że mamy być przedstawieni królowi szwedzkiemu. Kapitan jednak postawił warunek: wszyscy muszą wyglądać JEDNAKOWO. A więc umundurowanie nasze - począwszy od pokrowców na czapkach, a kończąc na butach - nie może być różnorodne.

Tymczasem mundury nasze były szyte przez krawców zakątków najrozmaitszych zakątków Polski. Wielu z nich nigdy nie widziało uprzednio marynarskich spodni i nie znało tajemniczego ich kroju, który miał ułatwiać pozbycie się ich na wypadek „tonięcia okrętu”. To określenie brzmiało specjalnie fascynująco przy omawianiu szczegółów tej części garderoby z krawcem. Po takim oświadczeniu był on momentalnie oszołomiony ważnością tego, co ma uszyć i od czego będzie zależało życie jego klienta.

Drugim pełnym tajemnic elementem marynarskiego stroju była bluza, w której należało „umierać” po pozbyciu się spodni. Bluza powinna być obcisła, szczególnie w talii, ale jednocześnie trzeba przez tę dopasowaną do figury „wąskość” przesunąć przy nakładaniu bary, które musiały być „mocarnomarynarskie”; przecież człowiek musiał w nich mieć dostateczną ilość siły, by „coś” przepłynąć lub pływać nieokreśloną ilość czasu, zanim nie nadejdzie pomoc. A pomoc mogła nie nadejść i to było najbardziej romantyczne.

Wąskość bluzy w pasie osiągało się trzema sposobami. W pierwszym wypadku bluza była jak najściślej dopasowana do talii. Właściciel przeciskał się przez bluzę przy

pomocy dwóch kolegów, którzy nadwierzali paznokcie trzymając jej rąbek i obciągali ją w dół po zupełnie pozbawionej powietrza klatce piersiowej. Operację tę trzeba było przeprowadzać szybko, zanim nastąpi konieczność głębszego wdechu. Jeśliby się tego nie zrobiło w odpowiednim czasie, pierwszy haust zaczerpniętego powietrza rozsądziłby dopasowaną do talii bluzę. Ten rodzaj wkładania stworzył pewnego rodzaju korporację posiadaczy bluz szytych tym systemem.

Pomimo silnych więzi, jakie łączyły ze sobą „korporantów”, trudności połączone z koniecznością ciągłego trójkowego bytowania, będącego wynikiem sposobu ubierania się i rozbierania, wprowadziły w te szeregi „odszcze-pieńców”, którzy wymyślili inny model bluz. Zrezygnowali oni ze wspaniałego wyglądu talii. Rozcinali bluzy z boków. Dziergali w nich przepisowej wielkości otwory i przewlekali przez nie specjalnie pleciony z jedwabnych, czarnych nici sznur. Po założeniu należało bluzę w tych miejscach mocno zasnurować. Nie było to już to, co miało być, i degradowało właściciela bluzy do drugiego stopnia wyglądu.

Trzeci gatunek stanowili ci, którym nie udało się namówić czy przekonać szyjących im bluzy krawców do skrojenia ich tak wąskich, jak sobie życzyli. Bluzy te pozostawały jednakowo niemal szerokie w pasie jak i w barach, tworząc nie przylegający do ciała nawis. Była to trzecia kategoria, która oficjalnie, szczególnie tam, gdzie chodziło o honor i reprezentację, nie mogła występować.

Nie mniejszym wcale zmartwieniem były kołnierze marynarskie. Umiejętność zakładania kołnierza, który miał specjalny krój oraz cały system pętelek i tasiemek utrzymujących go w niewzruszonej pozycji na przewidzianym miejscu, przypominała trud mocowania pancerza przez średniowiecznych rycerzy. Wymagało to długich godzin nauki oraz opanowania sposobu szybkiego przewlekania przez odpowiednią pętelkę odpowiedniej tasiemki. Naszyte na kołnierzu białych pasków, mających ułatwić zapamiętanie nazw: Abukir, Kopenhaga i Trafalgar - trzech miejscowości, w których Nelson pokonał floty przeciwników Anglii - nie stanowiło specjalnej trudności, jedynie ustalenie odstępów między naszytymi tasiemkami i ich grubości było trochę kłopotliwe.

Najślabszy i najczulszy punkt kołnierza stanowiła jego barwa. Twarzowy, dobrany do błękitu oczu marynarza kolor satyny był zabójczy w spotkaniu sam na sam z sympatią podczas świąt w domu, ale dyskwalifikował kompletnie właścicieli jako uczniów Szkoły Morskiej, szczególnie podczas wystąpień reprezentacyjnych. Nikt nigdy nie wiedział, w jakim szeregu i na jakim skrzydle ich ustawić, by nie byli widoczni. Dla tych szczęśliwców, którym udało się nabyć przepisowe kołnierze z marynarki wojennej - z

twardego, specjalnego materiału barwy ciemnego granatu - posiadacze kołnierzy z jasnobłękitnej satyny byli niższym gatunkiem człowieka o utartej nazwie „błękitny chłopak”. Dawniej kołnierze służyły do ochrony bluzy przed usmarowaniem jej smołą, którą były natarte włosy, splecione niekiedy w warkoczyk. Obecnie pozostały we wszystkich flotach jako tradycja. Marynarka angielska nosi je chyba jeszcze w celu dopomożenia dziewczętom do wyjścia za mąż. Uderzenie bowiem marynarza po kołnierzu ma być niezawodnym środkiem do szybkiego zamążpójścia. W okresie pobytu w Anglii niejednokrotnie tego doświadczaliśmy, nie sprawdziliśmy jednak, czy to rzeczywiście działa tak niezawodnie i czy rzeczywiście wszystkie panny, które nas po kołnierzach uderzały, znalazły mężów w najbliższym okresie po naszym odpłynięciu.

Kołnierz nie był jeszcze końcem udręki jadącego do Szkoły Morskiej kandydata. Pozostawał krawat. Krawat - symbol żałoby po Nelsonie, którego uznano za ideał i wzór - noszony był przez wszystkich marynarzy całego świata. Naturalnie, krawat czarnego koloru. Powstał z chusty wiązanej na szyi. W chuście tej nosiło się kiedyś fajkę, tytoń, pieniądze, ocierało się nią pot zalewający oczy w czasie celowania z rozpalonych dział lub kilkudziesięciu machania kordelasem przy walce wręcz.

Nasze krawaty były różnorodne i mogły służyć za miarę wyobraźni swych właścicieli. Jedni nosili olbrzymie zwoje czarnej satyny, zwinięte w rulon założony pod kołnierz i zawiązany w duży węzeł. Oba końce węzła ukrywali pod bluzą, przez co bluza wraz z węzłem nadawały atletyczny wygląd klatce piersiowej bez konieczności specjalnego wypinania się. Ten typ krawata uważany był za najbardziej prawidłowy jako bezpośredni „potomek” dawnej chusty. Krawat drugiego rodzaju nosili ci, co chcieli uniknąć wzdęcia kołnierza na szyi, utworzonego przez chustę. Radzili sobie w ten sposób, że odcinali część chusty, znajdującą się na plecach, a na to miejsce przyszywali tasiemki. Kołnierz leżał wówczas jak ulany, a w dodatku tasiemki pozwalały regulować długość krawata. Niektórzy w węzeł krawata wkładali specjalnie uszytą po-duszeczkę z waty, uzyskując w ten sposób lepszy efekt „zwiększenia” klatki piersiowej. Ostatnią kategorię stanowili ci, którzy wiązali jedwabną czarną wstążkę w coś, co w ich pojęciu miało być krawatem. To była grupa najbardziej odbiegająca wyglądem od tradycji.

Ponadto węzeł krawata pełnił funkcję skarbcza. Nosiło się w nim cały majątek. Jedynie chusteczkę do nosa przechowywało się nie w węźle, lecz w rękawie. W związku z tym mankiety bluzy musiały być tak obcisłe, by chusteczka się nie wysliznęła. W kieszeniach spodni z zasady nie nosiło się nic, nawet rękawic, ponieważ psułoby to linię spodni, które musiały wyglądać jak spódniczka zachowując jednakową szerokość od bioder do

kostek. Pozwalało to, gdy byliśmy w morzu, zwijać je jak sztukę materiału i chować do szafki. Niektórzy co prawda woleli trzymać spodnie na wieszaku, ale ponieważ szafy były wąskie, więc kanty spodni ulegały nieraz załamaniu.

W wycięciu kołnierza musiała wyglądać koszulka w biało-granatowe paski. Przepisowa była prawie nie do zdobycia. Zaledwie paru taką posiadało. Namiastka - w węższe paski - uchodziła podczas świąt w domu, ale nigdy w wypadku reprezentacji na zewnątrz. Do kokieterii natomiast należało uwidocznienie nad dekoltem koszulki naturalnego futra. Niektórzy wpadali w chępliwość z tego powodu i zalotnie powiększali wycięcie dekoltu, by w ten sposób móc zademonstrować przepych rodzimych „soboli”.

Wszystkie trudności z umundurowaniem, które piętrzyły się i zagradzały nam dostęp przed królewskie oblicze, były niczym w porównaniu z kłopotami, jakie mieliśmy z powodu czapek. Prawie każda była inna. Od sztywnych „angielskich”, z wstawionym w nie drutem, do „opływowych”, niemal całkowicie przyklepanych i przylegających do głowy, by ich wiatr nie zerwał. Latem noszono na czapkach białe pokrowce, uszyte ze wszystkich możliwych materiałów od piki począwszy. Idealnym materiałem była „czarcia skóra” niesłychanie trudna do zdobycia. Koroną tych wszystkich zróżnicowań stanowiła wstążka na czapce z napisem SZKOŁA MORSKA. Wstążka czarna. Napis czerwony. Wszystkie napisy na wstążkach haftowane były przeważnie rękami kochających matek, sióstr i sympatii. Każda z nich chciała, by jej haft był najpiękniejszy, litery najmilsze i najbardziej ozdobne. Czerwień tych napisów nigdy nie wydawała się nam tak różnorodna, jak w chwili gdy mieliśmy się przedstawić królowi Gustawowi Piątemu.

„Wszyscy jednakowo ubrani” - w pierwszej chwili wydało się nam, że wobec takiego rozkazu kapitan będzie zmuszony pójść z jednym tylko uczniem, którego wylosujemy. Potem zaczęliśmy myśleć i doszliśmy do wniosku, że jeśli potniemy kilka jednakowych koszulek o przepisowych paskach i porobimy z nich coś w rodzaju śliniacz-ków, to będzie można wystawić przynajmniej dwudziestu ludzi. Krawaty dobierzemy. Czapki dobierzemy. Wstążki chyba tylko kolorem, kształtem liter - mowy nie ma. Z czapek możemy powymyślać druty.

Pozostał problem wyeliminowania zbyt wielu odcieni mundurów przez dobranie jak najbardziej podobnych oraz kwestia dopasowania wszystkich bluz w talii. Prac, szyc, cerować, prasować - umieliśmy bez wyjątku wszyscy na piątkę. Najzdolniejsi ofiarowali się dopasować bluzy.

Nasze ambicje poszły jeszcze i w innym kierunku. Pomni POTOPU szwedzkiego postanowiliśmy, że wzrost również należy zaprezentować, chociażby tylko dlatego że sam król

Gustaw Piąty jest wysoki. Koledzy niscy wzrostem przyjęli tę decyzję mężnie z pełnym zrozumieniem.

Po wielu wysiłkach i kilkugodzinnym przebieraniu się zdołaliśmy wystawić pięć czwórek. To, co się nie dało w zupełności dopasować, zostało doczyszczane i doprasowane jak nigdy. Spodnie były jak brzytwy. Talie wcięte do granic wytrzymałości wciągniętego brzucha. Natomiast piersi zobowiązali się wszyscy trzymać tak wypięte jak podczas *paradę allee* atletów przed zapasami. W wyczyszczonych butach widać było całe słońce jak w szklach przyćmiewających sekstantu.

Kapitan zdumiony był widokiem doprowadzonej do bezwzględnej elegancji dwudziestki. Ci, którzy pozostawali na burcie, cieszyli się, że ich wstążka lub ofiarowana na pocięcie koszulka przyczyniły się do wystawienia TAKIEGO oddziału. Pierwszy raz zrozumieliśmy martwe dotychczas dla nas zdania - czytane często w historii Polski - o możnowładcach własnym sumptem wystawiających oddziały kawalerii.

Chmury nie śmiały zaćmić słońca, gdy opuszczaliśmy pokład „Lwowa” schodząc na ziemię szwedzką. Ci, co pozostali i z pokładu „Lwowa” oglądali nasz przemarsz do pałacu-wystawy, gdzie mieliśmy być zaprezentowani królowi, twierdzili, iż wszyscy, którzy nas widzieli, odnieśli wrażenie, że gdybyśmy żyli w czasach POTOPU, to cała ówczesna armia szwedzka została przez nas rozpędzona, „kurcze pałasz!”, w drobny mak. Nie było już silniejszego określenia dla postawy dwudziestki wystawionej sumptem wszystkich kolegów.

Jęczała ziemia szwedzka pod stopami maszerującego ze „Lwowa” oddziału. Przez cały czas marszu szczeka kapitana stała na „az>”, - „pogodnie”. Zgodnie z danym przyrzeczeniem nikt z całej dwudziestki nie wypuszczał prawie powietrza z piersi. Zaprasowane spodnie cięły powietrze. Nikt nie zmylił nogi, nie wysunął się czy cofnął o milimetr z szeregu. Odstęp między czwórkami przez cały czas jak na paradzie starej gwardii. Nawet widok najbardziej ponętnych i pełnych zachwyty uśmiechów nie wytrącił żadnego z nas z równowagi.

Tak wkroczyliśmy na teren wystawy i dotarliśmy do głównego pawilonu mieszczącego się w olbrzymim pałacu. Wspaniały, marmurami wykładany hali. Dwuszereg zamarł w oczekiwaniu na króla. Zjawił się adiutant z zapytaniem, w jakim języku kapitan może rozmawiać z królem: w angielskim, francuskim, niemieckim? Kapitan odpowiedział, że we wszystkich trzech, do wyboru jego królewskiej mości. Odpowiedź kapitana bardzo nam się podobała. Rozmawiali po angielsku. Nie zdążyliśmy się jednak zorientować, w jaki sposób kapitan w języku angielskim wyraża swoje „znaczy”.

Teraz czekaliśmy już tylko na przybycie króla. Kapitan po przygodzie na audiencji u papieża wolał nie dawać nam żadnych instrukcji.

Na widok wchodzącego Gustawa Piątego przestaliśmy oddychać. Za królem szła świta. Aż w oczach się ćmiło od stosowanych kapeluszy z pióropuszcami, od złotych szamerowań i szpad.

Król zbliżył się do kapitana, który również wyszedł kilka kroków na jego spotkanie. Wobec tego rozmowa króla z kapitanem, prowadzona w języku francuskim, pozostała dla nas nieznaną. Obaj byli sobą zachwyceni i śmiali się rozmawiając.

Król przyglądał się nam okiem znawcy i zadawał pytania kapitanowi. Gdy patrzył na nas i słuchał wyjaśnień kapitana, rozjaśniał się coraz bardziej. Po nasyceniu swej ciekawości naszym widokiem z daleka, król zapragnął obejrzeć nas z bliska. Stanął kilka kroków przed idealnie wyrównanym frontem i powiedział coś po królewsku, witając nas królewskim gestem ręki.

Uświadomiliśmy sobie szybko, że coś odpowiedzieć musimy. Ale co? W jakim języku? Porozumieć się między sobą nie mogliśmy. Zakomenderować też nikt nie mógł. Na to wszystko było już za późno. Owiani wspomnieniami scen Sienkiewiczowskiego „Potopu” imaginowaliśmy sobie, że *Carolus Gustavus Rex* przyjmuje polskich rycerzy jak przyjaciel, bez obrazy dla majestatu, jako że każdy rycerz może być w Polsce wybrany królem.

Zaczęliśmy wszyscy nabierać powietrza w płuca, co było widowym sygnałem, że zaraz na królewskie powitanie odpowiemy, jak na dwornych rycerzy przystało.

Gdy już zaczerpnęliśmy wystarczającą ilość powietrza, jak na komendę, jak jeden mąż, wyskandowaliśmy:

- CZOŁEM, PANIE KRÓLU!!!

Zadrżał król Gustaw Piąty. Zadrżała sala i świta królewska. Byliśmy przekonani, że nikt jeszcze króla z takim zapalem nie przywitał.

Rozjaśniła się twarz królewska. Był zachwycony. Zachwytem swoim podzielił się natychmiast z kapitanem i ze świtą.

Za chwilę dowiedzieliśmy się od kapitana, że my i wszyscy pozostali na „Lwowie” koledzy zostaliśmy zaproszeni na jutro na przyjęcie do skansenu* i że wszystkie kina w Sztokholmie stoją przed nami otworem przez cały czas pobytu.

* Skansen - muzeum na otwartej przestrzeni.

Podbiliśmy zupełnie serce króla Szwecji. Jak triumfatorzy wracaliśmy w tej samej formacji na „Lwów” z dobrą nowiną.

W skansenie orkiestra marynarki jego królewskiej mości odegrała „Jeszcze Polska nie zginęła”. Z trudem rozpoznaliśmy nasz hymn w pompatycznie granej melodii przy akompaniamencie surm bojowych. Ale na widok salutujących oficerów szwedzkich również stanęliśmy wyprężeni niczym struny.

Po przemówieniach okolicznościowych weszliśmy do sal, w których miało odbyć się przyjęcie. Stoły uginały się od tortów, ciast, owoców i wszystkiego, co cały świat może ofiarować. Na srebrach i kryształach piętrzyły się ananasy, brzoskwinie, winogrona. Jak przystało na skansen, najpiękniejsze dziewczyny Szwecji w strojach narodowych gotowe były podać wszystko, o czym się zamarzyło.

Woleliśmy jednak obsługiwać się sami. Zajęliśmy we trójkę stół i mając ustalony system bratni, zawsze z zasady taki sam, rozeszliśmy się, aby zaopatrzyć nasz kącik we wszystko, czym byliśmy podejmowani przez króla. Dalaj Lama brał dla siebie, dla mnie i dla Siasia; Sias dla siebie, dla mnie i dla Dalaj Lamy; ja dla siebie, Dalaj Lamy i Siasia. W ten sposób mieliśmy mniej więcej wystarczającą dla nas ilość wszystkich pyszności królewskiego stołu.

Zachwyceni i wprowadzeni w dobry humor przyjęciem poszliśmy oglądać skansen. W którymś domku rycerskim zgubiłem Siasia i Dalaj Lamę, ale spotkałem Kota i już z nim razem oglądaliśmy wszystkie cuda Szwecji.

Przed jurta Lapończyka podziwialiśmy reny i dziewczynę o białych jak mleko włosach oraz zielonych oczach; podobnie jak my zwiedzała skansen. Podziwialiśmy ją nieostrożnie, głośno czyniąc uwagi o jej niezwykłej piękności. Dziewczyna patrząc na nas z uśmiechem powiedziała po rosyjsku, że rozumie, co mówimy. Ponieważ nie powiedzieliśmy nic takiego, co by ją mogło urazić, więc nie speszeni zasalutowaliśmy jej tak, jak gdyby była królową szwedzką. Dziewczyna skinęła głową bardzo przyjaźnie, wobec czego jak w dym podeszliśmy do niej. Przedstawiliśmy się jej tak, że byliśmy pewni, iż nawet kapitan nie miałby nam nic do zarzucenia.

Okazała się Estonką, studentką konserwatorium w Tal-linnie. Gra, ale przede wszystkim śpiewa. Jest z wycieczką w skansenie. Zatrzymała się zbyt długo przy renach i zgubiła swoje towarzystwo. Mówi po francusku, angielsku, niemiecku i po rosyjsku.

Znajomość takiej ilości języków przytłoczyła nas trochę, ale jej imię, Elfy, które w bajkach oznacza „duszę kwiatu”, wyrównało naszą zachwianą postawę.

„Lwów” miał zejść do Tallinna, umówiliśmy się więc, że złożymy jej wizytę. Ledwie zdążyliśmy otrzymać adres, zabrała nam Elfy opiekunka wycieczki. Usiłowaliśmy z Kotem przypodobać się nowo przybyłej pani, ale nie potrafiliśmy wzbudzić w opiekunce dziewczyny takiej sympatii, jaką wzbudziliśmy w królu szwedzkim.

Odszukaliśmy Siasia i Dalaj Lamę. Gdy całą czwórką znaleźliśmy się w mieście, więcej niż kina zainteresował nas słynny kabaret. Nie byliśmy jednak pewni, czy uprzejmość króla w stosunku do nas dotarła do tego sławnego miejsca.

Siaś świetnie teraz pamiętał wszystkie potrzebne nam słowa w języku angielskim. Mimo to bileterka, chociaż władała doskonale angielskim, nie bardzo rozumiała, co mówił jej o królu i jego przychylności dla nas. Dała jednak natychmiast znać dyrektorowi, a tego Siaś potrafił już oczarować swym wdziękiem i „prostotą” wymowy. Za chwilę siedzieliśmy w najwspanialszym lokalu Sztokholmu, znanym z występów najślawniejszych międzynarodowych artystów i napawaliśmy się tymi cudami. Jeden Dalaj Lama nie był pewny, czy król szwedzki będzie zachwycony rachunkiem, jaki przyśle kabaret, ponieważ siedzieliśmy w pierwszym rzędzie. Mowa była przecież jedynie o kinach. Siaś usiłował mu wytłumaczyć, że już za późno teraz o tym myśleć, ale jeśli chce, to może przecież przeprosić króla osobiście: jako Dalaj Lama na pewno zostanie przyjęty.

Wróciliśmy na „Lwów” pełni wrażeń i wspomnień. Uczeń trapowy zapisując godzinę naszego powrotu nie zauważył, że Kot i ja - wbrew przepisom - wprowadziliśmy na „Lwów” ukrytą u każdego w zanadrzu dziewczynę o białych włosach, zielonych oczach i o imieniu Elfy.

Tym, co nie byli w skansenie i na wystawie, musieliśmy drobiazgowo opowiedzieć szczegóły marszu na wystawę i rozmowę kapitana z królem. Każdy z nas rozważał, co by powiedział na to Ziółkowski, poprzedni kapitan „Lwowa”, widząc Mamerta - wówczas jeszcze kierownika nauk na statku - rozmawiającego teraz z królem tak, jak gdyby się znali od dziecka, czyli za pan brat.

Jak serdecznie się obaj śmiali przyglądając się naszej dwudziestce! Nie mieliśmy wątpliwości, że kapitan bardzo się spodobał królowi. A dzisiaj z kolei kapitan podobał się wszystkim na „Lwowie”. Toteż chcąc dać wyraz swym uczuciom, zaśpiewaliśmy chórem piosenkę skomponowaną na jego cześć:

Gdy na nie-bie ga-sną bla-ski zórz i na mo-rzu noc za-pa-da już, ci szał na po-ka-dzie,
 brem-sie po-zwi-ja-ne Marsie też W ka-jut-kom-pa-ni wszy-szy edą już spać „Gdy
 wiatr się zmie-ni, zna-czy daj-cie mi znać Na ru-fię ci-cho być, z ster-bur-ty nie cho-dzić,

to zna-czy, ja od-po-cząć chce

do Ma-mer-to tóż-ka przy-by wa do bra wróć-ka sen kła-dąc mu na o-czy, sen cu-dny pro-

ro-czy, i śni się Ma-mer-to-wi to Lu-dzie ci, to o-wi Na twarz przed nim pa-da-ją, O

królu nasz-wo Ta-ja

I na zło-łym Ma-mer-t sie-dzi tro-nie, bro-ga ra-doci w jego Li-cach pro-nie, król, król, król!

Wo-kół są mi-nis-trzy i pa-zio-wie, zna-czy, co Ziół-ko-wski na to po-wie! Ma-mer-to-wi

śni się sen.

Ma-mer-t wsa-ca, im-pe-ra-tor, Ma-mer-t król, Ma-mer-t król, Ma-mer-t król, Sa-mo dzieć-ca Na-po-le-on,

„Ni-ka-Taj, Ni-ka-Taj, Ni-ka-Taj! Boże, ziszcz! Bo-że, daj!”

OD LWIĄTEK DO WILKA

Żegnaliśmy „Lwów” egzaminem praktycznym. Oprócz całego zasobu wiedzy potrzebnej kapitanowi żeglugi wielkiej musieliśmy wykazać się tak dobrym opanowaniem manewrów na „Lwowie”, jak gdyby nasza przyszła flota handlowa miała się składać z samych olbrzymich żaglowców.

Po czterech długich podróżach szkolnych mieliśmy za sobą niemal dwadzieścia cztery miesiące pływania, to jest tyle, ile potrzeba do dyplomu porucznika żeglugi małej. W ciągu tego czasu umożliwiono nam gruntowne poznanie każdej części „Lwowa”, od jablek na szczytach masztów do zęz na dnie ładowni. Nie było żagla i nie było liny, której byśmy nie dotykali własnymi rękami. Nauczyliśmy się wykonywać na „Lwowie” zwroty na fordewind - to jest przez rufę, oraz znacznie trudniejsze - przez dziób, czyli owersztąg, o których nawet śpiewano, że mogą się udać tylko przy pomocy „motorków”:

...A motorki całą naprzód, a motorki rzną.

Jakież owersztagi bez motorków są?...

Zanim sztukę wykonywania owersztągów bez silników pomocniczych posiadliśmy my, uczniowie, musieli się jej przedtem nauczyć kapitanowie „Lwowa”, nie mający uprzednio nigdy do czynienia z tym typem żaglowca.

Teraz, w czasie egzaminu praktycznego, czuliśmy, jak serca w nas rosą, gdy stojąc po kolei przy kapitanie z megafonem w rękę „śpiewaliśmy” głośno, tak by nas było słychać nie tylko na „Lwowie”, lecz i na całej zatoce.

- Na sterburt foka braaasyyy!

A po wyczekaniu odpowiedniego momentu, gdy się już wyczuło, że zwrot „wychodzi”, jeszcze większym głosem:

- Fooooook doooooookoooooła!!!

Umiłowany „Lwów” zdawał razem z każdym z nas egzamin, obracał się posłusznie przez rufę przy zwrocie na fordewind lub ostro przecinał linię wiatru dziobem przy owersztagu. My tylko „śpiewaliśmy”, im głośniej i pewniej - tym lepszy wynik egzaminu, a wszystko pozostałe robił za nas „Lwów”.

Z drobiazgową dokładnością wymienialiśmy podczas egzaminu kolejne czynności, jakie należy przedsięwziąć na przykład po stracie steng w sztormie, opisywaliśmy szczegółowo, w jaki sposób założyć nowe i podnieść na nich reje. Pytania takie wydawały nam się bardzo

łatwe i w duchu trochę się z nich śmieliśmy. Tylekroć wykonywaliśmy wszystkie te czynności własnoręcznie, że przez resztę naszego życia gotowi byliśmy tracić maszty w podróżach dookoła Cabo das Tormentas lub jeszcze groźniejszej -Tierra de los Fuegos, byleby tylko mieć możliwość dowodzenia takim żaglowcem jak „Lwów”. Ale piosenka zwana „absolwenką” nie wróżyła nam tego:

Szkołę skończyli, dyplomy dostali,
Lecz pracy w ojczyźnie im brak.
Na niegościnnych, odległych mórz fale
W daleki puścili się świat...

Pożegnaliśmy naszą Alma Mater romantyzmu, którego musiało nam teraz starczyć już na całe życie. Wykołysani do służby na morzu przez „Lwów”, poszliśmy jej szukać na obcych statkach. Jediną realną możliwością, jaka przed nami istniała, były wody Indochin, dzięki uprzejmości francuskiego towarzystwa okrętowego *Chargeurs Reunis*.

Droga do Francji wiodła przez piękne miasteczko pomorskie Świecie, w którym znajdowała się kadra marynarki wojennej. W miejscowej szkole rekruta rozpoczynaliśmy nasz okres „rycerski”. Potem przychodziła szkoła podchorążych w Toruniu, później zaś - służba we flocie. Wracając do cywila oddawaliśmy skwapliwie wszystko, co do „rycerzy” należało, pozostawiając sobie w workach marynarskich jedynie RYCERSKIE PERŁY HUMORU.

* * *

Do kadry w Świeciu trafiłem nieco później od kolegów, nie ze swojej zresztą winy. Zobaczyłem ich ogolone głowy, jak maszerowali w kolumnie czwórkowej. Na mój widok kolumna została złamana wraz z dyscypliną wojskową przez Starca, najserdeczniej mnie witającego. Parę lat przesiedzieliśmy w Szkole Morskiej na jednej ławce.

Starzec, czyli Włodek Cybulski, zawdzięczał swój pseudonim wielkiemu doświadczeniu życiowemu. Humorem, fortelami i znajomością łaciny prześcigał samego Zagłobę. By nie wyjść z wprawy we władaniu językiem Rzymian i naszych przodków, Starzec nieodmiennie rozpoczynał dzień od zdania: „Ubi mea butus sunt?” Rozumieliśmy je w końcu dobrze, wiedząc, że oznacza: „Gdzie są moje buty?”, ale Starzec używał potem wielu innych zdań, których już nie rozumieliśmy.

Starzec bardzo wczesnie stracił owłosienie na głowie, w przeciwieństwie do całego ciała pokrytego wspaniałym, gęstym futrem sobolowym, co było przez nas w szkole wysoko cenione jako bezwzględny wyraz męskości. Tę szybką stratę włosów na głowie Starzec przypisywał spotkaniu z papieżem, kiedyśmy to, będąc na „Lwowie” w Genui, odbyli pielgrzymkę do Rzymu. Według opowiadania Starca, gdy papież przez pomyłkę zbliżył się do niego po raz drugi, by go ponownie pobłogosławić - poczuł, że to może okazać się dla niego za silne w skutkach. Wyszeptał nawet po łacinie *Satis Papa*^{*}, ale szept ten nie odniósł pożądanego skutku. Starzec, pobłogosławiony dwukrotnie, upodobił się wyglądem czaszki do apostoła Pawła.

Owacja, którą mnie powitał Starzec, naraziła go na przewidzianą w regulaminie dawkę kar dla uleczenia od zgubnych nawyków łamania „zakonu rycerskiego”. W słowniku kadry nie było takich słów jak „przyjaciół”, więc żadne tłumaczenia nie odniosły skutku. Kadra miała na celu przerobienie nas w jak najkrótszym czasie z osób cywilnych na oficerów marynarki wojennej. Odbywało się to przy pomocy zasad Fryderyka Wielkiego, przeszczerpionych następnie do Kaiserliche Kriegsmarine, które docierały do nas przez usta starych podoficerów wywodzących się z tejże marynarki.

Kadra była przepelniona ludźmi, miejsca było mało, umundurowania również. W malutkich izbach żołnierskich mieściły się trzy „pokłady” łóż. Starzec zaprosił mnie do swego. Gdy układaliśmy się do snu, pieczołowicie schował pod poduszkę parę swych „rycerskich” butów (ostróg w tym czasie już nie noszono, chociaż w niektórych marynarkach jest to przewidziane). Zdumiony widokiem Starca układającego swe „amfory” pod głową, sądziłem zrazu, że znudziło mu się ich szukać z rana i mówić „ubi mea butus sunt?” Włodek wyjaśnił mi, że zamiast ostróg współcześni „rycerze” mają na podszewkach gwoździe, podobnie jak niekiedy ma się „oczko w głowie”. Jednego i drugiego należy strzec z niezwykłą pieczołowitością.

- Patrz - mówił Starzec - ja mam tych „oczek” w każdym bucie po dwadzieścia kilka i żyję, pomimo że trzeba ich mieć prawie dwa razy więcej. Za brak każdego gwoździa, nie kupionego w kantine i nie wprawionego wieczorem w miejsce, gdzie był poprzedni, ma się tu dodatkowe trudności. Ale ja jestem za stary, żeby się uganiać za gwoździami. Nie zostawiam więc butów na podłodze. Mat je sprawdza, ale potrafi zliczyć buty tylko do siedemnastu. Na tym oparłem całą swoją taktykę, ponieważ jest nas dwudziestu siedmiu.

* *Satis Papa* (tac.) - dosyć, Ojciec Święty. J 08

Wszystko, co Starzec mówił, wydało mi się logiczne, mądre i trafiało do przekonania. Nim nas jeszcze według łaciny Włodka *sopor oppressit** usłyszałem zapowiedź innych „cudów”, które tutaj dzieć się będą.

Z najgłębszego snu zbudził mnie nagle rozkazujący krzyk:

- Pobudka, pobudka, wstać!

Ślepe posłuszeństwo jest cnotą „rycerza”. Chciałem poderwać się i razem ze „zwłokami” innych kolegów wyrzucić się z trzeciego „pokładu” na podłogę izby żołnierskiej. Ale dłoń Starca spoczęła na moim ramieniu. W tumulcie, jaki zapanował, usłyszałem jego szept:

- Zdaje się, że to Darwin powiedział, iż gatunek, żeby żyć, musi się przystosować do warunków. Podciągnij nogi i czekaj na trzecie „wstać”. Teraz udawaj poduszkę!

Mat, który zapalił w nocy światło w naszej izbie i poderwał cały oddział na nogi, nie był zadowolony z naszej gotowości bojowej oraz szybkości, z jaką rozkaz został wykonany.

- Wróć! - zabrzmiało raźnie i wesoło.

Kilkadziesiąt ciał, nazywanych tutaj „zwłokami”, wróciło do pozycji „leżeć”. Gdy ostatnie „zwłoki” przykryły się kocem znów zabrzmiała komenda:

- Pobudka, pobudka, wstać!

By mi pomóc w niewykonaniu rozkazu, opiekuńcza dłoń Starca znów spoczęła na moim ramieniu. Podobnie do niego, podciągnąłem nogi pod siebie, a głowę wciągnąłem w koszulę; wyglądało to jak ogromna poduszka w pośpiechu rzucona na trzecim „pokładzie” przy schodzeniu na podłogę.

Zapanowała cisza. Przed kojami stały wyprężone na baczność „zwłoki” w nocnych koszulach.

- Wróć! - zagrzmiało wśród nocnej ciszy.

Znów wspinaczka na trzecie piętro i postawa „leżeć” pod naciągniętym kocem.

Cisza. Długa chwila ciszy. Czyżby mat zmienił dziś taktykę? Nie! Przegląda na razie nasze buty „rycerskie”. Nie czekamy zbyt długo - po raz trzeci pada głośnie i dźwięczna komenda.

- Pobudka, pobudka, wstaaaá!!!

Dłoni Starca tym razem nie ma na moim ramieniu. Wyrzucamy się jak z procy i zastygamy na podłodze w postawie „baczność”. Mat ma silnie rozwiniętą wyobraźnię. W jednej chwili przewiduje potworny nalot.

* *Sopor oppressit* (łac.) - sen zmorzył.

- Lotnik, kryj się! - brzmi jego następna, pełna troski o nas komenda.

Padamy na podłogę i chowamy dłonie pod szafki, które długim rzędem stoją z przeciwnej strony izby. Więcej nic nie da się ukryć pod szafkami, tylko dłonie.

- Wróć! - uspokajająca komenda mata kończy „nalot”. Jeszcze tylko króciutkie sprawdzenie znajomości musztry:

- W dwuszeregu na stole zbiórka!

Na długim, lecz wąskim, ciągnącym się przez całą izbę żołnierską stole ustawia się w dwuszeregu oddział w nocnych koszulach.

- Czwórki w prawo zwrot! - komenderuje niezrównany mat.

*Vir incomparabilis** - szeptem Starzec używając określenia Zagłoby.

Na wykonanie rozkazu „czwórki w prawo zwrot!” stół jest za wąski. Zadanie niewykonalne. Stojący na stole usiłują utrzymać „zwłoki” na wpół wiszące w powietrzu, wsparte o stół już tylko jedną nogą. Przez jakąś chwilę udaje się w ten sposób zachować szyk, ale po sekundzie część oddziału spada na podłogę.

- Spocznij, rozejść się! - komenda ta kończy sprawdzanie naszej gotowości bojowej, zaprawy do walki z lotnictwem oraz znajomości musztry.

* * *

„Perły rycerskiego humoru”, zrodzone dzięki matom i bosmanmatom z Kaiserliche Kriegsmarine, którzy *znaleźli* się teraz w kadrze polskiej marynarki, miały rozmaite odcienie. Był na przykład w Świeciu jeden bosmanmat, znany nam jeszcze ze Szkoły Morskiej w Tczewie, do której przyjeżdżał na sobotnie popołudnia ćwiczyć z nami „pochody duchów”; tak nazywał jedno z ćwiczeń polegające na marszu na palcach z karabinami wzniesionymi do góry. W kadrze uczył on nas... historii Polski.

Był w kadrze również sierżant, który przyjechał kiedyś do Tczewa z wykładem o gazach trujących. Sierżant wszedł do sali gimnastycznej, gdzie byliśmy zgromadzeni, wyprostowany, pewny siebie i swej znajomości przedmiotu. Widok uczniów* w ubranych w wyjściowe mundury, z naramiennikami ze złotymi kotwicami - zdumiał go nieco. Doszedł do przekonania, że wykład musi zacząć inaczej niż zwykle i podnieść znacznie jego poziom, bo audytorium nie jest takie, jakie miewał dotychczas. Po chwilowym namyśle założył palce prawej ręki na piersi, między guziki, tak jak to miał w zwyczaju Napoleon, prawą nogę wysunął naprzód, zrobił głęboki wdech i rozpoczął:

* *Vir incomparabilis* (łac.) - mąż niezwykły, niezrównany.

- Nie jestem ani Mickiewiczem, ani Słowackim, ani żadnym innym fizylofem.
Mówić będę wprost. Gazy dzielimy na...

I potem posypały się już nazwy znanych nam i nie znanych gazów.

W kadrze ci sami ludzie zachowują się nieco inaczej. Na olbrzymim placu odbywa się musztra - „rycerskie chodzenie”. Pierwsza czwórka, szczególnie ten prawo-skrzydłowy, idzie jakoś nie tak, jak to sobie wyobraża sierżant od gazów.

- Oddział, stój! - ryczy sierżant i podchodzi do wybrańca: - Byku, nogi do góry więcej! Maaarsz!

Musimy maszerować jak „Niemce w pikielhaubach”, to jest tak, by noga podniesiona tworzyła kąt prosty z nogą stojącą na ziemi.

- Lewa! Lewa! Lewa!

- Oddział, stój! - I znowu sierżant podchodzi do „byka”. - No! Co taka morda durna? Kim był w cywilu?

- Inżynier - odpowiada „durna morda” (w tym wypadku jeden z konstruktorów wspaniałych lokomotyw chrzanowskich, znanych na całym świecie).

Stropiony nieco sierżant wyjaśnia pojednawczo:

- Byk, durna morda, oferma, to takie techniczne wyrażenia wojskowe.

Najwięcej trudności przysparza nam nauka historii Polski prowadzona przez bosmanmata. Nie możemy jej opanować tak, jak bosmat tego wymaga.

- Co to jest ojczyzna? No? - pyta bosmat.

Zapytany jest jednym z absolwentów „Wawelberga” w Warszawie, którzy razem z nami odbywali przeszkolenie rekruckie. Bezskutecznie usiłuje przypomnieć sobie definicję ojczyzny podaną przez bosmanmata.

- No? - pogania bosmat.

Wawelberczyk milczy, nie może sobie przypomnieć.

- No?! Jest ojczyzną menażka z kawą?

- Nie - odpowiada pytany (odpowiedź musi być dana).

- No, co to jest ojczyzna? Jest nią repeta?

- Nie - odpowiada „ciemny rekrut”.

- Siadł i wstydził się! - ryczy bosmat. Jest to najstraszniejsza komenda w kadrze, plaga placu ćwiczeń, zwłaszcza po deszczu. Należy bowiem natychmiast po niej sięść w tym miejscu, w którym się stało, wyciągnąć nogi przed siebie, ręce położyć przed kolanami i obowiązkowo przyjąć zawstydzony wyraz twarzy.

- Siadł i wstydził się! - ryczy inny mat przy wpajaniu sztuki zwrotów wojskowych naszemu absolwentowi, Staszewi, znanemu z opanowania wielu języków oraz swoiście filozoficznego poglądu na sprawy życia codziennego i ludzkich słabości.

Staszek posłusznie siada w miejscu wybranym przez matę, w samym środku kałuży. Wyciąga nogi i przybiera przepisowo zawstydzony wyraz twarzy. W tym momencie nadchodzi jeden z kolegów gimnazjalnych Staszka, który wolał marynarkę wojenną niż handlową i już jako oficer trafił do kadry w Świeciu. Widząc swego kolegę w postawie „siadł i wstydził się” w samym środku kałuży, rzuca się do sprężonego przed nim na baczność matę:

- Jak śmiecie coś podobnego!

Ale siedzący w wodzie Staszek wstawia się za matę, cedząc wolno przez nos wymawiane słowa:

- Rysiu! Daj mu spokój. Przecież on i tak tego nie zrozumie, a ja wytrzymam.

Staszek był w tym wypadku wyrazicielem naszego powszechnego stosunku do matów i bosmanmatów, usiłujących wpoić w nas „rycerskość” w taki sposób, w jaki ich samych nauczono.

Okres rekrucki zakończył się utwierdzeniem naszych przełożonych w ich „wspaniałej” metodzie przez zaproszenie całej kadry podoficerskiej na pożegnalne przyjęcie. Na tym zorganizowanym przez nas przyjęciu główne czynności można było określić słowami „spirytus do gębuś a nieboszczykus do grobus”. Tak według Starca miał jakoby powiedzieć organista, zastępując księdza na pogrzebie.

Trochę inaczej wyglądała sprawa z młodymi „pistoletami”, którzy tylko co się wykluli na oficerów i dostali w swe ręce to, co Rzymianie uważali za rzecz najbardziej boską: rządzenie ludźmi.

Kiedyś wieczorem w naszej izbie żołnierskiej zjawił się nie znany nikomu „pistolet”. Po odebraniu meldunku dyżurnego o stanie ludzi zadał nieoczekiwane pytanie:

- Porządek jest?

- Tak jest, panie poruczniku, porządek jest! - zdecydowanie odpowiedział dyżurny izby.

Wygrzebana zapalką zza szafy odrobina kurzu rozwiała nasze złudzenia o czystości i porządku. „Pistolet” zarządził zbiórkę wszystkich mieszkających w izbie. Z ułożoną na kocu zapalką cały oddział pomaszerował wśród ciemności, wichru i deszczu, by zakopać ją wraz z odrobina kurzu w najodleglejszym kącie olbrzymiego placu.

Od tego czasu kiedy tylko „pistolet”, przezwany przez nas „Ali Babą”, miał służbę - sprzątającym izbę był regularnie wyznaczany Starzec. Po przewidzianej regulaminem godzinie, od której nie obowiązywał już strój wieczorowy, Starzec - nagi do pasa - ustawiał się na stołku koło szafy z miotłą na kiju w jednej ręce i ścierką w drugiej. Rodzime „sobole” pokrywające jego skórę potwierdzały nasze przypuszczenia, że jeśli przyjąć za słuszne twierdzenie nie znanej nam dziewczynki na egzaminie, iż Darwin był pierwszym człowiekiem pochodzącym od małpy, to Starzec był niechybnie drugim.

Ali Baba wpada do izby. Starzec pręży swe futro na piersi, nie schodząc ze stołka. Trzymając kij od miotły, jak karabin z „bagnetem na broń”, i dzierżąc ogromną ścierkę w drugiej dłoni, melduje się jako rekrut sprzątający izbę żołnierską, której stan wynosi dwudziestu siedmiu ludzi.

- Porządek jest? - pyta Ali Baba.

- Robi się, panie poruczniku! - odpowiada Starzec.

Strzał Ali Baby trafia w próżnię, dowcip z zapalką i dłubaniem w szparach nie da się zastosować. Zawiedziony „pistolet” patrzy na wspaniałe sobole Starca, górującego nad zwierzchnikiem wyglądem i dowcipem.

- No! Rekrut ...ski! Chłop jak dąb, a takim cienkim głosem gada? - pyta Ali Baba.

- Tak jest, panie poruczniku. Zdarza się, że chłop jak dąb, a takim cienkim głosem gada - powtarza za nim jak echo Starzec, świetnie naśladowując piskliwy głos „pistoleta”.

- Rekrut ...ski - syczy Ali Baba - co znaczy ten grymas na twarzy?

- Tak jest, panie poruczniku! To nie jest grymas na twarzy, to są nerwy, panie poruczniku!

- Rekrut ...ski - zirytowanym już głosem mówi Ali Baba - rekrut nie śmie mieć nerwów. Tylko histeryczka może mieć nerwy!

- Tak jest, panie poruczniku - piszczy Starzec, naśladowując głos i wyraz twarzy Ali Baby - rekrut nie śmie mieć nerwów! Tylko histeryczka śmie mieć nerwy!

Wszyscy dusimy się od śmiechu. Ali Baba traci panowanie nad sobą, ale rozumie, że Starca nie wyprowadzi z równowagi, a sam tylko się ośmiesza. Starcowi nie można nic zarzucić pod względem służbistości i zachowania się.

„Spocznij!”, które rzuca „pistolet”, odnosi się więcej do niego samego niż do Starca i do nas.

Od tej pory nasza kompania staje się przedmiotem szczególnej troski Ali Baby na odcinku wykształcenia rekruckiego.

Ali Baba lubi słodycze. Zawsze nosi przy sobie małe metalowe pudełeczko z cukierkami i częstuje się nimi co jakiś czas. Starzec stwierdził kiedyś, że Ali Baba skraca w ten sposób okres swego dojrzewania do palenia papierosów.

Ali Baba ssie cukiereczki, a kompania już kilka godzin ćwiczy w terenie pod jego czujnym okiem. Każdy rekrut wygląda jak wystawa próbek gruntów, przez które kompania maszerowała. Ledwie żywi wleczeni się do koszar po jesiennej, rozmięklej drodze.

- Kompaniaaaa śpiewa! - piskliwym głosem rozkazuje Ali Baba.

Starzec grywał na gitarze akompaniując sobie do śpiewu. Miał głos czy go nie miał, o tym trudno było zdecydować, ale śpiewał. Na rozkaz oficera Starzec podaje pierwsze słowa piosenki na melodię znanego przeboju:

Ali Baba! Ten mały Ali Baba!
Czterdzieści cukiereczków
W pudełeczku miał...

Kompania zaczyna śpiewać. W tej samej chwili Ali Baba dostrzega wymagane przez siebie samoloty.

- Lotnik, kryj się!

Kompania rozbiega się po obu stronach drogi. W gęstej, lepkiej glinie, w kałużach żółtej wody leżą „zwłoki” rekrutów.

- Zbiórka! Maaarsz!

Kompania odrywa się od łona matki ziemi i maszeruje dalej. Właściwie jest nam zupełnie wszystko jedno, w co kto się położy. I tak na nikim nie ma już suchej nitki. Woda w butach od dawna chlupie. Oddział wygląda jak zespół glinianych bałwanów. Roboty będzie na cały wieczór, by doprowadzić wszystko do porządku.

I znów Ali Baba spostrzega samoloty. Jego piskliwy głos ostrzega:

- Lotnik, kryj się!

Znów cała kompania ryje się w świeżo zaoranym polu.

- Kompania! Maaarsz!

Żółte maskary ustawiają się na drodze i maszerują. Nasz wygląd nastraja Ali Babę śpiewnie.

- Kompaniaaaa! Śpiewa! - komenderuje rozradowanym głosem.

Czekamy na podanie słów i melodii przez Starca. Włódek improwizuje swój najnowszy szlagier:

Panie! Niech pan przestanie!

To przecież skandal jest podobne zachowanie...

Kompania śpiewa głośno i wyraźnie, wybijając w błocie takt butami.

- Lotnik, kryj się! - piszczy Ali Baba.

Kryjemy się na rozmiękłym gruncie podmiejskich crgro-dów. Tym razem jest to pole po ściętej kapuście.

Boczną drogą nadchodzą ludzie wracający z pracy do domów.

- Zbiórka! Maaarsz!

Kompania maszeruje, ale już nie śpiewa.

Ali Baba uczy naszą kompanię również odpowiedniego zachowania się w lokalach, w miejscach użyteczności publicznej, w tramwajach, autobusach. Na placu ustawione stołki imitują tramwaj. Na jednym siedzi Ali Baba i ssie swoje cukiereczki. Należy wejść między stołki, „zobaczyć nagle” oficera, zsalutować i poprosić o pozwolenie zajęcia miejsca. Jak dotychczas, wszyscy rekruci naszej kompanii są niesłychanie zdolni i umieją znaleźć się w tej sytuacji.

Między stołki wchodzi teraz Starzec. Nie spostrzega Ali Baby. Staje tak, jakby trzymał się jedną ręką wyimaginowanego rzemieennego uchwytu, wiszącego nad przejściem w tramwaju. Kołysze się cały, jakby wóz rzucał bardzo, z trudem trzyma się na nogach i milczy.

Starzec udaje to wszystko tak świetnie, że dziecinny „pistolet” nie może powstrzymać się od śmiechu. Niewyjaśniona sytuacja przedłuża się. Starzec imituje teraz podskoki tramwaju, ale nie prosi o zajęcie miejsca. Cała kompania śmieje się już głośno, a Ali Baba razem z nami.

W pewnej chwili oficer sztywnieje, zdając sobie sprawę, że uległ urokowi dowcipu.

- No! Rekrut ...ski - syczy w kierunku Starca.

- Tak jest, panie poruczniku! - odpowiada Włodek i jakby dopiero teraz dostrzegł zwierzchnika, salutując z trudem, bąkając „przepraszam”. Ale o pozwolenie zajęcia miejsca nie prosi.

- Rekrut ...ski, proście o pozwolenie zajęcia miejsca! - pomaga Ali Baba.

- Ja tylko jeden przystanek, panie poruczniku. Postoję!

Ali Baba nie wytrzymuje i parska śmiechem razem z całą kompanią.

Od tej chwili Ali Baba, choć nie zaczął palić i ssał dalej swoje cukiereczki, nie wstydził się już przychodzić po skończonej służbie do izby żołnierskiej i słuchać wesołych improwizacji Starca.

Prawdziwie „czarną rycerską perłą” w naszym marynarskim worku wspomnień było wykrycie tajnej organizacji wojskowej w łonie samego wojska. Zauważono w jednym z oddziałów stacjonujących w Świeciu, że mat staje na baczność przed rekrutem i szeptem coś jakby „Tak jest, panie...”

Sprawa wydała się podejrzana i tajemnicza. Sprowadzony dla wyświecenia jej oficer żandarmerii polowej przyłapał matę na gorącym uczynku stawania na baczność przed rekrutem i meldowania: „Tak jest, panie...” Zabrano ich na przesłuchanie.

Pierwszy - według starszeństwa - zeznawał mat: W cywilu jest stewardem na jednym z naszych statków, a rekrut... jego kapitanem. Tak się złożyło, że kapitanowi tyle czasu odraczano służbę wojskową, iż dopiero teraz powołano go na przeciwienie rekruckie. Powołano jednocześnie i stewarda na ćwiczenia rezerwy. Za dwa tygodnie wracają na statek. Rekrut będzie na powrót kapitanem, a mat - stewardem.

Rekrut już zeznań nie składał.

* * *

We flocie stosunki były inne. Jako podchorążych poprzydzielano nas na poszczególne okręty. Mając za sobą prawie dwa lata pływania na „Lwowie” po głębokich wodach Atlantyku, niektórzy dość lekceważąco traktowali swoich przełożonych, których pływania ograniczały się niekiedy wyłącznie do Bałtyku.

Młody podchorąży „Sperling” zaręczył się na krótko przed zaokrętowaniem na jednostce. Okręt stał zakotwiczony na redzie, podchorąży tkwił na pokładzie, przy relingu. Wiatr owiewał jednostkę, a myśli o ukochanej - podchorążego. By się upewnić, że jego szczęście nie jest złudzeniem, zakochany podchorąży to zdejmował, to znów nakładał na palec wspaniałe pierścienie zaręczynowe z dużym brylantem.

Naraz nieprzytomnemu ze szczęścia podchorążemu pierścień wyśliznął się z ręki, wyleciał za burtę i zaczął znikać w wodzie zatoki. Sperling był cholerykiem. Zapomniał, że już jest „rycerzem”, pamiętał tylko o tym, że jest narzeczonym, a dowód tego pograża się w Bałtyku.

Bez zawiadomienia dowódcy i bez jego zezwolenia za kochany podchorąży, świetnie wyszkolony w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, sprowadził

samodzielnie okręt pomocniczy „Nurek” i rozpoczął przy jego pomocy poszukiwania zaręczynowego pierścionka.

Dowódca okrętu, który wyszedł na pokład i ze zdumieniem zobaczył nurków koło swojej jednostki, zażądał wyjaśnień. Opowiedziano mu z uciechą o mimowolnych zaręczynach podchorążego z morzem. Mimo ostrzeżeń na temat gwałtowności uczuć młodego „rycerza” - *zażądał* od Sperlinga wytłumaczenia się z samowolnych kroków. Dowiedział się tylko tyle, że on, dowódca, oraz cała flota mieszczą się u podchorążego w nosie i że tenże podchorąży nie myśli poświęcać swego szczęścia dla kogokolwiek na świecie.

Dowódca - mimo że prywatnie odnośnie szczęścia był tego samego zdania co i podchorąży - zgodnie z regulaminem „rycerskim” zrewanżował się za chwilowe miejsce swego pobytu, umieszczając zakochanego „rycerza” w skromnym, lecz dobrze zamkniętym pomieszczeniu na łodzi.

Od tego czasu wiadomo, że Bałtyk jest „zaślubiony” dwoma pierścieniami, jednym - generała Hallera, drugim - nikomu prawie nie znanego podchorążego Sperlinga.

* * *

Ci z nas, którzy stali się już „rycerzami” - mieli możliwość wyjazdu do Francji. Kompania *Chargeurs Reunis*, chętnie przyjmowała naszych absolwentów na statki chodzące do Indochin. Toteż o Sajgonie mówiliśmy tak, jakby leżał nad Bałtykiem.

Deszcz niesiony zachodnim wiatrem znad Atlantyku przywitał Szermierza, gdy wyszedł z dworca na ulicę francuskiego portu Le Havre. W godzinę po przyjeździe Szermierz meldował się już na olbrzymim statku *Chargeurs Reunis*, utrzymującym stałą komunikację z Indochinami. Z rozmowy z kapitanem wywnioskował, że ten doskonale mówi po francusku. Natomiast kapitan był zupełnie odmiennego zdania o znajomości języka francuskiego u polskiego *eleve-officier*.

Zgodnie z otrzymanymi instrukcjami - z kim ma trzymać wachtę i w którym miejscu znajdować się podczas stacji manewrowych - Szermierz udał się wkrótce na rufowy pokład gotowego do drogi parowca jako pomocnik drugiego oficera. Ten ostatni jakoś się nie zjawiał.

Zapada noc, a deszcz nie przestaje padać ani na chwilę. Szermierz podnosi kołnierz ceratowego płaszcza i staje za budką telefoniczną, by się zasłonić od wiatru. Tuż koło niego zaczyna dzwonić telefon łączący rufę z mostkiem. Drugiego oficera wciąż jeszcze nie ma. Nie namyślając się długo *eleve-officier polonais* podnosi słuchawkę i słyszy słowa, których mu nie przekazał ani Pierre Loti ani Clau-de Farrere.

Bez wątpienia jest to rozkaz, który coś znaczy. Szermierz, nic nie rozumiejąc, powtarza go tak głośno, by usłyszał bosman stojący wraz z marynarzami przy linach i windach gotowych do odcumowania statku. Bosman, zwany w gwarze marynarzy francuskich bosco, natychmiast odkrzykuje usłyszany rozkaz. W Szermierza, uczestniczącego pierwszy raz w życiu w odcumowaniu olbrzymiego parowca, wstępuje nagle otucha.

Znów dzwoni telefon. Szermierz znów nie rozumie słów, ale krzyczy teraz jeszcze głośniej, powtarzając posłyszany rozkaz do telefonu tak, by go dobrze słyszał na dole bosman. Również i bosman powtarza głośno otrzymany rozkaz, żeby go samotny *eleve* słyszał, bo się w ciemności nie widzą.

Jak dotychczas, wszystko idzie sprawnie. Jedna po drugiej opadają liny łączące statek z lądem. Drugiego oficera wciąż nie ma.

Znów telefon. Prawdopodobnie teraz chodzi już o ostatnią linę. *Eleve* z werwą powtarza rozkaz, tak jakby to robił od urodzenia. Bosco podchwytuje polską werwę Szermierza, wiedząc zresztą doskonale, że nadal nie ma drugiego oficera.

Teraz *eleve* już wie: w momencie gdy ostatnia cuma znajdzie się nad wodą i będzie można kręcić śrubą bez obawy o wplątanie się w nią liny, bosco musi mu zameldować, że „rufa czysta”. Rzeczywiście: bosman woła donośnie i wyraźnie to, co należy powiedzieć przez telefon.

Szermierz chwyta słuchawkę, wywołuje oficera na mostku i krzyczy w mikrofon, imitując te same dźwięki, które usłyszał przed chwilą od bosmana.

Szum śruby radośnie brzmi w uszach Szermierza. Wielki parowiec mija główkę wyjściową portu. Telefon z mostku. Znów *eleve* powtarza głośno usłyszany rozkaz. Bosco odpowiada. Z ciemności wyłania się *le matelot** z pokrowcem na telefon. Szermierz opuszcza stanowisko manewrowe, za nim schodzi bosman z marynarzami.

Hosanna! - śpiewa coś w duszy Szermierza. W ząb nic nie rozumiejąc, „odrobił” całe manewry za siebie i za drugiego oficera. Maszeruje na mostek, by się dowiedzieć, czego jeszcze może dokonać?

Na mostku drugi oficer gęsto się właśnie tłumaczy przed kapitanem, że go nie obudzono w porę na manewry-

- *N om de Dieu!* - woła rozweselony kapitan. - To któż za ciebie z nami rozmawiał?

* *Le matelot* (franc.) - marynarz.

„Drugi” spostrzega bosmana, który również zjawił się na mostku:

- Bosco, kto rozmawiał przez telefon podczas ma newrów?

- *Notre eleve-officier polonais!* - z uznaniem mówi bosman.

Kapitan zmienia natychmiast zdanie o opanowaniu języka francuskiego przez „naszego polskiego asystenta”. Zasypuje teraz Szermierza lawiną słów, z których ten ani jednego nie może zrozumieć. Wreszcie *eleve* zdobywa się na prośbę, by kapitan mówił wolno, ponieważ nic nie rozumie.

Kapitan razem z oficerami jest zupełnie zdezorientowany: czy *eleve* udawał na manewrach, że umie, czy udaje teraz, że nie umie?

Gdy po sześciu miesiącach wychodzili z Le Havre w następny rejs do Indochin, Szermierz dziwił się bardzo, że wówczas nie rozumiał tak prostych i łatwych słów.

* * *

Tymczasem w Polsce powstały pierwsze przedsiębiorstwa żeglugowe: Żegluga Polska oraz Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe. To ostatnie posiadało wtedy cztery parowce towarowo-pasażerskie, utrzymujące komunikację pomiędzy Gdańskiem a Londynem i Hull: „Premier”, „Warszawa”, „Łódź” oraz „Rewa”.

Trafiłem na „Rewę” w charakterze starszego marynarza. Zamieszkałem w klasycznym kubryku, niemal takim samym jak na starych żaglowcach, wciśniętym w sam dziób statku PRZED MASZTEM*. Przez kubryk przechodziły dwie grube rury, którymi biegły łańcuchy kotwiczne. Pomiedzy nimi zamocowano żelazny piecyk, coś w rodzaju litewskiego „znicza”. Do burt - jak gniazda jaskółcze - było przyczepionych osiem koi. W kubryku tym mieszkało osób sześć i pół: sześciu starszych marynarzy oraz chłopak do obsługiwanania nas.

Po zamustrowaniu na statek wprowadził mnie do kubryku bosman, z wyglądu prawdziwy Tomcio Paluch z dużymi wąsami. Był to Kaszub o ptasim nazwisku, posiadający - jak się później dowiedziałem - trzynaścioro dzieci. Z tego co mówił do mnie, niewiele zrazu rozumiałem. Rzuciłem swój worek marynarski na wskazaną koję i przedstawiłem się siwemu marynarzowi siedzącemu na wyższej koi z nogami spuszczoneymi nad moją. Też Kaszub, miał dla odmiany nazwisko czysto rybnie. Bosman mówił dużo, ten - dużo milczał.

Po kubryku uganiał się miły, mały i dobrze odżywiony chłopak - Tadzio. Od niego dowiedziałem się, że przyniesie mi czystą bieliznę pościelową, poduszkę i koce; że oprócz

* Wyrażenie „przed masztem” było synonimem służby w charakterze zwykłego marynarza. Oficerowie mieszkali zawsze na rufie.

śniadania, obiadu i kolacji prowiant wydawany jest na cały tydzień, że o kawę lub herbatę troszczy się on, jak również o obiad i kolację.

Kubryk jaśniał czystością. Sufit i ściany pokrywał miążki korek zamalowany białą olejną farbą. Koję również były pomalowane na białe, z wyjątkiem szerokich desek chroniących przed wypadnięciem, które pociągnięto ciemnym lakierem. Pokład idealnie wyszorowany, żarówki paliły się pod czysto wymyтыми szklami ochronnymi. Duży stół, doczepiony do ściany kubryku, zaścielał czysty obrus towarzystwa *Ellermans Wilson Linę*, z którego wzięło swój początek Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe. Nad stołem wisiała polska bandera. W kubryku było ciepło od rozpalonego piecyka, koło którego stała skrzynia żelazna z węglem.

Szybko przebrałem się w robocze drelichy i ruszyłem na pokład do roboty. Dołączyłem do cieśli i pozostałych marynarzy zajętych „zejklarem”, czyli przygotowywaniem statku do wyjścia w morze. Zakładaliśmy w otworach ładowni szersztoki - szerokie żelazne szyny, na których opierają się dwumetrowej długości i przeszło pół metra szerokie deski łukowe. Dopiero na to wszystko przychodzą po trzy brezenty z grubego płótna, specjalnie impregnowanego. Brezenty zaciska się żelaznymi sztabami i za-klinowuje dębowymi kołkami. Potem całą ładownię „la-szuje się” grubymi, trzycalowymi linami, które tworzą coś na kształt sieci na brezentach. Do „zejklaru” należy też opuszczenie w przygotowane gniazda, rozbicie i umocowanie olbrzymich bomów ładunkowych.

Przy pracy poznałem bliżej swego kolegę z wachty. Spytał mnie o imię, a gdy mu powiedziałem, wymienił swoje - Romek. Oznajmił mi, że będziemy mówili do siebie po imieniu i w przerwie „na papierosa” spytał, czy znam dowcip o jego ciotce i kocie? Powiedziałem, że jeszcze nie, więc zaczął mi zaraz opowiadać: ciotka jego mieszka w Gdańsku i ma czarnego kota oraz papugę...

Ale w tej chwili bosman przerwał mu opowiadanie, wołając:

- Diachli, Romek! Baum jest ruten^{*}, a ty o tym kocie...

Romek skończył palić i zaczęliśmy klarować borny nad ładowniami. Całe zwoje lin należało zwinąć i związać - ładownia po ładowni, aż do wieczora. W śnieżycy, która ogarnęła port, skończyliśmy „zejklar”.

Podczas manewrów wyjściowych znalazłem się na rufie. W oczekiwaniu na puszczenie ostatniej liny rufowej Romek zdążył mi opowiedzieć, że ciotka razem z kotem

* Baum jest ruten (żargon kaszubsko-marynarski) - bom jest na zewnątrz.

i papugą mieszkała w Gdańsku, na czwartym piętrze. I znów musiał przerwać opowiadanie, bo trzeba było zwolnić tę ostatnią rufową linę, potem ją wybrać i sklarować.

Gdy oddaliśmy pilota, była dwudziesta z minutami. Poszedłem na oko. Stojąc wśród wichury i śnieżnych szkwałów usiłowałem zobaczyć jakieś światło, by dać o nim znać na mostek. Służył do tego ogromny dzwon: jedno uderzenie - światło z prawej burty, dwa uderzenia w dzwon - światło z lewej burty, trzy uderzenia - światło na kursie, to znaczy przed dziobem. Chłód straszny. Nie przypuszczałem, iż na wodzie zimą może być aż tak zimno. Byłem cały niemal zdrętwiały. Myślałem, że nigdy nie doczekam się zmiany.

Przyszedł wreszcie Romek, by mnie zmienić. Miałem teraz pełnić dyżur na śródkręciu, taki niby odpoczynek przed służbą na sterze. Według praktycznej rady Romka można było pójść do kuchni, w której jest gorąca herbata.

- Otwórz iluminator, to będziesz słyszał gwizdek z mostku - dodał Romek.

W drodze do kuchni przypomniał mi się nasz zacny kucharz ze szkoły i ze „Lwowa” - Słowikowski. Jak słyszałem ostatnio, ten nasz bohater wojny rosyjsko-japońskiej ciężko podobno zachorował i zmarł. Z żalem myślałem o nieboszczyku, zawdzięczałem jemu tyle sytych chwil. Zimą w Szkole Morskiej czy na „Lwowie” podczas podróży zawsze mi zostawiał miedniczkę czegoś dobrego. W szkole miałem nawet przyznaną drugą rację przez lekarza, ale w morzu z utęsknieniem czekałem na silniejszą falę i wiatr, które pozbawiały apetytu wielu kolegów. Miałem wtedy jedzenia w bród. Bez pomocy kucharza nigdy bym nie wytrzymał...

Postanowiłem natychmiast zawrzeć znajomość z kucharzem na „Rewie”. Wsunąłem się do ciemnego korytarzyka przed kuchnią. I raptem w smudze światła padającego przez uchylone drzwi zobaczyłem żywe wcielenie nieboszczyka, naszego kucharza ze „Lwowa”.

Duch! - pomyślałem. - Z zimna i z głodu przywidziało mi się może? - Ale nieboszczyk nie zniknął. Stał w jednym miejscu i uśmiechał się, jakby mnie poznając. Byłem oszołomiony. Przypomniał mi się najskuteczniejszy środek na duchy. Przeżegnałem go, mówiąc: - Wszelki duch Pana Boga chwali!

Widmo nie zniknęło. Kucharz uśmiechając się odpowiedział:

- I ja go chwale! Opowiadaj, co u ciebie słyhać? Pewnie głodny jesteś? Widziałem cię na pokładzie, ale nie miałem nawet czasu, by podejść. Mam tu dla ciebie coś dobrego. Tutaj nie „Lwów”. Chodź!

Za chwilę dowiedziałem się o ciężkiej chorobie kucharza, jej przebiegu i szczęśliwym zakończeniu. Gdy kończyłem jeść drugą kaczkę, niedoszły nieboszczyk powiedział z zachwytem:

- Ale ty to nic się nie zmieniłeś!

Nie zdążyłem jeszcze dopić gorącej herbaty, gdy usłyszałem gwizdek z mostku. Pobiegłem szybko na górę. Chodziło o „przyniesienie logu”.

Oficer wachtowy, nauczony przykrym doświadczeniem nabytym w poprzednim rejsie, *zaczai* mi gorliwie tłumaczyć, że za statkiem wlecze się lina, do której przyczepiona jest śruba. Drugi koniec liny zaczepiony jest do małego koła rozpędowego, a to z kolei sprzężone jest z zegarem pokazującym liczbę przebytych mil na podstawie obrotów holowanej na linie śruby. Muszę mieć latarkę elektryczną i odczytać, ile przebytych mil pokazują wskazówki logu na tarczy zegara. Wielka wskazówka wskazuje pełne mile, wskazówka w małym kółku - dziesiętne mili. Kazał mi zapamiętać, że jeśli otrzymam polecenie „przynieść log”, to żebym nie odkręcał zegara i nie przynosił go na mostek, jak to zrobił mój poprzednik. Należy jedynie odczytać ilość mil, wskazaną na tarczy, i przekazać wiadomość oficerowi. I jeszcze na wszelki wypadek pouczył mnie, że jeżeli polecą mi „wyrzucić log”, to żebym nie zrobił tego samego, co już kiedyś zrobił ktoś na tym statku, najzwyczajniej - wyrzucił cały log za burtę, twierdząc, że taki otrzymał rozkaz.

Słuchając tych instrukcji myślałem, że oficer kpi ze mnie lub opowiada ograne w całej flocie dowcipy. Ale Romek potwierdził później, że cuda, jakie się tutaj zdarzały z „ludźmi z lasów”, przechodziły wszelkie wyobrażenia. Na marynarzy zgłaszali się podówczas ludzie nie mający pojęcia o pracy na statku. Co najgorsze, często pakowali ręce w bloki, a przy cumowaniu nogi w liny stalowe, narażając się na kalectwo.

Każdą godzinę i dwadzieścia minut, które przypadały na nasze kolejne służby podczas pierwszej wachty po wyjściu z portu, przedłużano o dalsze dwadzieścia minut, by mieć od razu czas londyński. W ten sposób wachta „rozrosła” się z czterech do pięciu godzin. Za dwadzieścia jedenasta poszedłem na ster. Czas dłużył mi się bardzo. Robiłem wszystko, żeby nie zasnąć. Z napiętą uwagą wyprzedzałem każdą chęć statku do zejścia z kursu, przeciwdziałając jej sterem.

Przez małe okienko w ścianie za plecami zobaczyć można było zegar w kabine nawigacyjnej. Zanotowałem godzinę w pamięci i postanowiłem popatrzeć drugi raz dopiero po pół godzinie. Sterowałem walcząc z zimnem i ze snem przez dłuższy czas. Udało mi się sterować z dokładnością do kilku stopni. - No, teraz minęło pół godziny - pomyślałem. Odwróciłem się i sprawdziłem na zegarze. Upłynęły dokładnie dwie minuty...

Doczekałem się wreszcie godziny dwudziestej czwartej. W kubryku zabraliśmy się szybko do podrzucenia węgla do piecyka, a potem do jedzenia. O kaczkach zupełnie już zapomniałem. Zabrałem się do łososia z puszki. Gdy się zaniepokoiłem, że może zjadam czyjaś porcję, uspokoił mnie Romek, twierdząc, iż jedzenia zawsze zostaje. W Gdańsku dają je jeszcze „kundom” i „biczkommerom”^{*}.

Nie mogłem dociec, jaka jest różnica pomiędzy „kun-dą” a „biczkommerem”? Z wyjaśnień Romka wynikało, że „biczkommerzy” to marynarze, którzy znaleźli się przejściowo na lądzie. Natomiast „kunda” to ani marynarz, ani palacz. Na zimę stara się dostać do kotłowni - bo cieplej, latem na pokład - bo chłodniej, ale pracuje również na lądzie, a na statek idzie bez specjalnego entuzjazmu.

Po lekkim posiłku usiłowałem pomieścić się w koi. Przez cały okres pobytu w Szkole Morskiej spałem ze stopami wysuniętymi przez pręty zbyt krótkiego łóżka. Pocięszalem się, że podobno w marynarce japońskiej wszyscy muszą spać z odkrytymi stopami. Jednakże teraz wyciągnięcie się w tym pudełku od zapalek - zwanym szumnie koją - było niepodobieństwem.

Figury geometryczne, które zastosowałem, nie dały pożądanego rezultatu: kąt prosty pod kolanami przydał się nie na długo. Spanie po przekątnej - mowy nie ma! Chyba po cięciwie, ale wówczas moje ciało musiałoby zmienić się w łuk. Wykluczone! Zostawić nogi od kolan jako styczne do koi, z podstawą w postaci ławy? Nierealne! Sinusoida w prostokącie - tylko na jakieś dziesięć minut. Cosinusoida - też na dziesięć minut. Z twarzą i brzuchem jako przyległymi, stopy na prostopadłej do ciała, wzniesione do góry? Absurd!

Wybawiła mnie z kłopotu zapamiętana lekcja o życiu ludzi w średniowieczu. Łóżka były wtedy małe i krótkie, spano prawie siedząc. Jeśli mogli tak spać w ciągu całej epoki, może i ja potrafię to zrobić przez te nędzne trzy godziny, jakie mam do dyspozycji na sen? Pozostało więc tylko jedno: przenieść się myślami w średniowiecze i spać siedząc. Innego wyjścia nie było.

Po trzech dniach pobytu na statku odnosiłem wrażenie, że jestem na nim już miesiące. Złudzenie to dawała mi niezliczona ilość posiłków oraz wstawania i kładzenia się spać. Po zejściu z wachty o godzinie dwudziestej czwartej i po zjedzeniu kolacji zasypialiśmy o pół do pierwszej. Budzono nas już za dwadzieścia czwarta. O czwartej wychodziliśmy na wachtę. O ósmej - śniadanie, o pół do dziewiątej znów śpimy, ale o pół do dwunastej jest obiad, a o dwunastej następna wachta do szesnastej. Gdybyśmy choć mogli

^{*} Zniekształcone angielskie określenie *beach comber*.

spać potem do dwudziestej, ale nie: o godzinie osiemnastej znów musimy wyjść na dwugodzinną służbę. Teraz dopiero zrozumiałem pojęcie „ostatnia psia wachta”.

Nie lepsza też była „pierwsza psia wachta”, gdy po ośmiu godzinach pracy następowały znów dwie godziny służby i jeszcze cztery po dwóch godzinach przerwy. Pływaliśmy bowiem na dwie wachty i trzy lub cztery razy na dobę trzeba było kłaść się spać. Nasz statek był prawdziwym żeglugowym „asyndetonem”^{*} : poza trzema słowami - pracuj, jedz, śpij - nie istniały żadne inne. Wszystkie zaś te trzy słowa stanowiły jedynie odmiany terminu „służba”.

Utrzymywanie całego statku w czystości, malowanie, skrobanie rdzy, czyszczenie, mycie pokładów, reperacja brezentów, plectenie stropów do załadunku - cała ta ogromna ilość prac wprost proporcjonalnie oddziaływała na mój apetyt. PQ paru dniach z przyniesionych przez Tadka racji żywnościowych na siedmiu ludzi - nie pozostało nic. Wszyscy wpadli w zdziwienie, ja również.

- Tyle dotychczas pozostawało - mówili koledzy - a teraz nie ma już nic po trzech dniach.

Nie śmiałem odezwać się na ten temat, dziwiłem się tylko w duchu, że to jednak tak szybko poszło. A przecież u kucharza też zawsze coś się dla mnie znalazło: kilka porcji gęsi, kurczaków czy kaczek. Jedzenia było w bród, ponieważ pogoda trzymała się ciężka, sztormowa i pasażerowie prawie nic nie jedli.

Wiadomość o głodzie w naszym kubryku przez kucharza dotarła do prowiantowego. Uzupełnił on jakoś nasze braki, tak że dotrwaliśmy do nowych racji. Tym razem racje zostały podzielone na każdego, to co mu się należało. Kiedy człowiek normalnie raz na dobę kładzie się spać, to odpowiednio do tego funkcjonuje cały jego organizm. Jeśli jednak człowiek kładzie się spać cztery razy na dobę, organizm musi również odpowiednio funkcjonować: po dwóch dniach z mojej siedmiodniowej racji nie pozostało nic.

Kubryk orzekł, że jestem chory, bo mało jeść nie mogę. Każdy oddał mi, co mu pozostało i przy zwiększonej pomocy kucharza jakoś załatałem niedobory jedzenia.

Od nieustannej pracy pęczniały mi mięśnie. Wychodząc na ląd z trudem wciągałem na siebie cywilne ubranie. Siłą swoją potrafiłem rozczulić nawet bosmana. Gdy po wymyciu pokładu ogłosiliśmy, że ci, którzy nie będą wycierali nóg przy trapie, otrzymają

^{*} Asyndeton (z gr.) - figura retoryczna polegająca na opuszczeniu spójników między wyrazami lub zdaniami współrzędnymi.

angielskie *spanking* czyli polskie „w skórę” - stałem akurat przy trapie. Nóg nie wytarł jeden z naszych palaczy.

Palaczy, podobnie jak i nas „przed masztem”, było sześciu. Pływali wszyscy na tym statku od dłuższego już czasu i stanowili najsympatyczniejszy zespół, jaki było można sobie wyobrazić. Na miasto wychodzili ubrani jak mężowie stanu. Palaczy z naszego statku obowiązywał bowiem melonik, biały jedwabny szalik, palmerston^{*}. spodnie szare w czarne prążki, w rękę - hebanowa laska ze srebrną gałką.

Najmilszy z palaczy był „Charlie”. Czarował wszystkich swą umiejętnością tresowania kotów. Potrafił na przykład nauczyć małego kotka, by pokazywał, jak śpią małe dzieci. Kotek posłusznie zakładał łapki za uszy, układał się na poduszce Charliego i głośno mruczał.

Charlie nóg jednak nie wytarł. Położyłem go sobie na lewą rękę, podniosłem do góry i wsypałem zapowiedzianą porcję „spankingów”. Najbardziej był zachwycony bosman, na którego oczach to się odbywało.

- Diachli! - powiedział. - To było do widzenia.

I przyniósł puszkę łososia, by mi sił przybywało.

W dosyć krótkim czasie zrobiłem duże postępy w gwarze kaszubskiej. Jest to najłatwiejszy język na świecie. Wystarczyło znać trzy słowa, by czuć się na statku wśród Kaszubów jak w rodzinie. Były to słowa: ruten, bene i dubas. „Ruten” znaczyło wszystko na zewnątrz, „bene” - wszystko do środka i w środku; słowo „dubas” oznaczało każdą rzecz na świecie, której właściwej nazwy się nie wiedziało.

Sternik manewrowy, stary Kaszub śpiący nad moją koją, wolny czas w portach spędzał na przekładaniu czegoś z jednego woreczka do drugiego. Siedział przy tym zawsze z nogami spuszczone nad moją koję, tak jak go poznałem. Woreczki trzymał na kolanach. Co w nich miał, nigdy się nie dowiedziałem.

W czasie postojów w Londynie lub Hull wszyscy marynarze wolni od służby chodzili do teatrzyków, w których wyświetlano też i filmy, lub na balet czy popisy akrobatyczne, słowem - na wszystko co mogło podtrzymać człowieka o potrójnie przyspieszonym życiu na statku. Sternik manewrowy zostawał na swej koi i przekładał z woreczka do woreczka nieznaną nam zawartość.

Spytałem go raz, czy był kiedykolwiek w którymś z londyńskich teatrzyków? Odpowiedział, że nie był nigdy „ruten”, zawsze jest „bene”. Zaproponowałem więc,

* Palmerston - płaszcz o specjalnym kroju, mocno wcięty w talii.

abyśmy poszli razem. Akurat w tym rejsie staliśmy w Londynie. Ociągając się, zgodził się bardzo niechętnie. Od tego czasu, gdy tylko brzegi Wielkiej Brytanii ukazywały się przed nami, nasz sternik manewrowy zastrzegł sobie, że w każdy wolny wieczór pójdziemy razem do teatru. I za każdym razem bywał tak zachwycony, że dla oglądania jego radości mógłbym z nim chodzić choćby co dzień.

Kiedyś spotkaliśmy się w porcie z drugim statkiem naszej kompanii i zostałem zaproszony na obiad przez kolegów z Tczewa, którzy byli na nim oficerami. Sternikowi i mnie „urwało się” wspólne wyjście do teatru. Gdy się szykowałem do wizyty, mój kompan, zazwyczaj siedzący spokojnie na koi, zaczął uwijać się po kubryku. Przychodził, wychodził, coś przynosił. Nie pytałem się, sądząc, że może wybiera się z kim innym lub sam do teatru. Gdy się ubrałem i miałem już wychodzić, zobaczyłem na stole kolację, przygotowaną znacznie wcześniej niż wypadało. Sternik podszedł do mnie i oznajmił, że to jest dla mnie. Przypomniałem mu, że właśnie idę na kolację, ale siwy Kaszub pokiwał głową i powiedział:

- Słuchaj! To nie będzie do widzenia, jak ty tam zaczniesz jeść. To będzie wstyd dla całego naszego statku i dla nas, że my ciebie tutaj głodzimy. Ja tu od kucharza przyniosłem dla ciebie kaczkę, z prowiantury - pudełko krabów i dałem swojego „salmona”. Wszyscy proszą, żebyś wychodząc zjadł. To nie będzie do widzenia, jak ty tu nie zjesz.

Cóż miałem zrobić? Nie mogłem przecież zostawić naszego sternika w rozpacz. I tak już był smutny, że nie szliśmy do teatru.

Gdy wróciłem, sternik nie spał. Pierwsze jego słowa brzmiały:

- Doch ty tam za wiele nie jadłeś?

Nie mogłem kłamać. Powiedziałem, że było tam coś zupełnie innego niż u nas: krewetki, homary, indyk.

- Nie mogłem przecież im odmówić, bo by się obrazili.

Zęby mógł spać spokojnie, poprosiłem go o coś do przegryzienia. Zlazł z koi, poszedł do swojej szafki i niosąc jedzenie powiedział z uśmiechem:

- Ty jesteś fajny chłop!

Zarumieniłem się ze wstydu i na swe usprawiedliwienie przypomniałem, że przecież wie, iż jestem chory i mało jeść nie mogę.

Monotonność naszego „szybkościowego” życia na morzu urozmaicały konie. Woziliśmy je dziesiątkami do kopalń angielskich. Małe te koniki miały do końca swego życia pozostać pod ziemią, ciągnąc wózki z węglem. Czekala je ślepotą. Serca nam się

krajały, gdyśmy je wyładowywali w porcie docelowym ze stajni zbudowanych koło drugiej ładowni.

Małe przerażone koniki cieszyły się, gdyśmy przychodzili do nich karmić je i poić. Najbardziej lubiły chleb i cukier. Przypominały mi lata spędzone na wsi, w słynnym oszmiańskim powiecie, „tam gdzie panieńskim rumieńcem dziecielina pała”. Przypominały mi nocleg z końmi na rojstach*, rozpalone ogniska na polanach, opowiadania o koniokradach, Cyganach i o napadach wilków na konie, świty w lesie, dogasające ogniska i powroty konno z noclegu o wschodzie słońca. Konie były wypoczęte, z trudem można je było połapać i dosiąć.

Te tutaj na statku, stłoczone w ciasnych, prowizorycznych stajniach, nie przeczuwały nawet, co je czeka. Wymykały się niekiedy na pokład, by pobiegać i rozprostować nogi.

Jeden mały czarny konik swą przemyślnością w wymykaniu się ze stajni na pokład i zręcznością we wdrapywaniu się na ładownię nasunął mi myśl wyprowadzenia go w nocy na wyższy pokład i przejechania się konno. Podczas nocnej wachty, gdy panowała cisza i nie było nawet martwej fali, wyprowadziłem mego wierzchowca ze stajni. Dał się bez trudu zaprowadzić na wyższy pokład. Po zejściu ze steru pełniłem właśnie służbę na szkafucie†. Już miałem zamiar dosiąć mego czarnego rumaka, gdy usłyszałem gwizdek oficera wachtowego, którym dawał mi znać, abym odczytał log i „przyniósł” na mostek. Nie namyślając się długo, dosiadłem swego wierzchowca i cwałem ruszyłem w kierunku rufy. Konik był tak mały, że mogłem dotknąć nogami pokładu. Galopował rażno. Zatrzymał się na moje „Prrr!” jak na komendę. Poświeciłem sobie latarką, odczytałem log, schowałem latarkę do kieszeni i zawróciłem rumaka, by znów ruszyć dobrym klusem w drogę powrotną. Bałem się zostawić mego wierzchowca samego na górnym pokładzie. Sprowadziłem go więc na dół i zaprowadziłem do stajni.

Idąc „z logiem” na mostek byłem pełen radości z powodu tej przejażdżki. Nigdy jeszcze na żadnym chyba statku na świecie marynarz nie dosiadł wierzchowca, by konno ze śródkręcia przecwałować na rufę dla odczytania logu.

Oficer wachtowy dziwił się trochę, że tak długo odczytywałem log, ale słyszał tętent i domyślał się, że mam kłopoty z końmi. Nic nie przytłumiło więc mej radości z dokonanego czynu.

* Rojsty - bagniste łąki.

† Szkafut - śródkręcie.

Kiedy nasz sternik manewrowy musiał dla załatwienia spraw domowych zostać na ładzie, spotkało mnie wielkie wyróżnienie: zostałem sternikiem manewrowym do czasu jego powrotu.

Jako szósty znalazł się w naszym kubryku człowiek określony przez bosmana słowem „kunda”. Jak wynikało z jego wynurzeń, miał zamiar na zimę trafić do maszyny, a trafił na pokład. Stałem na sterze, „kunda” objął służbę na oku. Było chłodno, prószył drobny śnieg i wiało. Raptem jedno głuche uderzenie dzwonu na baku oznajmiło światło z prawej burty. Oficer wachtowy chwycił za lornetkę i *zaczai* uważnie przepatrywać horyzont. W jakiś czas później dwa uderzenia w dzwon zasygnalizowały światło- także i z lewej burty. Śnieg przestał prosić. Mimo to oficer przez lornetkę nadal nic nie mógł spostrzec. I znów odezwał się dzwon na dziobie. Tym razem trzykrotnie: światło na kursie!

Z kabiny wybiegł kapitan. Zapytał oficera wachtowego - dlaczego tak biją w dzwon jak w cerkwi? Ale oficer nic nie mógł wyjaśnić. Kapitan przejrzał widnokrąg swoją lornetką i zagwizdał na szkafutowego, żeby zawołał ma rynarza z „oka”. Zjawił się „kunda” i słuźbiście zameldował się kapitanowi.

- Psiachmać! Gdzieś ty te światła zobaczył? Dlaczego żeś cerkiew urządził?

„Kunda” przyjrzał się ze spokojem kapitanowi, potem rozejrzał się po horyzoncie i spytał uprzejmym tonem:

- Panie kapitanie! A czy nie robiono zwrotu?

- Psiachmać! Won, ty durniu! Ja ci zwrot zrobię dopiekła. Bałwan!

„Kunda” zniknął z mostku.

W kubryku sprawa się wyjaśniła. „Kunda” porozkładał sobie na baku grube maty od strony wiatru i położył się na pokładzie, żeby mu było cieplej. Ale, by statek kogoś nie rozjechał przez jego nieuwagę, zatrudnił oficera wachtowego i zmusił go do czujności, sygnalizując od czasu do czasu światła przez pociąganie długiego sznurka dowiązanego do linki przy dzwonie. W ten sposób było mu ciepło bez narażania statku na niebezpieczeństwo.

Podczas postoju w Hull była dobra pogoda. Nas pięciu oraz bosman, cieśla i Tadek malowaliśmy wszyscy w jednej grupie nadbudówki na pokładzie, koło salonu. Jedynie „kundy” nikt nie mógł od rana znaleźć. Zjawił się dopiero przed obiadem i, widząc bosmana, spytał z dobrze udanym zdziwieniem w głosie:

- Gdzieżeście wszyscy byli? Od rana was szukam i znaleźć nie mogę.

- Diachli! Ty „kundo”! - warknął bosman. - Wszyscy za ciebie pracujemy. Doch, to nie jest do widzenia!

Od tego czasu „kunda” otrzymał nowe ironiczne imię - „Błądny Rycerz”. Cieśla wystrugał mu olbrzymi miecz rycerski z drewna i znalazł jakiś łańcuch, do którego doczepił krążek metalowy; miał to być ryngraf. Gdy przyszedł znajomy fotograf uliczny, natychmiast zrobiliśmy pamiątkowe zdjęcie Błądnego Rycerza. Potem jeden z chłopców złapał ryngraf i nałożył go sobie na szyję. Za tę chęć zostania „kundą” postanowiliśmy - go ściąć. „Egzekucji” drewnianym mieczem dokonał Charlie. Fotograf utrwalił i tę, bądź co bądź, rzadką scenę średniowiecznej egzekucji na współczesnym parowcu...

W drodze powrotnej w ciężką śnieżycę wyszliśmy z Holtenau na Bałtyk. Kapitan otrzymał podobno w kanale nieprzyjemny list i był bardzo zdenerwowany. Staliśmy z Romkiem na pokładzie koło salonu, czekając na rozpoczęcie się naszej wachty o godzinie dwudziestej. Romek po raz setny opowiadał mi historię ciotki, kota i papugi. Umiałem tę historię na pamięć. Wszyscy umieli. Ale Romek uważał ją za coś w rodzaju swego przeboju i trzeba było słuchać cierpliwie, udając zainteresowanie. Inaczej Romek czuł się dotknięty.

Opowiadał więc, jak to ciotkę zaopatrywał w węgiel człowiek, który rozwoził opał po podwórkach głośno wołając: *Kohle! Kohle! Kohle!* Wystarczyło krzyknąć przez okno: *Kohle hier** i już do drzwi pukał węglarz z pełnym workiem. Akurat dobrnęliśmy do miejsca, w którym papuga słysząc *Kohle! Kohle!* - krzyknęła z balkonu: *Kohle hier! Kohle hier!* - kiedy poczuliśmy silny wstrząs całego statku. Potem nastąpił drugi wstrząs i trzeci. Statek nagle stanął. Siedzieliśmy na mieliźnie „jak mur”.

- *Ali hands on deck!* Wszystkie ręce na pokład! - W śnieżycy zaczęliśmy przygotowywać statek do ściągnięcia z mielizny własnymi siłami. Na rufie umieszczona była kotwica zawozowa, służąca do tego celu. Należało podpłynąć na dwóch łodziach ratunkowych pod wywieszoną za burtę kotwicę, potem umocować ją wraz z doczepioną stalową liną na belce między łodziami. Z tak umocowaną kotwicą trzeba było odpłynąć możliwie jak najdalej od statku i rzucić ją do wody. Z kolei należało wrócić na statek i nawijając stalową linę, przymocowaną do kotwicy, na bęben windy -- próbować ściągnąć w ten sposób statek z mielizny.

Wywieszenie kotwicy za burtę - pomimo śnieżycy - było jeszcze pracą znośną. Natomiast spuszczenie łodzi ratunkowych na wodę w burzliwą noc stanowiło już zadanie trudniejsze. Wszystko to musieliśmy wykonać tylko my - pokładowi. Ponieważ statkowi nie groziło bezpośrednio niebezpieczeństwo, palacze nie brali w tej pracy udziału.

* *Kohle hier* (niem.) - węgiel tutaj.

Rzucane falą łodzie ratunkowe na ślepo odbiły od burty statku, kierując się pod rufę. Ułożyliśmy olbrzymi bal w poprzek obu łodzi i przymocowaliśmy do niego kotwicę, która znalazła się teraz między łodziami grożąc rozszarpaniem ich burt potężnymi łapami. Kiedy uporaliśmy się z kotwicą, zaczęliśmy ładować na obie łodzie setki zwojów połączonych ze sobą stalowych lin. Ułożenie lin na rozhuśtanych łodziach należało chyba do najtrudniejszej części zadania. Pracowaliśmy w świetle wywieszonych za burte reflektorów. Ich światło z trudem przebijało się przez gęsty śnieg.

Wreszcie naklarowaliśmy odpowiednią ilość stalówki. Część jej miała się rozwinąć po rzuceniu kotwicy, a część, olbrzymi zapas, mieliśmy wypuszczać płynąc do miejsca jej rzucenia. Zaczęliśmy wiosłować na ślepo, ciągnąc za sobą stalową linę. Gdy zwis był już zbyt ciężki i przewyższał nasze możliwości posuwania się naprzód, zabraliśmy się do rzucania z łodzi ułożonych zwojów lin. Zniknęły już nawet światła reflektorów, kiedy nie mogąc posuwać się dalej przecięliśmy linę utrzymującą kotwicę pod balem leżącym w poprzek łodzi. Kotwica poszła na dno, pociągając za sobą pozostałe zwoje stalowej liny.

Teraz - również na ślepo - musieliśmy wrócić do statku, na dwóch związanych ze sobą łodziach. Wiosłowaliśmy, nie mając wielkiej nadziei, że trafimy. Ale na statku domyślili się, co nam grozi i zaczęli podawać kierunek syreną okrętową. Dobiłiśmy do burty, rozdzieliliśmy łodzie i kolejno wciągnęliśmy je na pokład.

Z kolei uruchomiliśmy windę i zaczęliśmy wybierać linę zamocowaną na kotwicy. Lina zgrzytała i pracowała z trudem, ale statek ani drgnął. W końcu kotwica znalazła się pod rufą, a my nadal tkwiliśmy na mieliźnie. Wyciągnęliśmy kotwicę na pokład i ustawiliśmy na miejscu.

Dochodziła godzina piąta rano, gdy wreszcie znaleźliśmy się w naszym kubryku. Byliśmy tak obrzęknięci z zimna, że nie mogliśmy nawet pościagać ubrań. By nie zmoczyć koi, poukładaliśmy się na podłodze, zasypiając natychmiast kamiennym snem.

Następnego dnia przyszły dwa duże holowniki ratownicze, które po dwudziestu sześciu godzinach pracy ściągnęły nas z mielizny. Kapitan miał czyste sumienie; własnymi środkami nie udało się statku ściągnąć.

Gdy wyszliśmy z Gdańska w kolejny rejs do Hull, w Brunsbittel zapowiedziano bardzo ciężką pogodę na Morzu Północnym. Pomimo to opuściliśmy kanał, by utrzymać się w ustalonym rozkładzie podróży. Już koło statku latarniowego „Elbe I” poczęliśmy odczuwać silny zachodni wiatr. Nie zważając na nic szliśmy dalej. Po paru godzinach fala tak szybko wzrosła, że mowy nie było, byśmy mogli przedrzeć się po zmianie wachty do naszego kubryku pod bakiem. Cały dziób statku był właściwie bez przerwy pod grzywami

fal niesionych ze straszną siłą. Zmiotłyby one każdego, kto by ośmielił się znaleźć na ich drodze.

Poszliśmy zatem spać do kubryku palaczy, znajdującego się na śródkręciu. O zerowej znów wyszliśmy na wachtę. Stałem na sterze. Znajdowaliśmy się między czarnymi wulkanami dymiącymi gdzieś, hen, u góry pióropuszcami białej fosforyzującej fali. Statek wspinał się po olbrzymich falach osiadając jakoś do tyłu. Było w tym coś z bezsilności owada usiłującego wydobyć się z okrągłego, śliskiego naczynia. Gdy fala przeszła hucząc, z boku wyglądało to, jakby nas wlokła za sobą wstecz. W dolinach między górami było dość cicho, po dotarciu jednak do szczytu fali uderzyła w statek furia wichru i piany. Kadłub dygotał, nadbudówki okrywała gęsta, niesiona wiatrem piana.

Sterowanie w tych okolicznościach, stawało się nieomal sztuką czarnoksiężką. Przewidzieć, co fala z nami zrobi, w jaki sposób ustawi dziób lub rufę, było niepodobieństwem. Utrzymanie statku na kursie stawało się iluzoryczne, a każde jego ustawienie się bokiem do fali groziło katastrofą.

Na mostku jęczały, dzwonki alarmowe, automatycznie odbierające nadawane na fali SOS - wołania o pomoc. Radiotelegrafista zjawiał się co chwila u kapitana z doniesieniami, że na takich a takich pozycjach znajdują się statki z rozbitymi mostkami, zmytymi do morza ludźmi, przesypanym na jedną burtę ładunkiem, z otwartymi ładowniami. Byliśmy bezradni, sami z trudem wywalczając każdą godzinę istnienia.

Wydało mi się, że zacząłem już przenikać tajemnicę utrzymania statku na kursie. Odchylenia w prawo i w lewo w granicach czterech rumbów uważałem za sukces, ponieważ po takim wychyleniu statek wracał natychmiast na kurs. Wychylenia te były nie do uniknięcia: powodowało je kompletne niereagowanie statku na ster. Ręką trzymającym koło sterowe udzielała się bezsilność steru. Ale większym wychyleniom można było na ogół jakoś zapobiec.

Dumny już byłem ze swych osiągnięć w sterowaniu, gdy przyszła zmiana. Zdałem ster następcy Błędnego Rycerza, którego zmustrowano nie czekając na starego sternika, i poszedłem zameldować zdany kurs kapitanowi. W odpowiedzi usłyszałem:

- Psiachmać! Aleś ty sterował!

Rozgoryczony zszedłem z mostku, rozmyślając nad różnicą w ocenie mego sterowania przez kapitana i przeze mnie. Wydawało mi się, że robię to niemal genialnie, a tu...

Gwizdek z mostku. Zgłosiłem się do służbowego oficera. - Do kapitana! - krzyknął. Podszedłem do kapitana. Gdy mnie spostrzegł, ryknął:

- Psiachmać! Idź na ster!

Nowy marynarz był „czysto dziki” według określenia bosmana i nie mógł dać sobie rady. Znowu zatem sterowałem. Teraz szła fala jeszcze większa. Należało się do niej przystosować. Żadne wskazówki nie miały sensu: jak określić wyczucie w rękach, że ster „bierze”? O tym, że statek „słucha” steru nie można było nawet mówić.

Nie chcieliśmy sobie nawet wyobrażać, czym skończy się dla nas ten sztorm, jeśli siła wiatru nie spadnie. Pasażerów trzeba było zamknąć w pomieszczeniach i ,nie wypuszczać na pokład, żeby nie powstała panika. O przebiciu się do Anglii można było jednak myśleć, gdyż leżeliśmy na właściwym kursie. Ale nic więcej. Nawet do Brunsbiittel nie mogliśmy zawrócić: ustawienie statku bokiem do takiej fali równało się samobójstwu. Zdawaliśmy sobie sprawę, że możemy się utrzymać pod jednym warunkiem. Jeśli nie pozwolimy całej fali wejść na pokład.

O czwartej zdałem ster marynarzowi z następnej wachty. Na mostku objął służbę pierwszy oficer, a kapitan poszedł odpocząć do swojej kabiny. Nasza wachta nie miała ochoty schodzić do kubryku palaczy. Skryliśmy się więc między nadbudówkami. Fala wchodząca z boków zalewała pokład, na którym staliśmy. Oparci o siebie plecami, rozpieraliśmy się między nadbudówkami nogami i rękami jak pająki. Przy nadejściu fali podciągaliśmy się do góry, by nas woda nie zmyła. Byliśmy na trawersie Terschellin-gu. Wkrótce miejsce między nadbudówkami stało się już nie do utrzymania. Schroniliśmy się z Romkiem koło drzwi maszynowni. Zaczynało świtać.

Naraz poczuliśmy, iż ze statkiem dzieje się coś niezwyklego. Odnieśliśmy wrażenie, że idziemy na dno. Z trudem utrzymywaliśmy się w wodzie przy drzwiach maszynowni. Doleciał nas głos z mostku:

- Wszyscy na pokład!

Na razie trudno było zrozumieć, co się stało. Ruszyliśmy na górę. Ale połowy mostku nie było: przestała istnieć. Przestała również istnieć weranda pod mostkiem. Wszystkie trzcinowe meble zostały z niej wymyte, a gruba ściana salonu od strony dziobu wgięta i rozerwana. Woda wdarła się do jadalni. Pierwszy oficer uratował się tylko dzięki przytomności umysłu, gdyż tuż przed uderzeniem fali zdołał schować się do kabiny nawigacyjnej. Tragicznie przedstawiała się również sprawa na dziobie - re-lingi znikły. Ale najgroźniej wyglądały pierwsza i druga ładownia. Olbrzymia druga ładownia była całkiem odsłonięta, ziejąc otwartym wnętrzem, w które w każdej chwili mogła wlać się następna fala i

zatonąć statek. Z brezentów i desek łukowych nie pozostało ani śladu. W rogu pokładu piętrzyły się resztki stajni, rzucone na stertę jak kupa słomy. Pod deskami widać było przygniecione konie, zwalone jedno na drugie.

W tej chwili nie pozostawało nic innego jak zawrócić. Jeśli uda nam się dokonać zwrotu i nie zostaniemy przy tym uderzeni z boku przez fale, będziemy mogli utrzymać się mimo otwartych ładowni. Jeśli pozostaniemy tak jak teraz - zatonięcie statku jest nieuchronne. Jest to tylko kwestia czasu i to bardzo krótkiego czasu: do następnej większej fali, która wejdzie na pokład tak jak i poprzednia.

Pierwszy oficer natychmiast wezwał przez szprechrurę* kapitana. W odpowiedzi usłyszał pytanie: - Czy warto wychodzić na pokład? Czy już toniemy? - Kapitan bowiem w iluminatorze swej kabiny ujrzał zamiast werandy wodną kipiela.

- Obie ładownie otwarte, pierwsza częściowo, druga całkowicie - odpowiedział pierwszy oficer.

Ci, co byli na pokładzie, zgromadzili się przy szalupach, bez najmniejszej zresztą chęci ratowania się w nich. Wszyscy czekali, czy uda się zawrócić? Przez jadalnię i kuchnię wydostało się na pokład koło komina dwóch pasażerów - Ukraińców, udających się do Ameryki Północnej. Stali niemi i orzerażeni, patrząc na kipiące szczyty wysokich czarnych wulkanów wodnych, których białe pióropusze dymiły na wietrze.

- *Podrywś! Szto heta z nami?* - wyszeptał wreszcie jeden.

Statek zaczął zawracać. Staliśmy w milczeniu, prawdopodobnie każdy modlił się na swój sposób, instynktownie. Jeśli dymiąca góra zwali się na pokład, nie uratuje się nikt. Nerwy poniosły nas wszystkich do przejścia znajdującego się przed salonem, nad drugą ładownią. Było to najbardziej zagrożone miejsce i w tej chwili tutaj decydował się los statku i nasz.

Statek przypominał człowieka z rozszarpanym brzuchem, pozbawionego nawet wnętrzości. Był w agonii. Na chwilę znaleźliśmy się w dolinie między górami. Wydało się, że jest cicha i bezpieczna. I zaraz nadszedł moment krytyczny: staliśmy bokiem do nadchodzącej, potężnej fali. Zdażymy zawrócić, czy się na nas zwali? Zamieramy, czekając na wynik. Fala zbliża się dymiąc gdzieś tam u góry, niemal trzeba podnieść głowę, by dostrzec jej krater. Przystajemy oddychać.

* Szprechrura (żargon marynarski) - rura głosowa.

Udało się! Gdy cała ta masa zwała się na pokład, leżymy już na kursie zmienionym o sto osiemdziesiąt stopni. Wszystko, co było zamocowane na rufowym pokładzie, zniknęło za burtą. Poszły nawet drzwi z kabin rufowych, zabrane przez ustępującą falę.

Ale druga ładownia nie została zalana. Jesteśmy w stanie podjąć walkę. W drugiej ładowni tuż przy dziobowym szocie leżą zapasowe deski łukowe. W pozostałej części - worki z mąką. Wszystkie są zalane. Kto tylko jest wolny od zajęć koniecznych, by statek szedł naprzód - bierze się do pracy. Ruszam z palaczami do ładowni po deski do jej zakrycia. Schodzę na sam dół ładowni, dwóch palaczy ustawia się na wyższej kondygnacji. Organizujemy „łańcuch” aż do pokładu głównego. Olbrzymią deskę, którą normalnie z trudem bym udźwignął, podrzucam teraz do góry, jakby ważyła parę kilogramów. Palacze czekają z rozstawionymi rękami. Jeżeli nie potrafią jej chwycić, zwali mi się na głowę. Nim jednak zdążyłem się uporac z przygotowaniem następnej do podrzucenia jej w górę, pierwsza zniknęła za kominem.

Cudów na pokładzie dokazuje bosman „Tomcio Paluch”. Sam jeden chwytając olbrzymią deskę pod pachę, jak parasol, i pędzi z nią mamrocząc pod nosem: - Doch dzieciśki! dzieciśki! - A ma ich przecież trzynaścioro.

Deski, furkocząc prawie, lecą do góry. Nikt nie czuje zmęczenia. Szybko „zaszywamy” straszną ranę brzucha. Już lecą plastry z brezentów, pokrywamy je teraz trzyca-lowymi linami. Pierwsza ładownia też jest już uporządkowana.

Teraz rzucamy się wszyscy do naszych koni. Jeden, któremu udało się wydostać spod desek, zachowuje się jak mały psiak: szuka u nas ratunku, wsuwając ciągle komuś głowę pod pachę i przeszkadzając w robocie. Gładzimy go, klepiemy, ale nie chce się od nas oderwać.

Zaczynamy zdejmować deski z żywej góry, przygotowani na przykry widok pomiażdżonych zwierząt. Ale konie są - o dziwo! - całe. Gdy który stanie na nogach, otrząsa się, prostuje, i tuli się pod marynarską pachę, tak jak pierwszy. Ze zdumieniem oglądamy nietknięte zwierzęta. Dopiero ostatni, na samym dole, ma złamaną nogę. Poza tym sześć koni poszło za burtę.

Konie pozwoliły nam na chwilę zapomnieć o wciąż grożącym niebezpieczeństwie. Przecież w każdej chwili dymiąca góra, której szybkość znacznie przewyższa szybkość statku, może nas pogrzebać. O tym, byśmy się mogli uratować w szalupie, mowy nawet nie ma.

Godziny wloką się straszliwie. Minuty mają teraz długość godzin. Jeszcze pięć pełnych godzin drogi zostało nam do ujścia Elby. Wypatrujemy statku latarniowego

„Elbę I”. Już musi przecież być? Ale latarniowca nie ma i nie zobaczymy go już nigdy. Z wszystkimi ludźmi został zatopiony przez sztorm, na kilka godzin przed tym, nim nas rozbiło...

Bez pilota wchodzimy w ujście Elby. Statki pilotowe musiały również schronić się do portu. Idziemy do Cux-haven. Wzdłuż nabrzeży stoją statki, niektóre zmalretowane znacznie gorzej od nas. Przechylony na burtę leży zbożowiec, za nim statek bez mostku, następny - bez łodzi ratunkowych. Na wielu z nich trzepoczą w strasznym zachodnim wietrze bandery spuszczone do pół drzewca. Salutujemy kolejno pamięć wszystkich tych, co zostali pomiędzy czarnymi wulkanami gór wodnych. Cumujemy do nabrzeża, zajmując miejsce w szeregu statków, którym udało się powrócić z morza.

Następnego dnia statek zmienił się w stocznię. Dziesiątki stoczniovców szybko naprawiały szkody, szykując nas do wyjścia w morze. Mieliśmy nieco czasu, mogliśmy go spędzić na lądzie. Romek po wielu, wielu kieliszkach opowiedział mi po raz sto pierwszy historię o swojej ciotce:

- Na wołanie *papugi: Kohle hier! Kohle hier!* do drzwi ciotki zapukał węglarz z pełnym workiem na plecach. Ponieważ nie był to ten, u którego ciotka stale brała węgiel, zwymyślała go, mówiąc, że nikt u niego nie zamawiał. Ale węglarz domagał się zapłaty za fatygę, twierdząc, że słyszał wyraźnie, jak ciotka wołała: Węgiel tutaj! Węgiel tutaj! Ciotka domyśliła się, że to papuga. Dała pół guldena węglarzowi i postanowiła sprząć ptaka. Papuga zaraz na początku awantury schowała się przezornie pod łóżkiem. Rozwścieczona ciotka, nie mogąc znaleźć papugi, „popędziła kota” kotu. Przerażony kot, nie wiedząc o co chodzi, pognął tak szybko w zaciszny róg pod łóżko, że o mało się nie roztrzaskał o jego nogę. Widząc to papuga spytała kota: Czy i ty zamawiałeś węgiel?

* * *

W tym okresie zaczęło się organizować Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, późniejszy GAL. Po porozumieniu się z Duńczykami Starzec, Szymierz, ja oraz szereg innych absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie znaleźliśmy się na trzech jednostkach towarzystwa *Det Óstasiatiska Kompagni* jako asystenci. Kapitanowie oraz załogi składały się jeszcze z Duńczyków. Mieliśmy jednak przejąć od nich statki w najbliższej przyszłości, gdyż przechodziły pod polską banderę.

Na mostku wielkiego duńskiego transatlantyku pasażerskiego pełnił wachtę Starzec. Miał zadowoloną minę. Właśnie przed chwilą w drodze do Nowego Jorku statek minął Cape Wrath, wychodząc na ocean.

Po wachcie Starzec wpadł do kabiny Szermierza:

- Mam dla ciebie robotę.

- Jaką znów robotę? - spytał Szermierz.

- Kapitan kazał ci zrobić mapę oceanu. Wiesz, taki angielski arkusz zliczeniowy, *plotting sheet*, dla naszej trasy.

- Co? - oczy Szermierza stały się tak okrągłe, jakby nie mógł nimi objąć całej postaci Starca.

- No, wiesz, taką mapę bez brzegów, na której prowadzi się nawigację na oceanie - tłumaczył Starzec.

- Jak to: kazał mi zrobić? Przecież są takie mapy Admiralicji.

- Człowieku, człowieku! Gdyby były, to byś nie potrzebował ich robić. A jak ich nie ma to musisz.

- Jak to, nie ma? Co ty pleciesz? - zdenerwował się Szermierz.

- Człowieku! No, jak nie ma, to nie ma. Cóż ja na to mogę poradzić? Nie ma i musisz zrobić. Nawigacyjny zapomniał je zamówić. Kiedyśmy minęli Cape Wrath, kapitan zaczął szukać i nie mógł ich znaleźć.

- A cóż mnie to wszystko może obchodzić? Nie mam pojęcia, jak się taką mapę robi' - przerwał Szermierz.

- Widzisz, człowieku, to było tak: kiedy kapitan zaczął nawigacyjnego „roznosić”, tamten nie mógł z przerażenia słowa powiedzieć. Musiałem taką sytuacją wykorzystać.

- No i co? - zainteresował się wreszcie Szermierz.

- No i powiedziałem, że jest to głupstwo i że my taką mapę z łatwością zrobimy.

- No, to zrób! - zakonkludował Szermierz.

- Człowieku! Przecież gdybym umiał, to nie przyszedłbym i nie powiedział, że ci kapitan kazał zrobić.

- No to po co żeś się wyrwał, że umiemy i zrobimy?

- Jak to, po co? Człowieku, przecież byłem przekonany, że ty to umiesz. A po drugie, powiedz sam, chyba byś też wykorzystał taką sytuację, widząc przerażenie trzeciego? Na pewno też byś powiedział, że skonstruowanie siatki głupiej mapy jest dla nas niczym.

- Ale przecież ja nie mam pojęcia, jak to się robi! Zapomniałem!

- Ale powiedz: też byś powiedział, że zrobimy taką mapę? - nalegał Starzec.

- Może bym i powiedział, gdybym miał pewność, że ty potrafisz.

- No więc widzisz. Ja zrobiłem to samo, będąc pewien, że ty umiesz. Przecież miałeś u „Tosia” Ledóchowskiego czwórkę z nawigacji? Przecież nie postawił ci jej za „machanie pałaszem”. Masz książkę Tosia?

- Mam.

- No to zabieraj się zaraz do niej i „naumiewaj”. Ja pójdę do mechaników po papier i tusz. Cyrkle i grafiony mam u siebie.

Po upływie czterech godzin Starzec wchodził na mostek niosąc olbrzymi arkusz brystolu. Była zmiana wachty. Duński kapitan znów się pienieł na oficera nawigacyjnego za zapomniane mapy.

Starzec położył mapę na stole nawigacyjnym z taką miną, jakby kładł papier do pakowania, jakby w ogóle nie trzeba było nic obliczać i wykreślać. A przecież wszystkie południki i równoleżniki zostały wyciągnięte czysto tuszem, podziałka wyraźna, liczby oznaczające równoleżniki wypisane tuszem, jak nadrukowane. U dołu podana była również skala mapy oraz równoleżnik konstrukcyjny.

Na widok mapy wrócił kapitanowi humor. Uśmiechnął się do Starca i powiedział:

- *Very good, very good indeed!**

Starzec zasalutował i na skrzydłach radości sfrunął z mostku do mesy na podwieczorek.

* * *

W jakiś czas później nastąpił historyczny moment. Na pierwszym polskim transatlantyku pasażerskim, „Pułaskim”, objął dowództwo pierwszy polski kapitan. Witając się z nami kapitan powiedział:

- ZNACZY, dzień dobry panom!

Był to nasz dawny kapitan ze statku szkolnego „Lwów”. Kiedyśmy się potem zebrali w salonie, kapitan wyraził duże zadowolenie z opinii, jaką o Szermierzu i Starcu usłyszał od swego duńskiego poprzednika:

Znaczy, bardzo mi było przyjemnie, gdy posłyszałem o panów nieprzeciętnych zdolnościach, właśnie teraz, gdy panowie zostają oficerami na tym statku. Znaczy, tyle lat się nie widzieliśmy. Panowie mocno się zmienili. Znaczy, chętnie bym usłyszał, czym panowie tak zaimponowali duńskiemu kapitanowi?

- Brakiem subordynacji, panie kapitanie! - odpowiedział śmiejąc się Starzec.

* *Very good, very good indeed* (ang.) - bardzo dobrze, naprawdę bardzo dobrze.

Poczucie humoru u kapitana było nieco odmienne niż u Starca:

- Znaczy, jak to? Nie rozumiem. Znaczy, wprost przeciwnie, kapitan bardzo podkreślał zdyscyplinowanie panów.

Starzec wcale nie zmieszany wyjaśnił:

- Podczas dotychczasowej naszej służby nauczyliśmy się rozumieć pod słowem „subordynacja” okazywanie się w każdej sytuacji głupszym od swego przełożonego.

„Znaczy kapitan” milczał, słuchając uważnie. Uświadomiliśmy sobie *naraz*, że rozmowa - prowadzona w ten sposób z zimnym komandorem marynarki wojennej, sztywnym, pozbawionym zapewne poczucia humoru, wymagającym i drobiazgowym, nie znoszącym sprzeciwu - zesłała na niewłaściwe tory. Wycofać się nie było już można. Starzec brnął więc dalej, ażeby jak najszybciej wyjaśnić sytuację:

- Oficer nawigacyjny zapomniał zamówić *plotting sheet*. Przerażony niezadowolaniem kapitana nie domyślił się, że można to z łatwością zrobić samemu. Wykorzystałem sytuację i powiedziałem, że taką drobnostkę chętnie wykonamy...

Kapitan popatrzył łagodnie na Starca i przez zaciśnięte jak zawsze zęby powiedział:

- Znaczy, jeśli panowie w ten sposób pojmują niesubordynację, to wołałbym, żeby panowie w dalszym ciągu pozostali niesubordynowani.

OBAN

Zaczął się na redzie podwójnie pięknego miasta Cowes. Podwójnie, bo w istocie są to dwa miasta, chociaż noszą jedną nazwę. Rozdziela je ujście rzeki Medina, która przepływa przez całą wyspę Wight. Transatlantyk „Polonia” w podróży turystycznej dookoła Wielkiej Brytanii rzucił tam lewą kotwicę.

Anglia to jedyny kraj na świecie, gdzie przepisy wydane nawet w szesnastym wieku nie tracą nic ze swej świeżości i w dwudziestym. Tak też się miało z przepisami co do wysadzania na ląd i zabierania z lądu pasażerów w jednym ze ślicznych miasteczek Cowes. Przepisy te ustanowiła w szesnastym wieku królowa Elżbieta Pierwsza.

Turystów z „Polonii” przewoziliśmy na brzeg szalupami statkowymi, wysadzając ich w ściśle określonym miejscu. Natomiast z lądu należało zabierać ich z zupełnie innego miejsca, oddalonego o kilkaset metrów od tego, w którym wysiedli. Tak było przez cztery wieki i żadnemu z nas - oficerów nawigacyjnych „Polonii” - przez myśl nie przeszłoby zmienić zarządzenie królowej.

Inaczej o tym myśleli turyści-Polacy.

Turyści są na statku „gatunkiem” zupełnie odmiennym od zwykłego pasażera. Nie znoszą sprzeciwu w najbardziej nawet wyszukanej formie.

Wobec tego, by nie *zrażać* krajowych turystów do wycieczek na naszych statkach pasażerskich, zmuszeni byliśmy w obcowaniu z nimi używać dostępnych dla nas sposobów chińskich, starogreckich i angielskich.

Jeśli na przykład turysta pytał o jakąś sprawę, która wymagała pójścia do biura intendenta okrętowego, mówiliśmy wytworną chińszczyzną, tłumaczoną na język polski: „Może pan pozwoli swym stopom dotknąć desek pokładu przed okienkiem biura intendenta?”

Gdy stojącego przy trapie oficera spytała pasażerka, czy nie widział jej męża, nie wolno było odpowiedzieć „nie”. To byłoby niegrzeczne. Należało odpowiedzieć sposobem greckim: „Wydawało mi się, że poszedł z taką wysoką blondynką” - jeśli pytająca była brunetką i odwrotnie - „z wysoką brunetką” - jeśli pani miała włosy blond, a wzrost raczej niski. Odpowiedź taka okazywała się przeważnie po myśli szukającej męża niewiasty. Zmieniała natychmiast wyraz twarzy i gnała w jej tylko wiadomym kierunku. Później musieliśmy zwykle wyjaśniać, że się nadmieniło: „wydawało mi się”.

Jeśli chodziło o zadane przez piękną turystkę pytanie rodzaju: „Czy przyszły do mnie listy?”, to używaliśmy systemu angielskiego. Anglik siedzący w autobusie jadącym na przykład do Oxfordu, nigdy nie odpowie „tak” na pytanie: „Czy ten autobus idzie do Oxfordu?”

Odpowiedź jest zawsze jednobrzmiąca: „JA MYŚLĘ, że do Oxfor-du”. Anglik tym autobusem jeździ codziennie od pięciu lat, ale on „tylko myśli”, że autobus idzie do Oxfordu. Na pytanie, czy do NIEJ przysły listy, nie wolno było dać odpowiedzi, w której mógł być cień słowa „nie”. Odpowiedź musiała być zawsze pozytywna, a więc: „Tak, ja myślę, że są u intendenta”. Inna zupełnie sprawa, w jaki sposób intendent potrafi wytłumaczyć spodziewającej się listów turystce, że nic do niej nie przyszło. Toteż jeśli się później spotkało turystkę „oko w oko”, mówiło się: „Przecież powiedziałem tylko, że ja myślę. Widocznie źle myślałem, jeśli u intendenta listów nie było”.

Przez parę lat doskonale wyćwiczyliśmy się w tej chiń-sko-grecko-angielskiej grzeczności. Była ona obowiązkowa, jednak często tylko jednostronnie. Turysta mógł być nawet niegrzeczny, ale my - nigdy. Kapitanowi woleliśmy o naszym „systemie grzeczności” nie opowiadać, mino to nigdy nie słyszał o nas nic prócz pochwał.

Jednak w Cowes między nami a turystami stały przepisy królowej. Nie mieliśmy prawa obalać porządku ustanowionego przez Elżbietę Pierwszą i musieliśmy opowiedzieć się w tym wypadku po jej stronie.

Drugi oficer, Zygmunt Deyczakowski, wysadził na ląd grupę turystów i odbił od brzegu; by przejść do drugiej przystani, z której można było zabierać pasażerów wracających na statek.

W tej samej chwili nadbiegł jeden z turystów, głośno wołając: „Stop! Stop!” i żądając od naszego „drugiego”, by go zabrał z tego mola, z którego królowa Elżbieta już przed czterystu laty zabroniła zabierać kogokolwiek. Drugi oficer pokazał mu ręką miejsce, dokąd idzie motorówka i skąd może go zabrać zgodnie z *Queen's regulation*.

Turysta, w prostej linii prawnuk Raptusiewicza, zaczął okropnymi słowami lżyć potomka de ja Oczakowskiego. Nie przestał czynić tego nawet w miejscu, gdzie inni turyści czekali na motorówkę „Polonii”. Drugi oficer przybladł, ale powiedział tylko jedno zdanie:

- Korzysta pan z tego, że obowiązuje mnie bezwzględna grzeczność.

Zabrał turystę na motorówkę, przewiózł na „Polonię” i zameldował o wszystkim starszemu oficerowi. Jednogłośnie oświadczyliśmy, że jeśli „turysta” nie przeprosi drugiego oficera wobec tych osób, które były w łodzi, żaden z nas więcej go na ląd nie zawiezie ani z lądu nie zabierze.

„Turysta” usiłował przekonać kapitana o winie „Deja”, ale kapitan oświadczył mu, iż nie ma wątpliwości co do tego, że oficer na pewno zachował się grzecznie, ponadto

miał rację. I dodał, że jeśli „turysta” nie przeprosi „drugiego”, oficerowie postąpią słusznie nie biorąc go na motorówkę.

Na lunch starszy oficer, Deppisz, zjawił się u nas w mesie jako gość i oświadczył, że ponieważ „turysta” siedzi przy jego stole w salonie jadalnym, nie pozostało mu nic innego jak przenieść się do mesy oficerskiej, pozostawiając „turyście” do towarzystwa swoje puste krzesło.

Wszyscy turyści byli oburzeni na „Raptusiewicza”, ale ten postanowił uchodzić za ofiarę.

Podróż dookoła Wielkiej Brytanii była tak pomyślana, że prawie wszędzie stawaliśmy na kotwicy, przewożąc pasażerów na ląd naszymi motorówkami. „Turysta” musiał wobec tego siedzieć na statku i oglądać wszystko wyłącznie z pokładu „Polonii”. Za angielskie środki lokomocji nie chciał płacić.

Wśród tej burzy w szklance wody dotarliśmy do Oba-nu. Instrukcje dane kapitanowi mówiły o rzuceniu kotwicy w centrum ruchu turystycznego, a mianowicie na redzie tej znanej miejscowości.

Reda Obanu osłonięta jest od strony zachodniej górzystą wyspą Kerrera. Pomiedzy lądem i wyspą znajduje się wąska cieśnina, a w cieśninie są ostre podwodne skały.

Kapitan przyglądał się mapie z wielką uwagą, wreszcie ustawił nas na namiernikach i przy mapach, zarządził alarm manewrowy jak do cumowania w porcie i zaczęliśmy wchodzić w cieśninę.

Jeden z nas bez przerwy brał namiary obiektów na lądzie, drugi kreślił, kapitan zaś podawał komendy na ster i do maszyn. Musieliśmy przejść cieśninę ocierając się nieomal o jedną ze ścian wyspy, by nie nadzieć się na podwodne skały. Z obu brzegów powiewały do nas setki chusteczek, mieliśmy wrażenie, że „Polonia” idzie bulwarem, nad brzegiem wąskiego pasma wody.

Na redzie Obanu wcale nie było dużo więcej miejsca niż w cieśninie. Tyle tylko, że mieliśmy nadzieję, iż może uda nam się obrócić. Trudno zresztą nawet nazwać redą ową wciśniętą pomiędzy wzgórze zatokę, w której stały zakotwiczone małe jachty. Rzuciliśmy i my kotwicę.

Za chwilę dobiła do trapu motorówka z władzami portowymi i pocztą. Przyjechał kapitan portu. Był rozentuzjasmowany, długo potrząsał ręką naszego kapitana i serdecznie mu za coś dziękował. Po nim czynili to z takim samym entuzjazmem wszyscy inni, którzy przyjechali motorówką.

Okazało się, że rozpiera ich radość, że pierwszy raz w historii Obanu mogą podziwiać coś więcej niż jachty. Jak Oban Obanem nigdy jeszcze nie zawinął tu żaden większy statek handlowy. Nasz był pierwszy i to od razu - pasażerski transatlantyk. Zapewniono kapitanowi, że zaraz zjawią się najlepsi artyści malarze, by uwiecznić to wydarzenie wspaniałymi portretami.

Zaledwie przedstawiciele władz Obanu zeszli z mostku, zjawił się intendent z pocztą. Wynikało z niej, że nasz „turysta” nie próżnował: wysłał elaborat do dyrekcji linii w Warszawie, w którym doniósł, że jest uwięziony na „Polonii” przez kapitana, że żąda natychmiastowego rozpatrzenia jego sprawy, zwrotu wypłaconych za podróż pieniędzy i ukarania kapitana o nawykach średniowiecznego pirata.

Kapitan wysłuchał czytanego przez intendenta pisma dyrekcji, uśmiechnął się i powiedział:

- Znaczy, teraz mnie malują i tutaj, i w Warszawie. Znaczy, nie wiem, który obraz będzie lepszy?

QUANTO COSTO

Siedmiuset siedemdziesięciu siedmiu turystów z pokładu naszego transatlantyku podziwiała fiordy Norwegii. Za każdym zakretem skał ukazywały się oświetlone podbiegunowym, nie zachodzącym w lecie słońcem coraz to inne i coraz piękniejsze lustrzane tafle zaścielające dna granitowych kanionów.

Na mapach znaczyliśmy liczbami godzin momenty mijania kolejnych znaków nawigacyjnych. Mijaliśmy rozsiane na brzegach fiordów osiedla. Z oddali, na tle masywów górskich, domki wydawały się tak małe, że służyć mogły chyba za mieszkania dla lalek. Wszystkie te kolorowe domki miały bardzo wysokie i strome dachy, przystosowane do zsuwania się z nich śniegu. Za kręgiem polarnym bowiem w okresie wiecznej nocy wszystko w tym kraju zapada w sen zimowy pod kilkumetrową niekiedy pokrywą śnieżną.

Oprócz nas, na mostku znajdował się stale jeden z dwóch pilotów norweskich. Od rozpoczęcia wycieczek turystycznych na fiordy tak się dziwnie składało, że zawsze dwóch tych samych - ojciec i syn - trafiało na nasz statek. Zнали historię każdego osiedla, każdego domku i każdej rodziny aż do najdrobniejszych szczegółów.

W tym na przykład małym czerwonym domku, stojącym tuż nad wodą, mieszkał przyjaciel pilota-ojca. Pewnego dnia usiadł na brzegu fiordu z wędką. Była pora obiadowa, żona jego szykowała się do smażenia ryb. Na patelni miała rozpuszczony tłuszcz i już zamierzała położyć obtoczoną w sucharku rybę, gdy nagle usłyszała syk i spostrzegła na patelni trzepoczącą się inną, szafirowo-srebrną, znacznie większą od tej., którą trzymała w ręku. To mąż przed chwilą wyciągnął ją z wody. Poderwał wędkę tak silnie, że ryba zerwała się z haczyka i przez otwarte okno wpadła do kuchni wprost na przygotowaną patelnię.

Kiedy indziej, gdy mijaliśmy duże osiedle, pilot opowiedział, że stało się ono siedzibą milionerów dzięki olbrzymiej ławicy ryb, która wpłynęła do fiordu. Mieszkańcy osiedla odcięli rybom możliwość powrotu...

Pewnego pamiętnego dnia osada, położona na małej wysepce okryła się żałobą. Pozostały w niej same kobiety. Ani jeden mężczyzna nie wrócił z połowu. Wszyscy zostali na zawsze w morzu...

Hen, za Lofotami, zapadłe wśród niebotycznych brzegów fiordu osiedle słynie z największego przyrostu ludności. Przyczyną są śniegi, które leżą tutaj najdłużej...

Opowiadaniem tymi, zasłyszczanymi od naszych pilotów, zaćmiewaliśmy sprawę baedekera. Wielu turystów wertowało go bez przerwy, sprawdzało prawdziwość podanych

przez nas szczegółów. Chcieli wiedzieć wszystko, nazwę każdego szczytu, jego wysokość, nazwę każdego osiedla. Wykluczali możliwość naszej niewiedzy. Jeśli któryś z nas, oficerów pokładowych, nie odpowiadał z miejsca na zadane pytanie, należało oczekiwać głośnego szeptu: „nieuprzejmy”.

Pamiętam, że w czasie jednej podróży, gdy staliśmy na kotwicy koło Obanu w Szkocji, zostałem zaskoczony pytaniem o nazwę małego miasteczka leżącego w pobliżu. Odpowiedziałem szybko, że jest to „pierwsza okolica Obanu”. Na następne pytanie, dotyczące nazwy leżącego trochę dalej osiedla, odpowiedziałem: „to druga okolica Obanu”. Usiłowałem przy tym oddalić się jak najszybciej, ale uczyniłem to nie dość szybko, bo zdażyłem usłyszeć szept: „bardzo mało inteligentny”.

Teraz wśród fiordów dziób statku wrzyna się w zwierciadła lustrzanych tafli, niszczy odbite w nich, odwrócone obrazy skał i rozpiętego nad nimi nieba. Statek wydaje się zawieszony w przestrzeni. W takich chwilach można zapomnieć, że jest się oficerem nawigacyjnym na służbie.

- Przepraszam pana, jak się nazywa to miasteczko? To, które minęliśmy z lewej strony od dziobu - usłyszałem naraz obok siebie głos. Pytał starszy pan z siwą brodą. Miał wygląd profesora. Jedną rękę wyciągnął w kierunku mijanej osady, w drugiej trzymał Baedekera.

Pomimo że starszy pan przekroczył granice sanktuarium i wszedł na mostek, obowiązywała nas wieczna i nieustająca uprzejmość w każdej sytuacji. Odpowiedź musiała być naturalnie natychmiastowa i wyczerpująca.

- QUANTO COSTO - odpowiedziałem bez chwili namysłu.

- Jaka dziwna włoska nazwa - zauważył siwy pan. - W baedekerze jej nie ma.

Wpadłem - przemknęło mi przez myśl. Ale gdybym powiedział na przykład Solheim czy Dunham, to by się jeszcze pytał, czy to się pisze przez „h”, a tak będzie przez pół dnia dociekał, skąd tutaj na północy wzięła się południowa nazwa jakiegoś małego miasteczka.

- W Baedekerze wielu rzeczy nie ma - broniłem swego autorytetu. Nie przewidziałem jednak, że usłyszę natychmiast:

- Skąd w tym miejscu, na północy, taka czysto włoska nazwa? - Postanowiłem utrzymać w mocy nazwę Quanto Costo. Po pierwsze, by nie podważyć autorytetu oficera pokładowego, po drugie, by okazać się nawigatorem, który też coś w życiu odkrył i nazwał; po trzecie, by sprawić radość bliźniemu. Wszystkie trzy przesłanki uważałem za

słuszne, moralne i przyjemne. Najważniejsze było jednak to, że mimo zaskoczenia nie dałem się wytrącić z postawy „inteligentnego” oficera nawigacyjnego.

- To bardzo dziwna nazwa na północy - monologował starszy pan. - Wątpię, aby Rzymianie zapuszczali się tak daleko. Chociaż...

„No, jeśli wyobrazi sobie, że to Rzymianie nazwali miścinę Quanto Costo, obedrze mnie z nimbu ojca chrzestnego” - pomyślałem. Quanto Costo stało mi się nagle drogie, postanowiłem walczyć o to ojcostwo do upadłego.

- Panie profesorze! - zacząłem wyjaśniać. - W wieku siedemnastym rozbił się w pobliżu włoski statek. Na statku znajdował się młody, bogaty Włoch. Uratowali go mieszkańcy tej osady, jedyne z całej załogi, która zginęła roztrzaskana o skaliste brzegi.

Obywatel Reggio di Calabria był tak wdzięczny za uratowanie, przeżył przecież tyle strasznych chwil, że wszystko, co posiadał, wydawało mu się niczym w porównaniu z ocalonym życiem. A pozostał mu trzos w postaci pasa wypełnionego złotymi monetami. Za ofiarowaną sobie gościnność, za każdy posiłek czuł się ogromnie zobowiązany i za wszystko chciał płacić złotem. Pytał: „*quanto costo?*”*, „ile kosztuje?” i dawał złotą monetę. Wszędzie słychać było jego dźwięczny, wesoły głos: „*quanto costo? quanto costo?*” Przydomek „Quanto Costo” szybko przylgnął do pięknego Włocha.

Wydostanie się z tej północnej krainy nie było w siedemnastym wieku łatwe. Włoski rozbitek zapadł więc na sen zimowy u najbogatszego obywatela, który posiadał największe domostwo. U młynarza.

O! Jeszcze pan profesor może dojrzeć miejsce, gdzie stał stary dom, bo po dziś dzień ruiny młyna istnieją na skraju osady, przy potoku górskim. Proszę spojrzeć, teraz widać doskonale koniec miasteczka i ciemną smugę potoku!

Podczas gdy „profesor” usiłował wypatrzeć ruiny, mówiłem dalej:

- Młynarz, jak w baśni, miał piękną córkę. Włoch zrezygnował więc z powrotu do swego kraju. Ożenił się z młynarzówną. Zmieszanie ras i warunki klimatyczne - śniegi przez całe miesiące w ciągu wielu lat - spowodowały, że „Quanto-costowicze” zaludnili nieomal całą osadę. Mieli fortunę. Osada rozrosła się w miasteczko.

Miejscowa rada miejska, składająca się z radnych podobnych do... Kalabryjczyków, postanowiła na cześć swego pradziada nazwać miasteczko Quanto Costo. Po dziś dzień mieszkańcy osady budzą podziw turystów swymi kruczymi włosami i oliwkową cerą. Kobiety słyną z piękności...

* Poprawnie po włosku pytanie to powinno brzmieć: *quanto costa?*

- Nadzwyczajne, nadzwyczajne! - przerywał mi od czasu do czasu „profesor”.

Quanto Costo już dawno zniknęło za wysoką ścianą skalną. Zachwycony pan przedstawił mi się uprzejmie, potrząsnął moją ręką i prosił, bym mu koniecznie podał „źródła”.

Powiedziałem, że skarbnicą tych opowiadań był stary pilot, który płynął z nami podczas pierwszej podróży na fiordy.

- Nadzwyczajne, nadzwyczajne! - powtarzał wzruszony „profesor”. - Wie pan, nigdy bym nie przypuszczał, że gdzieś nad dalekim, cichym fiordem usłyszę tak romantyczną historię. Nadzwyczajne! Jestem panu niezmiernie wdzięczny, panie poruczniku.

O godzinie dwunastej skończyłem wachtę. Wypełniłem dziennik okrętowy i zaznaczyłem na mapie pozycję na godzinę dwunastą. Zdałem służbę koledze i zszedłem z mostku. Miałem przed sobą osiem wolnych godzin.

Wieczorem, o dwunastej, znów byłem na mostku. Latem zabawnie brzmi za kręgiem polarnym powiedzenie „wieczorem” i „rano”. Takie pory dnia tu nie istnieją. Najwyżej można powiedzieć, że „w momencie gdy słońce było na wschodzie” lub „na zachodzie”. Najgorzej z północą, godziną duchów; słońce jest wówczas także widoczne... w kierunku północnym.

Gdy słońce było między zachodem a północą, na mostku zjawił się kapitan. W zjawieniu się tym nie było w zasadzie nic nadzwyczajnego. Ale podszedł do mnie i zapytał:

- Znaczy, proszę pana, znaczy, gdzie jest Quanto Costo?

Kapitan miał zwyczaj sprawdzać nasze przygotowanie do wachty, zadając pytania dotyczące nazw i charakterystyki świateł, które mogliśmy widzieć podczas naszej służby. W fiordach nigdy o to nie pytał, gdyż na mostku był zawsze jeden z pilotów. Pytanie to nie mogło zresztą odnosić się do świateł, bo ich nie było. O co kapitanowi chodzi?

W ciągu ośmiu wolnych godzin dużo czasu spędziłem wśród turystów, na podziwianiu widoków. Rozwiąłem wiele wątpliwości co do nazw szczytów i osiedli. Toteż w chwili, gdy usłyszałem pytanie kapitana, nie pamiętałem już porannej rozmowy z „profesorem”.

- Nie wiem, panie kapitanie - odpowiedziałem. - Nigdy takiej nazwy nie słyszałem.

Kapitan z zasady niczemu się nie dziwił lub usiłował nie dziwić, ale w tej chwili robił wrażenie wyraźnie zdumionego:

- Znaczy, jak to pan nie wie? - wycedził przez zaciśnięte zęby. Z kolei ja zrobiłem zdumiony wyraz twarzy.

- Znaczy, pan był na wachcie od ósmej do dwunastej?

Niezaprzeczalnie byłem. Obaj o tym doskonale wiedzieliśmy.

- Tak jest - odpowiedziałem.

- Znaczy, z panem rozmawiał taki siwy pan z brodą? Znaczy, taki profesor geografii z uniwersytetu? Znaczy, siedzi koło mnie przy lunchu i, znaczy, dzisiaj cały czas opowiadał mi o Quanto Costo...

W tym momencie przypomniałem sobie.

- Znaczy, profesor prosi, by mu podać szerokość i długość geograficzną Quanto Costo. Znaczy, chce napisać o tym do jakiegoś pisma.

- Niestety, panie kapitanie, ja nie pamiętam.

- Znaczy, jak to „niestety”? - zaniepokoił się kapitan.

- Niestety, nie mogę pokazać, gdzie leży Quanto Costo na mapie - poprawiłem się.

- Znaczy, pan z rana pokazywał profesorowi Quanto Costo?

- Pokazywałem, panie kapitanie, ale...

Nie dokończyłem, gdyż kapitan znów wycedził przez zęby:

- Znaczy, jak to pan teraz mówi, znaczy „niestety”?

Gdy kapitan z takim naciskiem wymawiał słowo NIESTETY, przypomniało mi się opowiadanie mojej matki, która uczyła kiedyś małego chłopczyka, bardzo rozkapryszonego. Gdy matka chłopca, nie mogąc zadośćuczynić jego niezliczonym żądaniom, mówiła „niestety” chłopak wpadał w gniew, tupał nóżkami i wołał: „właśnie że STE-TY, STETY!!!”

W wyobraźni pojawił mi się ów chłopak, tylko miał na sobie mundur kapitana i nie tupał nóżkami, ale wołał STETY! STETY!

- Pokazywałem, panie kapitanie, ale ta osada wcale nie nazywa się Quanto Costo.

- Znaczy, jak to nie nazywa się Quanto Costo? Znaczy, ja nic nie rozumiem, co pan mówi? Znaczy, jak się nazywa ta osada?

Teraz znalazł się nowy obrońca nazwy Quanto Cysto - myślałem i kłąłem siebie w duchu.

- Nie wiem, panie kapitanie, jak się ta osada nazywa i nie wiem, gdzie leży.

- Znaczy, pan przed chwilą oświadczył, że pan rozmawiał z profesorem i że mu pan pokazał i powiedział, że ta osada nazywa się Quanto Costo...

- Powiedziałem, panie kapitanie...

- Znaczy, jeżeli pan powiedział, znaczy, pan wiedział - logicznie rozumował kapitan.

Gdybym był w innych stosunkach z kapitanem, powiedziałbym mu może, że obaj moglibyśmy sprawę oddać do rozstrzygnięcia Wielkiemu Kalifowi z Bagdadu, Haruno-wi Sprawiedliwemu, który twierdził zawsze, że „Mądry wie, co mówi. Głupi mówi, co wie”. Ale jak by określił Harun al-Raszyd takiego, co „powiedział, ale nie wiedział”?

- Nie wiedziałem, ale powiedziałem - zdobyłem się na szczerość.

- Znaczy, proszę pana, *znaczy*, ja pierwszy raz w życiu słyszę, że ktoś nie wiedział i powiedział.

Zaczęło mi się robić zimno i gorąco na przemian. Milczałem. Tej rozmowy nie skończymy nigdy - pomyślałem. - *Hic haeret aqua** - przypomniały mi się słowa Cyncerona. Sytuacja była bez wyjścia. Szukałem słów wytłumaczenia.

- Znaczy, pan nie chce mi powiedzieć?

- Ależ, panie kapitanie - zaprzeczyłem gorąco. - Jak pan kapitan może mnie o coś podobnego posądzać. Przecież gdybym wiedział, to bym panu kapitanowi powiedział.

Szczęka kapitana była dla nas czymś w rodzaju wskazówki w aneroidzie. Już ustawiona na „sztorm”, przesunęła się teraz na „zmianę”. Wyraz jego twarzy nieco złagodniał. Kapitan szybciej by się nauczył jeszcze jednego obcego języka, niż zrozumiałby nasz system dawania odpowiedzi pasażerom. Każdy z nas znalazłby wyjście, ale nie on. Pojąłem, w jakiej sytuacji *znalazł* się przeze mnie. Profesor, jeśli siedzi podczas posiłków koło kapitana, jest tak zwaną *persona grata*, innymi słowy „najdostojniejszą osobą” w tej podróży. I będzie tak siedział przy nim do jej końca. Kapitan zaś będzie się starał zadośćuczynić jego prośbie. A przecież nie pokaże mu osady na mapie ani nie powie, że oficer nawigacyjny opowiedział zmyśloną historię. Taka możliwość nawet by mu przez myśl nie przeszła.

- Znaczy, proszę pana, znaczy, skąd pan wiedział, że ta osada nazywa się Quanto Costo? Znaczy, profesor mówi, że panu pilot powiedział. Znaczy, który: ojciec czy syn?

- Ani ojciec, ani syn, panie kapitanie. Profesor nagle mnie zapytał, a ja nagle odpowiedziałem, że Quanto Costo.

- Znaczy, proszę pana, znaczy, pan żąda, żebym ja uwierzył, że człowiek może coś powiedzieć, czego nie wie.

Nawet, znaczy, pokazać coś, czego nie ma. Znaczy, rozumie pan, ja tego nie rozumiem!

* *Hic haeret aqua* (łac.) - tu zatrzymuje się woda.

Kapitan skinął mi głową na znak zakończenia rozmowy i poszedł do kabiny. Zostałem na mostku, przyrzekając sobie szczerze, że już nigdy niczego nie powiem, czego nie wiem. Jeśli wytrzymam.

NORDKAP

Słońce od dawna już nie zachodziło: krążyło nad horyzontem w różowoopałowej mgle, „w dzień i w nocy”. Zbliżaliśmy się do wyspy Mageróy, której najbardziej na północ wysunięty cypel - to słynny NORDKAP.

Natychmiast po rzuceniu kotwicy zabraliśmy się do spuszczenia na wodę łodzi ratunkowych. Czekala nas trudna praca przerzucenia z „Polonii” na wilgotny brzeg Nordkapu siedmiuset siedemdziesięciu siedmiu turystów. W chwili gdy wszystko było gotowe do wodowania pierwszej z szalup, spośród brezentu leżącego na jej dnie wysunęła się zupełnie nieoczekiwanie jakaś postać.

„Pasażer na gapę” - przemknęło nam wszystkim przez myśl. - Ale skąd i dokąd? Na Nordkapie?!

Spośród brezentu ukazała się siwa starsza pani o miłej twarzy. Turystka.

- Jak dobrze, że się pani obudziła - rozpoczęliśmy rozmowę.

- Wcale się nie obudziłam, bo nie spałam. Od sześciu już godzin siedzę tutaj, bo chcę zjechać w łodzi ratunkowej na wodę.

Zaczęliśmy tłumaczyć miłej pani, że jest dość wysoka fala i jeśliby się jej coś stało, będziemy za to odpowiedzialni. Prosiłiśmy, by zaczekała do czasu, aż zaczniemy spuszczać łodzie w jakimś cichym fiordzie. Wówczas ją zawiadomimy.

Pani nawet słuchać o tym nie chciała: im niebezpieczniej, tym lepiej.

- Mowy nie ma, by mnie panowie stąd usunęli. Siłą chyba, ale sądzę, że panowie są dobrze wychowani i nie zastosują w stosunku do mnie brutalnej siły. Zresztą i tak będę się broniła.

Sytuacja stawała się zabawna. Pani wyglądała bardzo sympatycznie i była zdecydowana oddać życie za emocje zjechania do wody w łodzi ratunkowej.

- Wariatka - szepnął cicho jeden ze sterników. - Nic gorszego nas już spotkać nie mogło.

- Proszę panów - pasażerka zdecydowała się na wyjaśnienia - proszę mnie zrozumieć. Jestem nauczycielką gimnastyki i przyrzekłam dzieciom, że zjadę w łodzi ratunkowej na wodę właśnie na Nordkapie i że opowiem im o swych wrażeniach. Nie mogę nie dotrzymać danej dzieciom obietnicy. By nie zasnąć momentu, w którym panowie będą spuszczać łodzie na wodę, wolałam umieścić się w jednej z nich i czekać pomimo chłodu i niewygody.

Cóż, nie było innego wyjścia jak spuścić starszą panią w łodzi na wodę, by dotrzymała danej obietnicy. Bojąc się, żeby nie została uderzona blokiem przy wybaczeniu go, w momencie gdy łódź znajdzie się na grzbiecie wysokiej fali, poprosiliśmy tylko, aby usiadła na dnie szalupy. Nauczycielka była zachwycona powietrzną podróżą i chętnie zgodziła się zachować tajemnicę, by nie przysporzyć nam nowych amatorów silnych wrażeń.

Zaczęliśmy przewożenie tych wszystkich, którzy pragnęli postawić stopę na Nordkapie. Odbywało się to w dość trudnych warunkach: wysoka i długa fala co chwila podnosiła łódź ratunkową do góry lub opuszczała w dół.

Do szalupy można było wejść tylko w momencie, gdy ławki znajdowały się na tym samym poziomie co dolna platforma trapu. W sekundę później łódź opadała kilka metrów poniżej platformy. Załadowywanie w tych warunkach na łodzi ponad siedmiuset turystów było pracą w pocie czoła.

Mieliśmy nadzieję, że na widok takich trudności w dostaniu się na Nordkap ilość chętnych zmaleje przynajmniej o jedną z turystek, która liczyła sobie lat dziewięćdziesiąt, oraz jej męża - młodzika, który miał lat siedemdziesiąt. Ale nadzieje okazały się zwodnicze. Nasz system załadowywania pasażerów ze statku do łodzi ratunkowych miał tak nieprzeparty urok dla kobiet, że czarowi jego uległa również ta najstarsza z nich.

System nasz polegał na przymocowaniu do dolnej platformy trapu dwóch długich i grubych bali, które sięgały daleko w głąb wody, niżej niż opadała fala. Łódź ratunkowa, przylegająca burtą do bali, nie mogła wsunąć się pod platformę trapu, tylko podnosiła się do jej poziomu i opadała na dół, tuż przy tym zaimprovizowanym *zabezpieczeniu*. Od entuzjastów zwiedzania Nordkapu żądaliśmy ślepego posłuszeństwa i zaniechania wszelkiej własnej inicjatywy. Jeden z oficerów, stojąc na dolnej platformie trapu, ustawiał „bezcenny ładunek” twarzą do łodzi ratunkowej. W momencie gdy szalupa dochodziła do najwyższego punktu, ujmował „ładunek” w pasie i oddawał oficerowi stojącemu w łodzi. Oficer ten z kolei oddawał otrzymany „skarb” sternikowi, sternik podawał marynarzowi, który już go odpowiednio „układał” w łodzi. „Z ramion - w ramiona” nazwano ten sposób. „W wypadku prerażenia wolno jedynie rzucać się na szyję oficerowi. Łapanie się bali czy schodni grozi kalectwem” - tak zmuszeni byliśmy pouczać naszych turystów.

Z prawdziwym prerażeniem myśleliśmy o jednej parze, którą stanowił pewien nasz wielki podróżnik przez duże „P” wraz z żoną. Przed rzuceniem kotwicy stali zawsze na dziobie statku, ona w berecie pomarańczowym, on - w granatowym, w specjalnych turystycznych kostiumach jak do gimnastyki. Oboje mieli na sobie zawsze obfity ek-

wipunek, składający się z lornetek, mapników, aparatów fotograficznych, światłomierzy, chlebaków, apteczek i wielu innych przedmiotów, których przeznaczenia nie byliśmy w stanie nawet się domyślić. Kiedyś stojąc na wachcie i widząc naszych podróżników w pełnej gotowości, naszkicowałem ich sylwetki obwieszone tymi przedmiotami. Rozpoznać ich było łatwo i odróżnić płeć po kolorze beretów. Gdy kończyłem swój szkic, usłyszałem niespodziewanie pochwałę:

- Znaczy, doskonale! Znaczy, to... pan L., a to... pani L. Znaczy, to będzie można umieścić w gazetce okrętowej.

Ścierpłem, przyłapany na zajmowaniu się w czasie służby rysunkami, ale kapitan widocznie nie zorientował się. W każdym razie nic na ten temat nie powiedział.

Teraz, w czasie załadunku pasażerów do szalup, ze strachem myśleliśmy o tym, któremu z nas przypadnie w udziale podawanie tej pary wędrownych jeży.

Napełniliśmy turystami dwie łodzie i motorówkę, która wzięła obie łodzie na hol i poszła w kierunku pomostu, gdzie można było lądować. Mieliśmy tylko dwa takie „pociągi”, musiały one przewieźć na ląd wszystkich turystów, po to wyłącznie żeby postawili swe stopy na lądzie Dalekiej Północy. Innych atrakcji nie było, poza hotelem na szczycie urwiska Nordkapu, w którym można wypić kawę „z widokiem na ocean i słońce”.

Oficera, stojącego na platformie trapu i wyglądającego powrotu łodzi, czekający swej kolejki turyści zasypywali pytaniami. Było to zdawanie egzaminu ze wszechwiedzy. Rozpocynało się od tego, co widać. Jak tu głęboko? Jaka jest temperatura wody? Dlaczego słońce nie zachodzi i czy to nie szkodzi na oczy? Czy ludzie tutejsi nie chorują z tego powodu na bezsenność? Jeśli cały czas świeci słońce, to dlaczego jest tu taka marna roślinność? Dlaczego nie zbudowano tutaj miasta i portu? Czy są lokale rozrywkowe? Co można tutaj sobie kupić na pamiątkę? Czy to na pewno Nordkap, bo podobno morze jest tam tak wzburzone, że nigdy tam statki nie chodzą, a wszystkich turystów oszukuje się wioząc ich gdzie indziej i wmawiając, że to jest Nordkap? Gdyby tutaj był naprawdę Nordkap, to byłby napis, dlaczego nie ma napisu? Czy zdarzają się tutaj przemytnicy i co przemycają? Czy są jeszcze wikingowie? Czy są jakieś ślady po wikingach? Gdzie wikingowie przechowywali swoje skarby?

Początkowo usiłowaliśmy odpowiadać na te pytania przytomnie, ale w miarę jak ich przybywało, zaczynało się coś dziać w głowie, czego nie dało się wypowiedzieć słowami. Gdy zmienialiśmy się w tych warunkach na trapie, zdając jeden drugiemu służbę, zadawaliśmy sobie tylko lakoniczne pytanie: - Nie oszalałeś?

W oczekiwaniu na powrót łodzi ratunkowych, zasypywany pytaniami, starałem się zrazu odpowiadać rzeczowo. Jednakże po jakimś czasie zaczęło mi się to coś „dziać” w głowie. Wtedy właśnie któraś z pań, po wyjaśnieniu, że jej mąż jest smakoszem i we wszystkich krajach, jakie zwiedzają, interesuje się przede wszystkim daniami narodowymi lub takimi, z których słynie jakiś zakład (określiła to jako *specialite de la maison*), zadała mi pytanie: „Jaka jest narodowa potrawa na Nordkapie względnie *specialite de la maison* restauracji na górze”?

Natychmiast poinformowałem pytającą mnie panią, że jeśli chce sprawić mężowi prawdziwą ucztę kawową, musi go zaprowadzić na szczyt Nordkapu, do hotelu. Tam podają najlepszą białą kawę na świecie. Tylko śmietankę muszą podać w małych srebrnych dzbanuszkach.

- Proszę poprosić o *cream in siher jug*. Zapamięta pani? Otóż śmietanka ta jest specjalnością Nordkapu. Otrzymuje się ją tutaj dojąc polarne króliki, których farma znajduje się tuż za hotelem. Nie reklamują tego głośno z obawy, że nie wszystkim się to może podobać. Ale jeśli zaznaczyć, że ma być w srebrnych dzbanuszkach, to się otrzyma do kawy śmietankę z króliczego mleka. Osobiście uważam tę śmietankę za największy przysmak Nordkapu.

Do trapu dobiła motorówka. Oddałem ciało pytającej mnie pani koledze, uczyniłem to samo z inną panią, potem z panem, znów z panią i tak w nieskończoność, to jest do siedmiuset siedemdziesięciu siedmiu razy.

Jako jedna z pierwszych wylądowała na Nordkapie nasza dziewięćdziesięcioletnia turystka wraz z mężem. Na ląd udał się również kapitan wraz z całym towarzystwem.

Gdy ostatni pasażerowie znaleźli się już na lądzie - trzeba było rozpoczynać przywożenie wszystkich z powrotem na „Polonię”. Turyści, którzy już znaleźli się na statku, na widok odpływających do brzegu pustych łodzi zapragnęli odbyć jeszcze jedną wycieczkę na Nordkap. Z trudem udało nam się wytłumaczyć, że jeśli ich znów zabierzemy na ląd, to zabawa nigdy się nie zakończy, ponieważ dzień nie ma tu naturalnego końca.

Zaokrętowanie turystów poszło nam równie szybko i sprawnie jak ranne „ładowanie”. Nikt nie był uszkodzony, ani jednej złamanej ręki czy nogi. Wszyscy mieli za to wiele emocji: „Fala była ogromna, ale wcale się nie baliśmy”.

Prześcigano się w chwaleniu oficerów pokładowych. Byliśmy na ustach wszystkich. Przed podniesieniem kotwicy kapitan zaprosił nas na kieliszek wina, by wyrazić w imieniu pasażerów podziękowanie za nadzwyczajną troskliwość i uprzejmość, jakich od nas

doznali. Nic nie wskazywało na to, by coś mogło zakłócić harmonię panującą między wszystkimi na statku.

O godzinie dwudziestej pierwszej podnieśliśmy kotwicę. Przed dwudziestą drugą kapitan zjawił się na mostku, by zapisać coś w księdze rozkazów NOCNYCH (paradoks na tych wodach i w tym okresie). Wydawało się, że kapitan już powie swe sakramentalne „Znaczy, dobranoc” i zamknie tym dzień dzisiejszy, tymczasem podszedł do mnie i spytał:

- Znaczy, pan wiedział, czy pan nie wiedział, gdy pan powiedział?

Szczęka stała na „pogodnie”, wobec czego nie musiało to być coś znów tak bardzo groźnego. Usiłowałem sobie szybko przypomnieć, co i komu dzisiaj powiedziałem stojąc na trapie? Trochę popuściłem wodze fantazji opowiadając o „ojcu chrzestnym” Nordkapu, nawigatorze Bo-rough, mówiąc, że Anglicy uważają go za angielskiego Kolumba, który odkrył Rosjan. W rzeczywistości odkrył on tylko w połowie szesnastego wieku północne przejście do Moskwy i był pierwszym, który ochrzcił ten cypel imieniem Przyładka Północy.

- Powiedziałem, że Borough odkrył Rosjan, panie kapitanie.

- Znaczy, to pan wiedział. Ale byłem z całym towarzystwem w hotelu na kawie i, znaczy, zapytano mnie, czy też uważam kawę na Nordkapie za najlepszą na świecie? Znaczy, zdziwiłem się bardzo, dlaczego na Nordkapie ma być najlepsza kawa? Znaczy, rozumie pan, pasażerowie byli z kolei bardzo zdziwieni, że przyszedłem na kawę i nie wiem sam co piję. I spytali, czy żądałem śmietanki w srebrnym dzbanuszkę? Znaczy, nie-rozumiałem zupełnie, o czym oni mówią. Znaczy, wtedy jakaś pani zaczęła się śmiać, mówiąc, że jeden oficer zdradził jej tajemnicę Nordkapu. Znaczy, dowiedziałem się, że na Nordkapie jest hodowla królików polarnych, które się doi i to mleko podaje do kawy. I przez to ma być najlepsza na świecie. Znaczy, pan wiedział, czy pan nie wiedział, gdy pan o tym mówił? ZNACZY, DOBRANOC!

„OCEANIA”

Siedziałem w poczekalni Hotelu George'a w Wilnie, czekając na wuja, który przyjechał z Warszawy. Przeglądałem barwne tygodniki, potem wpadły mi w rękę ogłoszenia włoskich linii okrętowych reklamujących turystyczne wycieczki. Między innymi' zatrzymałem się dłużej nad zdjęciami i opisem pięknego, nowiutkiego statku pasażerskiego o nazwie „Oceania”. Podobał mi się jego szlachetny kształt, podziwiałem nowoczesne przyrządy nawigacyjne, luksusowo urządzone kabiny i jadalnie, pokłady zalane słońcem, roześmiane twarze pasażerów bawiących się w gry pokładowe.

Od tej chwili minęło kilka lat. Stałem na mostku „Polonii”, naszego największego statku pasażerskiego, pełniąc służbę oficera wachtowego. Krążyliśmy po najpiękniejszych zakątkach Norwegii: fiordy o krajobrazach nie mających równych sobie na świecie; strome, kilkusetmetrowe, pionowe prawie skały, ze spadającymi z nich wodospadami; zwierciadła obramowane granitem i zielenią, z odbitym w nich błękitem nieba.

W okresie białych nocy fiordy goszczą wśród swoich skał setki statków. Oceaniczne olbrzymy, luksusowo urządzone, z tysiącami turystów na pokładach przyplływają tutaj rokrocznie. Przejście kręgu polarnego obchodzi się na niektórych statkach niemal tak uroczyście jak przejście równika. Przekroczenie tej granicy wiecznego dnia i wiecznej nocy odbywa się z udziałem Neptuna, chrztem, nadawaniem imion i dyplomów.

W tym roku już po raz wtóry szliśmy na północ, do krainy wiecznego dnia.

Na pokładzie, wśród pasażerów, mieliśmy tym razem premiera i 'dwóch ministrów. Przywilejem, z jakiego korzystali w owym turystycznym rejsie, była możliwość stałego przebywania na mostku, gdzie ustawiono dla nich leżaki.

Naszymi ministerialnymi gośćmi byli: premier Jędrzejewicz z małżonką oraz ministrowie Börner i Sławek. Co do ilości zadawanych pytań nie różnili się od pozostałych turystów. Każdy z oficerów nawigacyjnych musiał wiedzieć wszystko, znać szczegóły o każdym spotkanym statku: jak się nazywa i jaką nosi banderę, skąd i dokąd idzie, co wiezie... Jeśli któryś z nas, zasypany gradem pytań, milczał, pasażerowie w nadzwyczajny sposób usiłowali radzić sobie sami:

- O patrzcie, patrzcie, przed dziobem z prawej strony jakiś okręt!

Po usłyszeniu takiego okrzyku przezornie wycofywaliśmy się z pola widzenia pasażerów.

- Co to za okręt? Dajcie szybko lornetkę!

Każda prawie grupa turystów posiadała wspaniałą lornetkę. Po dokładnym zbadaniu statku przez lornetkę - nowe trudności.

- Nie ma bandery! Nie mogę określić, jaki to statek. Aha, jeśli nie ma bandery, to przemytnik. Tak, tak to na pewno przemytnik opium!

- Panie poruczniku, skąd oni wożą opium?

Trafiony tym pytaniem porucznik, usiłuje sobie przypomnieć, skąd można wieźć opium. Niepewnie bąka:

- Z Indii, z Turcji.

- A skąd wiezie opium ten statek?

- Ten nie wiezie opium.

- Skąd pan wie, że ten nie wiezie opium? - oburza się pasażer.

- Bo to jest rudowęgłowiec i w tej chwili idzie z rudą do Europy.

- Skąd pan wie o tym?

- Kapitan tego statku to mój serdeczny przyjaciel - odpowiada napadnięty zniecka porucznik. Następnie mruczy pod nosem „przepraszam” i w nogi.

Wychodziliśmy z fiordu, by przejść do innego. Przed nami odkryła się duża przestrzeń otwartego morza. Na mostku stali ministrowie z premierem na czele. Obok premiera kapitan.

W tym momencie na horyzoncie ukazał się dym. Jeśli w pojęciu pasażerów oficer musiał wiedzieć wszystko o każdej napotkanej jednostce, to zrozumiałe, że kapitan musiał wiedzieć wszystko, widząc tylko dym unoszący się z komina statku schowanego za horyzontem. A w tej chwili widoczny był tylko dym.

- Panie kapitanie, co to może być za statek? - posłyszałem znajome pytanie, zadane przez dwóch ministrów jednocześnie.

Kapitan milczał.

Ale ja nie wytrzymałem.

- OCEANIA! - wypaliłem bez namysłu.

W tym momencie kapitan spojrzał na mnie. Zamajaczył między nami cień praszczura osady Quanto Costo.

Uciekać! - przemknęło mi przez głowę. - Ale dokąd? Jestem przecież na wachcie.

Do patrzącego wciąż na mnie kapitana wyszeptalem „przepraszam” i cofnąłem się o dwa kroki. Ale premier, pełen entuzjazmu dla pięknej nazwy, natychmiast zaczął mnie pypytywać, co to za statek ta „Oceania”? Recytowałem teraz bez zająknięcia to- wszystko, co pamiętałem z przeczytanej przed kilku laty pięknie ilustrowanej reklamowej broszurki o

kompanii, kształcie i wielkości, o przyrządach nawigacyjnych, szybkości, liczbie pasażerów, mocy maszyn.

Na kapitana wolałem nie patrzeć, bo mimo woli przestawałem mówić, widząc wyraz jego zdumionej twarzy. Kapitan nie miał chyba wątpliwości, że zwariowałem.

Mówiłem tak płynnie, patrząc na widoczny na horyzoncie dym, jak gdybym czytał z otwartej książki o dużych literach.

Brnąłem wciąż dalej. Do rozmowy przyłączyła się pani premierowa. Wobec tego nie zważałem już na nic. Malowałem wspaniałości „Oceanii”, opisywałem luksusowe pomieszczenia, atrakcje, gry pokładowe. Wylizczałem orkiestry i ilości ludzi w każdej. Na kapitana przestałem już zważać.

Mówiłem tak długo, aż wyczerpałem cały zapas wiadomości zapamiętanych z kolorowego prospektu. Kapitan skamieniał. Patrzył na mnie, jak gdyby widział mnie po raz pierwszy w życiu lub jak gdyby przypuszczał, że mam widzenie albo jestem obłąkany.

Było mi już wszystko jedno. Przykro mi się tylko zrobiło, że go „zaciłem”.

Wszyscy przyłgnęli do lornetek.

Dym na horyzoncie był w tej chwili najciekawszym chyba dymem na świecie. Z wolna ukazał się komin, maszty zaczęły stawać się grubsze, wreszcie było już widać potężny kadłub dużego pasażerskiego statku.

Ze spokojem czekałem na swój upadek, który musiał nastąpić natychmiast po przeczytaniu nazwy idącego kontrkuresem „pasażera”. Wyobrażałem sobie tryumfujący wyraz twarzy kapitana, cedzącego przez zaciśnięte zęby: „Znaczy, pan nie wiedział, ale powiedział”.

Zbliżaliśmy się coraz bardziej do nieznanego statku. Kapitan miał najlepszą lornetkę. W pewnym momencie zauważyłem, że drgnął i popatrzył na mnie podejrzliwie.

Starając się uprzedzić myśli kapitana, swoją lornetkę już dawno oddałem pani premierowej. Nie mogłem więc teraz zbadać przyczyn jego dziwnego zachowania.

Naraz usłyszałem głos premiera: - O-CE-A-NIA. - W głosie tym nie było zdumienia. On WIEDZIAŁ, że zobaczy „Oceanię”.

Zdumione były tylko dwie osoby: kapitan i ja.

Ja znacznie bardziej niż kapitan, bo ten miał jeszcze nadzieję, że wyjaśni sytuację przy pomocy radiotelegrafisty, po którego posłał sternika, zwolnionego przed chwilą od służby przy sterze.

Anglicy nazywają radiotelegrafistów: „iskierka” (*spark*). My mówimy o nich „druciki”. Na statkach pasażerskich, w zależności od stanowiska, może być, podobnie jak na pokładzie, „pierwszy”, „drugi” lub „trzeci drucik”.

Nie trzeba było być zbyt domyślnym, żeby zrozumieć, o co kapitan będzie pytał naszego „drucika”. Chciał się dowiedzieć, czy radiotelegrafści wiedzieli już przedtem, że spotkamy „Oceanię”.

Wy kołysana na statkach ta nowa odmiana „maryna-rzy-drucików” wie niekiedy znacznie wcześniej od nawigatorów, jakie statki znajdują się w pobliżu, jak się nazywają i jakie mają kłopoty. „Druciki” potrafią, siedząc przy odbiorniku radiowym nadającym najpiękniejsze melodie, rozpoznać w tym, co wszyscy inni uważają za nieprzyjemne zakłócenia odbioru, interesujące rozmowy statków. Nierzadko wtrącają potem mimochodem na przykład uwagę:

- Przed dwiema godzinami holender rozmawiał ze stacją i grekiem. Teraz od godziny stacja woła greka. Grek milczy. Stacja prosiła holendra, by pomógł jej nawiązać łączność z grekiem. Od pół godziny holender woła greka. Grek milczy.

Z pojękiwania kropek i kresek alfabetu Morse'a na tle muzyki odczytał bezbłędnie wymianę zdań nad okrytym nocą oceanem.

Wszyscy na mostku byli jeszcze zajęci obserwowaniem niknącej w oddali „Oceanii”, gdy wszedł radiotelegrafista Maksymilian Strzeliński. „Maksik” podszedł do kapitana. Był jak zawsze uśmiechnięty i w dobrym humorze. Olbrzymi chłopiec o jeszcze większym sercu.

Usłyszałem skierowane do Maksika pytanie:

- Znaczy, proszę pana, znaczy, panowie wiedzieli, że spotkamy „Oceanię”?

Z zapartym oddechem czekałem na odpowiedź. Jeżeli odpowie, że wiedzieli o spotkaniu z „Oceanią”, będę uratowany.

Maksik stał tak, że nie mogłem mu dać żadnego znaku, by przytaknął kapitanowi.

- Nie, nic nie wiedzieliśmy o tym, panie kapitanie. Nie wiedzieliśmy nawet, że „Oceania” jest w pobliżu, w fiordach nie ma prawie żadnego odbioru.

- Znaczy, dziękuję panu.

I Maksik, nie zdając sobie nawet sprawy, że mnie „pogrzebał”, zszedł z mostku.

Kapitanowi pozostało jeszcze jedno źródło, z którego mogłem się dowiedzieć, iż spotkamy „Oceanię” - piloci.

Właśnie w tej chwili przyszedł drugi pilot, by zmienić kolegę. Obaj Norwegowie znaleźli się na mostku jednocześnie. Kapitan przeprosił ministrów i spytał pilotów, czy wiedzieli o tym, że będziemy mijali „Oceanię”? Niestety, obaj nie mieli o tym pojęcia.

Tak długo jak na mostku byli ministrowie, nic mi nie groziło. Ale gdy zostaniemy sami...

Zbliżała się godzina lunchu. Wszyscy pasażerowie szli przedtem do kabin, by się przebrać lub upiększyć.

Kapitan pozostał. Zaatakował mnie natychmiast, gdy tylko zobaczył, że szykuję się do zdania służby koledze i do ucieczki.

- Znaczy, skąd pan wiedział, że to „Oceania”?

Co odpowiedzieć? Jeśli wyznam prawdę o Hotelu George'a i oczekiwaniu na wuja, to koniec. Powie, że kpię z niego w żywe oczy. Jeśli oświadczę, że jestem jasnowidzem, będzie jeszcze gorzej.

Marzenie o natychmiastowej katastrofie statku, który byłem gotów teraz poświęcić, byle tylko uniknąć odpowiedzi, nie miało szans na realizację. Gdybym jeszcze tak szeroko nie rozwodził się nad szczegółami dotyczącymi statku, sama „Oceania” może by mi uszła na sucho. Jasnowidzem nie byłem, ale musiałem przecież wiedzieć, że ją spotkamy, skoro dokładnie znałem taką masę danych, chyba wyłącznie po to, aby czarować pasażerów.

Skąd jednak mogłem wiedzieć, że właśnie w tym, a nie w innym miejscu spotkamy „Oceanię”? Trasę znali dokładnie tylko piloci, w dodatku my sami wyszliśmy o kilka godzin później z ostatniego miejsca postoju. Przy szybkości „Oceanii” wyliczenie tego rodzaju, by można było rozpoznać ją po dymie nad horyzontem, wśród niezliczonych innych spotykanych po drodze statków, było absurdem.

Odpowiedź kapitanowi należało jednak dać natychmiast.

Oficjalne stosunki z kapitanem, oparte na „tak jest” i „tak nie jest”, wykluczały szczere wypowiedzenie się. Kapitan idzie teraz na lunch i musi mieć moją odpowiedź na ewentualne zapytanie któregoś z ministrów.

Przyszła mi do głowy samobójcza myśl ratowania się pytaniem, by pozostawić kwestię nie rozstrzygniętą, jak to miało miejsce podczas poprzedniej podróży na fiordy. Zdobyłem się na odwagę i spytałem:

- Pamięta pan kapitanie Quanto Costo?

- Znaczy, pamiętam. Znaczy, co to ma wspólnego odpowie „Oceanią”?

- Pan kapitan nie chciał wówczas uwierzyć, że ja nie wiedziałem, ale powiedziałem.

Kapitan zrobił się purpurowy. Szczęka przesunęła się dalej niż na barometrze bywa HURAGAN. W ogóle podziałka skończyła się.

Przez zaciśnięte zęby kapitan zaczął swoje:

- Znaczy, proszę pana, znaczy, wszystkie dane o „Oceanii”, które pan powiedział, zgadzały się dokładnie. Znaczy, niedawno przeglądałem te dane w jakimś piśmie. Znaczy, pan żąda, żebym ja uwierzył teraz, że ten Kalabryjczyk rzeczywiście uratował się ze złotem.

Znaczy, że się ożenił z córką młynarza i że ich prawnuki zgodnie z pana wywodami nazwały osadę Quanto Costo?

Gdy kapitanowi zabrakło tchu, usiłowałem tłumaczyć się:

- Pan kapitan kazał nam przecież być zawsze bez względnie uprzejmymi i na wszystkie pytania odpowiadać. Robimy to już automatycznie. W tym wypadku też odpowiedziałem automatycznie, gdy posłyszałem pytanie nawet nie skierowane do mnie, a do pana kapitana, za co natychmiast pana kapitana przeprosiłem.

- Znaczy, rozumiem, ale skąd pan wiedział, że to „Oceania”?

- Panie kapitanie, przecież ja naprawdę nie wiedziałem, że spotkamy „Oceanię”. Nie wiedziałem, że premier, widząc dym „Oceanii”, spyta pana kapitana, co to za statek. Ale przecież o większych statkach wszyscy mniej więcej coś wiemy.

- Znaczy, dlaczego pan powiedział, że to „Oceania”?

- Nie wiedziałem, ale powiedziałem, panie kapitanie.

- Znaczy, już teraz nic nie rozumiem. Znaczy, osobiście słyszałem, że pan nie wiedział, ale powiedział. Znaczy, teraz nie rozumiem, dlaczego pan powiedział DOBRZE?... Znaczy, dziękuję panu.

LA MULETA

W ujściu Wielkiej Rzeki - w języku Maurów zwanej Wadi-el-Kebir, a dziś noszącej nazwę Gwadałkiwir - wzięliśmy pilota. Miał wprowadzić nasz transatlantyk do Sewilli, w której planowaliśmy spędzić święta wielkanocne.

Oprócz niego weszło na statek kilku innych pilotów, wracających na święta do domu. Piloci przynieśli ze sobą gazety, których czołowe artykuły wielkimi czcionkami mówiły o mających się odbyć podczas świąt walkach byków.

PLAZA DE TOROS DE LA REAL MAESTRANZA - „Arena to miejsce prawdziwych mistrzów”. GRAN CORRIDA EXTRAORDINARIA - „Nadzwyczajne walki byków” zapowiadały szumne tytuły.

Treść artykułów obiecywała widowisko niezwykle, podczas którego sześć najpiękniejszych byków z najlepszych stad zostanie zabitych. Cóż dopiero można było przeczytać o tych, co będą te byki uśmiercać?!

Słuchając opowiadań pilotów, dochodziło się do wniosku, że Hiszpanie zapomnieli zupełnie o Maurach, po których odziedziczyli nie tylko nazwę tej rzeki, ale i areny do potykania się z bykami. Z ich relacji wynikało natomiast, że już od momentu zakończenia nudnej i bezgrzesznej wegetacji w raju byki na ziemi zaistniały jedynie po to - by walczyć, Hiszpanie - by je zabijać. Piloci skwapliwie uświadamiali w tych sprawach naszych pasażerów. Jednak okazało się, że historię walk byków niektórzy turyści znają lepiej od nich, gdyż jeszcze w kraju zaopatrzyli się przezornie w „źródła”.

Na zorganizowanym na poczekaniu odczycie dowiedzieliśmy się, że pierwszym Hiszpanem, który byka położył na arenie, był Don Rodrigo Diaz de Vivar, krótko przez Maurów zwany Cyd. Co prawda na temat czynów tego największego rycerza Hiszpanii wyraziły wątpliwość usta Canona z „Don Kichota”, ale my wierzyliśmy, że Cyd, siedząc na wspaniałym rumaku, przebił byka lancą, podobnie jak potem uczynił to Karol Piąty, który chciał uczcić w ten sposób narodziny swego następcy, Filipa Drugiego. Z czasem, jak wyjaśniał prelegent, lanca do zabijania byka kurczyła się i już Filip Czwarty, siedząc jeszcze na rumaku, zabił byka oszczepem, który w jego rękach nazywał się r e j o n c i l l o.

Gdy na tronie Hiszpanii zasiedli Burboni, już tylko arystokracja zabijała byki, a panujący jedynie przyglądali się walkom. Z biegiem jednak lat najznakomitsze rody Hiszpanii, wzorując się na lenistwie Burbonów, przestały własnoręcznie dokonywać tych czynów. Lanca skurczyła się do rozmiarów szpady, nazywanej estoque, a walka przestała być prowadzona z konia. Pierwszym, który zabił byka szpadą na piechotę, był toreador Francisco Romeo z

Rondy w Andaluzji, on też pierwszy w dziejach Hiszpanii otrzymał tytuł *es p a d a* i pierwszy w Hiszpanii podrażnił byka widokiem purpurowej draperii, nazwanej *la muleta*.

O następcach Wielkiego Francisco, których teraz będziemy mieli możliwość oglądać w Sewilli, pisano w gazetach, że są mistrzami z łaski bożej - *torero por la gracia de dios*, że są mistrzami w swej robocie, która jest *gracia estetica*. Każdy z nich ukończył Królewską Akademię Walki Byków i otrzymał licencję, czyli pasowanie na *to-readora*. Wyglądało to w ten sposób, że podczas pierwszego występu mistrz podaniem na arenie ręki publicznie czynił wiadomym, że jego uczeń otrzymuje *alternati-v a*, licencję na zabijanie byków.

Na równi z *toreadorami* gazety sławiły bycze rody - kształcone z dziada pradziada do walki w „szkołach byków”, zwanych *vacadas* - z których najsłynniejsze należały do księcia Yaragua i markiza de Albayada.

Imiona sławnych byków, podobnie jak królewskie, przechodzą do historii Hiszpanii, Po dziś dzień znane są imiona byków: *Zarrerito*, *Marshamalo* i *Comisarió*.

Wszyscy na statku pod wpływem opowiadań pilotów i artykułów w gazetach żyli nadzieją ujżenia owych cudów, w tym roku miały one swą świetnością prześcignąć wszystko, co dotychczas oglądano na sewilskiej Plaży de Toros.

Niskie brzegi rzeki pozwalały widzieć żyzną nizinę, którą kiedyś po Rzymianach odziedziczyli Wandalowie, pozostawiając z kolei po sobie jej nazwę: Andaluzja.

Przycumowaliśmy na parę godzin do nabrzeża w Sewilli, by załatwić formalności i wysadzić na ląd pasażerów, którzy autokarami mieli zwiedzić miasto. Następnie mając holownik przy rufie wróciliśmy w dół rzeki do miejsca, gdzie można się było „rozkręcić”. W miejscu tym rzeka została sztucznie poszerzona, przez co dawała możliwość obrócenia statku. Dla wykonania tego manewru - według „najnowszej” techniki hiszpańskiej - zaryliśmy dziobem naszej „Polonii” w gliniasty brzeg, a następnie przy pomocy holownika oraz własnych maszyn ustawiliśmy się dziobem do ujścia rzeki.

Cała załoga wykazywała niesłychane zainteresowanie tym manewrem, gdyż nikt nie mógł przewidzieć, kiedy go skończymy i o której godzinie zacumujemy na dobre w Sewilli. A od momentu zakończenia manewrów maszynami zaczynały się przecież wachty portowe, z nimi zaś była związana obowiązkowa służba na statku, która mogła uniemożliwić oglądanie zapowiadanych wspaniałości *corridy*.

Gdy zanotowano w dzienniku okrętowym czas wykonania rozkazu: „Skończono manewry maszynami”, stało się jasne, że zapowiadanych walk byków nie zobaczy trzeci oficer nawigacyjny. O tym, by się ktoś ulitował nad nim i zastąpił w służbie, nie można było nawet marzyć.

Wszyscy byli przejęci jedną jedyną myślą: czy dostaniemy bilety?

Sewilla na Wielkanoc zakwita. Niektóre ulice wysadzone są drzewkami pomarańczowymi i krzewami pnących szkarłatnych róż, okrytych o tej porze kwiatami. Sewilla na Wielkanoc czaruje tańcami najlepszych zespołów z całej Hiszpanii, a wielkanocne uroczystości kościelne nie straciły ze swego średniowiecznego przepychu. Toteż na Wielkanoc przychodzą tu z turystami największe statki pasażerskie całego świata.

Nic nie mogło ułagodzić gniewu „trzeciego”. Nie bawiła go myśl, że w innym dniu obejrzy wspaniałości architektury, tańce, zabawy ludowe. Był nieutulony w żalu na samą myśl, że nie zobaczy, jak Hiszpanie zabijają byki. Pocieszającym go kolegom poprzysiągł zemstę, którą będą „pamiętały wieki”.

Jedynym człowiekiem na statku nie wybierającym się na walki byków był kapitan. Uważał, że widowisko to niegodne jest człowieka kulturalnego w ogóle, a oficera nawigacyjnego szczególnie.

Wśród załogi maszynowej i hotelowej również istnieli ludzie, którzy musieli zostać ze względu na obowiązki służbowe. I oni, podobnie jak trzeci oficer, zerwali stosunki dyplomatyczne z kolegami, pogrążeni w męce zazdrości.?

Nareszcie!

Nareszcie siedzimy na widowni Plaza de Toros - czegoś w rodzaju miniatURY rzymskiego Colosseum. *El publi-co de sombra* - ludzie zamożni w cieniu, *el publico de soi* - niezamożni w pełni słonecznego blasku. Należymy do ludzi w słońcu. Siedzimy jednak stosunkowo blisko areny w towarzystwie naszego radcy ambasady w Madrycie. Radca tłumaczy nam i wyjaśnia wszystko, o co go zapytamy. Skrzętnie notujemy hiszpańskie wyrażenia, by nimi czarować słuchaczy po powrocie do kraju.

Na zalaną słońcem arenę z otwartej bramy wyjeżdżają na białych koniach dwaj jeźdźcy w ciemnych szatach o białych kryzach i mankietach, w kapeluszach przybranych białymi strusimi piórami.

Od radcy dowiadujemy się, że są to los a l g u a e l i I-l o s - strażnicy kodeksu wałk byków, ustalonego przez Akademię Królewską: będą czuwać, by walki odbywały się zgodnie z tradycją sięgającą, podobnie jak ich stroje, okresu panowania Filipa Czwartego.

Radca zdołał jeszcze tylko szepnąć, że każdy byk, który wyjdzie na arenę, stoczy trzy pięciominutowe walki, zwane s u e r t a s, w których kolejno będą brać udział: pi-kadorzy, banderylierzy i matador.

W tej samej chwili, kilkadziesiąt metrów za jeźdźcami, na arenie zjawia się orszak ludzi przybranych w obcisłe stroje bogato haftowane złotem i srebrem. Od idących trzema

rzędami bije blask, postacie iskrzą się odbitymi promieniami słońca. Jest ich coraz więcej. Teraz z czarnego, jak nam się wydaje, otworu wyjeżdżają na żółty piasek areny jeźdźcy z lancami. Wreszcie ukazują się zaprzęg trzech mułów w czaprakach tkanych czerwienią i złotem.

I znów radca usiłuje szybko wyjaśnić, z kogo składa się ten wspaniały orszak.

- Ci na przedzie, w pierwszym szeregu, to matador e s. *Mat* po arabsku znaczy śmierć. *Mactator* po łacinie, zabójca. Matadorzy to ci, którzy stoczą ostatni bój z bykiem. Nazywa się ich również toreadores lub espadas. Każdy matador idzie na czele dobranych przez siebie pomocników. Zespół pomocników nazywa się la cuadrilla. Cuadrilla składa się z czterech ban-derilleros i jednego mozo de espadas, dla którego zbyt szumny byłby tytuł giermka toreadora, (Ta nazwa *mozo* wyjaśniła nam niespodziewanie źródłosłów nazwy mozes lub mojżesz, jaką nosili chłopcy okrętowi na niektórych naszych statkach). Następnie idzie kilku chulos, pomocników. A ci dwaj, na chudych, zabiedzonych szkapach, na końcu każdej cuadrilli, to p i e a -do r e s. Zaprzęg strojnie ubranych mułów też będzie potrzebny, z jego pomocą usunie się z areny pokonanego byka.

Zanim orszak doszedł do łoża prezydenta corridy, obieranego na to stanowisko z osób najbardziej zasłużonych w Hiszpanii, radca podaje nam jeszcze kilka szczegółów dotyczących matadorów i ich cuadrilli. Oznaką godności matadora jest przypięty do włosów warkoczyk, la c o l e t a. Symbolizuje on nie tylko jego tytuł, lecz obowiązującą matadora rycerskość i znajomość sztuki walki doprowadzoną do artyzmu. Matadorzy ubrani są w obcisłe, sięgające pasa kurtki, całe pokryte grubymi haftami, w spodnie również obcisłe i bogato haftowane, kończące się tuż za kolanami, oraz w białe pończochy i czarne skórzane pantofle bez obcasów. Na głowach mają czarne kapelusze. Podobnie ubrani są banderilleros, czyli ci, którzy będą w byka wbijali kolorowe strzały/ banderillas, półmetrowej długości przybrane różnokolorowymi wstęgami pałeczki zakończone żelaznymi harpunami. Picado-res mają żółte stroje i białe okrągłe kapelusze, nogi ich chronią pokryte skórą pancerze.

Orszak staje przed łożem prezydenta corridy. Dostojnik ten rzuca jednemu z alguacilillos klucz od klatki, t o r i l, w której czeka przygotowany do walki byk.

Następnie orszak obchodzi arenę i niknie w ciemni porton del patio, skąd przed chwilą wyszedł.

Na arenie pojawia się byk. Przed rozpoczęciem właściwej walki asysta matadora drażni zwierzę, rozścielając przed nim swe jaskrawe płaszcze, capotas. Z reakcji byka na te zaczepki matador układa sposób przyszłej z nim walki.

Podczas tej na pozór niewinnej zabawy - gdy jeden z banderilleros różściela przed bykiem swój płaszcz - byk nagłym ruchem łba zaczeplia rogiem o suto haftowany rękaw. Banderylier zapominając o byku rzuca okiem na rękaw, i w tej samej sekundzie byk zwała go na piasek areny.

Przepisy Akademii Królewskiej nie zezwalają na uderzenie czy zabicie byka w innym niż w oznaczonym dokładnie momencie walki, wobec czego byk spokojnie rozmiążdża potężnym łbem leżącego bandery Hera. Dopiero gdy innemu z drażniących udaje się odwrócić na chwilę uwagę byka - poturbowany zostaje wyniesiony z areny; zmarł w drodze do ambulatorium.

Słychać głos trąb. Na wychudłych koniach ukazują się pikadorzy. Jest to sygnał do rozpoczęcia pierwszej części walki, zwanej suertedepicar.

- Jeśli byk rzuci się na konia jednego z pikadorów, obowiązkiem jego jest zadać bykowi cios w kark krótkim ostrzem piki zwanej garrocha, by go odstraszyć i zwrócić uwagę zwierzęcia na drugiego pikadora - tłumaczy radca.

Byk jednak tego nie rozumie, bo pomimo zadanego garrocha ciosu wbija zaatakowanemu koniowi rogi w brzuch i podnosi go razem z pikadorem do góry, po czym wali tym wszystkim o arenę. Dopiero wtedy goni za drugim pikadorem. Wówczas chulos wydobywają przygniecionego przez konia pikadora i wynoszą z areny. Koń trzepie nogami, płacząc je w wyprutych jelitach. Któryś z banderilleros ciosem małego sztyletu w głowę skraca jego mękę. Czynność ta należy do jego obowiązków, tak jak i prawo dobicia w podobny sposób byka, jeśli ten przebity szpadą toreadora nie potrafi zastosować się do przepisów Akademii Królewskiej i żyje zbyt długo.

Znów słychać dźwięk trąb.

- Teraz rozpocznie się druga część walki - mówi nasz opiekun. - Jest to sygnał na suerte de bandę r i 11 a s. Każda suerte trwa pięć minut.

Na arenę wchodzi mieniący się złotem banderilleros uzbrojeni w różnokolorowe banderillas. Wbicie w kark byka banderilli wymaga wielkiej zręczności i odwagi. Podobno Akademia Królewska zaleca wbicie ośmiu banderillas, by doprowadzić byka do szału. Tym razem po wbiciu czterech byk nie okazuje jeszcze chęci do szaleństwa; uspokoił się i wygląda na to, że się położy, by odpocząć. Wówczas banderylierzy wbijają mu zamiast zwykłych banderillas inne, tak zwane ogniste - banderilla de fuego; są one zaopatrzone w dymnopłonące materiały, które eksplodują ze straszliwym hukiem. Wywołuje to pożądaną reakcję: byk szaleje! Trzeci raz odzywają się trąby.

- S u e r t e de matar, ostatnia walka, która musi się zakończyć śmiercią byka - mówi radca.

Matador, toreador, espada - jeden człowiek o tylu nazwach zjawia się na arenie. Wygląda bardzo uroczyście. Trzyma w lewej ręce szpadę, estoque, i przymocowaną do drzewca o długości szpady - muletę, purpurową, jedwabną draperię; w prawej ręce ma czarny kapelusz. Sprężystym krokiem idzie w kierunku łoża prezydenta corridy.

Po, oddaniu hołdu prezydentowi matador składa brinde, coś w rodzaju dedykacji wyrażonej najbardziej wytworną hiszpańszczyzną. Ta głośna mowa skierowana jest zawsze pod adresem tej osoby, dla której toreador zabije byka. Nie słyszymy słów. Radca mówi, że zazwyczaj dedykuje się zabicie byka albo znanej piękności, albo sławnemu pisarzowi, albo innej znakomitości znajdującej się w tym dniu na corridzie. Niektórzy matadorzy, chcąc podkreślić wytworność tej chwili, wygłaszają brinde po francusku.

Matador kończy swe przemówienie. Wspaniałym gestem prawej ręki rzuca kapelusz za siebie na piasek areny. Z gołą głową zabiera się do roboty. Pięć minut, jakie pozostały rozszalałemu bykowi do życia, urozmaica mu toreador zalotami, pinturerias, wdzięcząc się do niego jak baletnica. Podczas zalotów la muleta przybiera kształt rozwianej w tańcu spódniczki. Potem następują równie taneczne ewolucje byka, który muska rogami piersi espada. Tuż, tuż koło serca.

- Są to tak zwane el pase de pecho - szeptem radca.

Natychmiast tłumaczymy to sobie jako „przechodzenie pod pachą”. Od tych zalotów zakreśliło się już bykowi w głowie. Jest w końcu zdezorientowany i nie wie, co ma robić. Toreador przechodzi teraz do e l a d o r n o, adoracji byka. Ze czcią na klęczkach dotyka palcami końców jego rogów, po czym zrywa się i wreszcie następuje decydujący moment. Matador bierze rozpęd, aby wbić w kark zwierzęcia szpadę tak głęboko, by sięgnęła serca.

- Jest to uderzenie zwane a v o l a p i e - objaśnia radca - „z półbiegu”. Jeśli śmierć nastąpi natychmiast, będzie to dowodem wielkiej zręczności i opanowania techniki zabijania. Toreadora spotkają oklaski, p a l -mas, i nagroda w postaci zezwolenia na ucięcie bykowi ucha, o r e j a, a niekiedy i obu o r e j a s. Pozwolenie takie daje prezydent na wniosek publiczności. I wówczas dopiero, gdy matador z tymi trofeami obchodzi arenę, następują największe brawa.

Tymczasem na arenie dzieje się coś zupełnie nieoczekiwanego. Oto w momencie gdy toreador wbija bykowi szpadę, zwierzę kurczy się jakimś odruchowym spazmem. Ten skurcz mięśni wyrywa z rąk espada szpadę, która przelatuje nad głowami ludzi w pierwszych rzędach

i wbija się ze straszną siłą w oparcie, pomiędzy ramionami dwóch pań. Szpada chwieje się długo i z trudem daje się wyciągnąć.

Espada ponownie atakuje byka. To uderzenie jest skuteczniejsze. Byk z wolna klęka i, jakby się namyślając, kładzie się na arenie. Następują oklaski.

Potrójny zaprzęg mułów wywleka z areny cielsko byka i zabitego przez niego konia. Cała arena zostaje sprzątnięta i odświeżona.

Teraz następuje druga walka. Powtarzają się od początku te same części co i w pierwszej. Znamy je już na pamięć.

Dwie pierwsze suerte walki z drugim bykiem nie dostarczają specjalnych emocji. Teraz ogłoszono suerte de matar. Dobiegają ostatnie minuty. Za chwilę byk musi przestać żyć. Matador zachowuje się w odmienny sposób od poprzedniego. Jak gdyby ucieka od byka i zmusza go tym do atakowania siebie. W chwili gdy rozpedzony byk uderza w rozpostartą nad areną muletę, matador robi unik i byk mija go pędząc dalej.

- Cios, który chce w tej chwili zadać matador, nazywa się la suerte de r cibir - szepce radca. - Jest to najtrudniejszy s sob - wyjaśnia dalej. - *Recibir* znaczy otrzymać. Matador chce otrzymać byka na szpadę. W tym celu zmusza oszalałe zwierzę do zaatakowania siebie i jednocześnie nastawia tak szpadę, by dosięgła ona serca. Wymaga to od matadora niesłuchanie zimnej krwi i opanowania.

Przyglądamy się teraz walce ze znacznie większym zainteresowaniem. Rozpedzony byk zbliża się szybko do nastawionej szpady. Widzimy, jak ostrze pogrąża się w jego karku aż po rękojeść. Byk klęka, ale nie umiera w przepisowym czasie. Twarz espada wyraża niepokój i obawę przed p i t o s, wygwizdaniem.

Byk podwinął pod siebie tylne nogi i wygląda tak, jak gdyby odpoczywał. Matador usiłuje znów zwrócić uwagę byka na muletę, by dać możliwość dokonania „aktu łaski”, tak zwanej la p u n t i l l a. Jest to silne uderzenie sztyletem w szpik stosu pacierzowego tuż koło rogów. Dokonuje go jeden z banderilleros. Przy ogólnym milczeniu publiczności krótki cios przecina życie drugiego byka.

Suerte de matar w czwartej walce kończy się błyskawicznie, a v o l a p i e: byk pada jak rażony piorunem.

Paltnas! Palmas! Palmas!

Publiczność żąda od prezydenta przyznania toreadoro-wi *orejas* za szybkie uśmiercenie byka i za odwagę wykazaną podczas walki. Prezydent przychyła się do prośby tłumu. Roześmiany espada ucina własnoręcznie uszy bykowi i obchodzi z nimi arenę, trzymając je wysoko nad głową. Tłum szaleje. Ze stadionu na całą Hiszpanię biegną telegraficzne

wiadomości, że nowy espada został zaszczycony uszami byka. Jest to najszczęśliwszy moment w życiu każdego toreadora. Radca wyjaśnia, że niekiedy tłum przyznaje ogon lub nogę, jednak najbardziej klasyczną i zaszczytną formą jest obcięcie przez triumfatora uszu martwemu bykowi.

Piąte spotkanie rozpoczyna jeździec na wspaniałym rumaku.

Z okazji wielkich świąt dopuszcza się niekiedy na arenę amatorów; przeważnie są to ludzie ze sfer arystokratycznych lub hodowcy byków przeznaczonych do walk na arenie. Jeździec atakuje byka siedząc na wspaniałym rumaku tak jak dawniej królowie.

- Jest to tak zwane sobre el toreo a c a b a l l o - objaśnia nas radca.

Jeździec galopem ucieka od byka i ustawia się przed nim o kilkanaście metrów. Byk widzi stojącego nieruchomo przeciwnika, rusza na niego, starając się siłą rozpędu roztrzaskać za jednym uderzeniem konia i jeźdźca. W momencie gdy byk podrywa do góry nogi i leci jak pocisk, by zetrzeć z powierzchni areny swego przeciwnika, jeździec ostrogami podrywa konia na tylne nogi i jednocześnie zmusza go do zrobienia błyskawicznego ćwierć-obrotu. Lecące już w powietrzu cielsko byka trafia w próżnię i zwała się na piasek areny, koziółkując w kurzawie.

Po kilku podobnych ewolucjach jeździec dopada byka w galopie i wbija mu w kark dwie banderillas. Wspaniały ten jeździec występuje, niestety, tylko jeden raz.

Podczas ostatniej walki na chwilę pustoszeje arena. Matador składa swą dedykację. Nagle nad przegrodą dzielącą publiczność od areny zjawia się postać człowieka. Zakotłowało się wokół niego i za chwilę ściągnięto go z bariery.

Radca, który na ten widok podniósł się z ławki, mówi teraz, że prawdopodobnie ominęła nas największa sensacja, jaką można ujrzyć podczas walk byków. Jest nią tak zwany espontaneo. Otóż, młodzi ludzie z widowni, ogarnięci szałem zdobycia „jednego słodkiego uśmiechu kobiety ukochanej”, *una dulce sonrisa de mujer guerida*, rzucają się z przygotowaną muletą w rękę do walki z bykiem i najczęściej giną rozmiżdzeni przez rozszalałe zwierzę na oczach dziesięciu tysięcy widzów i tej jednej ukochanej. Bardzo możliwe, że właśnie w tej chwili takiego espontaneo zatrzymano.

Nie mamy widać szczęścia. Radca, chcąc wynagrodzić nam ten zawód, opowiada o espontaneo, którego widział podczas walki byków w Madrycie:

Kilka lat temu do ambasady polskiej przyjechał oficer szwoleżerów, siostrzeniec jednego ze starszych urzędników tej naszej placówki dyplomatycznej. Na balu w ambasadzie kawalerzysta zakochał się na umór w znanej w Madrycie piękności pochodzącej z książęcego rodu. Dziewczyna, chcąc dyplomatycznie wycofać się z tej adoracji, powiedziała oficerowi

podczas przyglądania się walkom byków, że zostanie jego żoną pod warunkiem, jeśli wystąpi on na arenie i zabije byka.

Droga przez Akademię Królewską i licencję bykobójcy wydała się szwoleżerowi zbyt długa, nie mógł pozwolić sobie na pójście nią dla posiadania żony. Jak wiemy, szwoleżerów sto dwadzieścia lat temu nie przstraszały działa tysięcy Hiszpanów pod Somosierrą, jakżeż więc miał teraz przerazić szwoleżera jeden marny byczek?

Gdy nieopatrznie wypowiedziane słowa *de mujer queri-da* dotarły do świadomości szwoleżera, przesadził on zgrabnie dzielącą go od areny barierę i ruszył w kierunku byka. Tłum zamilkł. Wszyscy powstali z miejsc. W chwili gdy szwoleżer wyskoczył na arenę, byk świeży i nie tknięty czekał na pikadora. W pobliżu *espontaneo* nie było nikogo, kto by mógł go zatrzymać lub wyprowadzić z areny. Na widok szwoleżera byk ruszył „z kopyta”, nabierał szybkości i zbliżał się jak lawina. Na ratunek było za późno. Szwoleżer, czując na sobie wzrok ukochanej, ani drgnął. Gdy byk był o kilkanaście kroków od *espontaneo Polaco*, ten wyjął z zanadru kawaleryjski pistolet i wpakował w byka cały magazyn kul. Byk zarył nozdrzami w piasek i bez pomocy *la puntilla* nie drgnął więcej.

Szwoleżerowi należały się: *palmas, orejas i mujer*. W tym wypadku cała hiszpańska księżniczka, a nie jeden tylko jej słodki uśmiech w momencie jego śmierci na arenie. Tymczasem w oczach Hiszpanów była to trzecia po *Somosierze* i *Saragossie* krzywda doznana od Polaków. W jednej chwili cały rozwścieczony „świętokradztwem” tłum znalazł się na arenie. W jaki sposób udało się naszemu szwoleżerowi uniknąć rozszarpania i błyskawicznie znaleźć się w samolocie lecącym do Francji, tego nikt w ambasadzie nie mógł zrozumieć.

Wśród braw dla ostatniego toreadora opuszczaliśmy *Plaža de Toros*. Teraz radca zaprowadził całe towarzystwo na mały, leżący nie opodal plac, gdzie dzieci bawiły się w toreadorów. Jedni trzymali w rękach *muletę i estoque*, drudzy suwali po piachu pomoc naukową Akademii Królewskiej w postaci osi o dwóch kółkach, na której umieszczono na wysokiej podstawie prawdziwe rogi. Przyrząd ten wspaniale imitował byka.

W innym miejscu uwagę naszą zwróciło zamknięte koło widzów. Weisnęliśmy się między dzieci i ujrzeliśmy psa przybranego w specjalnie wyprawioną skórę cielecą, z przypiętymi na głowie rogami. Pies z całą świadomością naśladował ruchy atakującego byka. Każde jego uderzenie rogami w toreadora nagradzane było burzliwymi oklaskami. Siedmioletni chłopak przybrany w strój matadora, tylko bez złotego i srebrnego haftu, był naprawdę mistrzem. Uczciwie zasłużył na *malutki warkoczyk, la co-leta*, który miał przypięty do włosów. Jego *zaloty, pinturerias*, były artystyczne. *La muleta* wiła się dookoła niego jak płomień, *el pasé de*

pecho były tak wytworne, że po raz pierwszy biliśmy brawa podczas corridy i zaczynaliśmy rozumieć pilotów. Najbardziej jednak podziwialiśmy psa grającego rolę byka.

Po powrocie na statek dowiedzieliśmy się od „trzeciego”, że kapitan - zmuszony względami towarzyskimi - był na walkach byków, ale opuścił Płaza de Toros w połowie widowiska. Szczęka kapitana wskazywała podobno HURAGAN, gdyż po obejrzeniu walk utwierdził się on jeszcze bardziej w słuszności swej opinii.

Rzeczywiście, kapitan widział teraz tylko trzeciego oficera, nie zhańbionego corridą. Nas nie dostrzegał. Zdawaliśmy sobie sprawę, że „byki” te będzie nam trudno „wydychać”.

Na razie noce Sewilli rozbrzmiewały głosami cykad. W dzień można je było kupić na targach w miniaturowych Mateczkach pomalowanych na kolor różowy, W każdej klatce za miedzianymi pręcikami siedział mały więzień. Myśmy je nazywali świerszczami. Były to samce, które „śpiewem” starały się przywołać samice. Starożytni twierdzili, że samce-cykady są szczęśliwe, bo „żony” ich są nieme. Nas na statku śpiew cykad nie czynił szczęśliwymi, gdyż nie pozwalał zasnąć kapitanowi. Czekaliśmy z niecierpliwością wyjścia z Sewilli i „spokój-dającego” snu dla kapitana.

Gdy zniknęło wreszcie na horyzoncie ujście Wielkiej Rzeki, stwierdziliśmy, że na nasz statek zakradła się cykada. Na oceanie, podczas służby w nocy wciąż słyszeliśmy „wołającego małżonka” i widzieliśmy kapitana, który z latarką chodził po mostku i niezmordowanie szukał.

Trzy noce z rzędu kapitan szukał wytrwale w szalupie koło swej kabiny stęsknionego śpiewaka. Z każdym dniem stawał się coraz bardziej niewyspany i rozdrażniony. Rozmawiał tylko z „trzecim”. Pozostali oficerowie w dzień i w nocy chodzili koło kapitana na palcach i gorączkowo szukali cykady we wszystkich zakamarkach na mostku oraz w „podejrzanym” szalupie. Życie mieliśmy zatrute tym śpiewem.

Cykady umieszczone na harfach były symbolem muzyki, cykada na statku stała się dla nas symbolem bezsenności kapitana i naszej udręki. „Trzeci” promieniał. Przy każdej okazji pytał nas z tajemniczym uśmiechem, czy nie wiemy przypadkiem, co to jest la muleta? A gdy był świadkiem „dociągania” przez kapitana śruby dyscypliny okrętowej, z radością zacierał ręce i powtarzał: la muleta! la muleta!

Czwartego dnia tej męki znalazł się w naszej mesie przypadkiem prowiantowy. Chłopak, który sprzątał oficerskie kabiny, spytał go przy nas, kiedy będzie mógł przyjść do prowiantury po listek sałaty dla trzeciego oficera:

- Potrzebny jest jeden listek sałaty – tak powiedział.

Olśnieni nagłą myślą skoczyliśmy od stołu. Poszliśmy do kabiny „trzeciego”.

- Gdzie masz świerszcza? – spytaliśmy wchodząc.

- Jakiego świerszcza? – udawał, że nie rozumie.

- No, tę cykadę! Gdzie ją masz? Wiemy już wszystko! Ty jednym listkiem sałaty nie wyżyjesz, to pokarm dla świerszcza!

- LA MULETA! – powiedział rozradowany, wyciągając z szafy klatkę ze świerszczem.

Na noc umieszczał klatkę w reflektorze grzejnika elektrycznego, elektrycznego grzejnik ustawiał przed otwartym bulajem. Odbity od reflektora śpiew cykady słychać było wyraźnie w szalupie, którą setki razy wszyscy przeszukiwaliśmy przeszukaliśmy kapitanem i bez niego. Bezskutecznie.

- La muleta! La muleta! – powtarzał zadowolony za swojej zemsty „trzeci”. Zabraliśmy mu klatkę i zanieśliśmy na przechowanie do jednego z mechaników.

Wieczorem, podczas wachty, ze zdumieniem usłyszeliśmy głos „trzeciego” meldującego kapitanowi, że nie ma już cykady.

- Znaczy, skąd pan wie, że nie ma? – spytał kapitan.

- Bo ją złapałem w szalupie i wyrzuciłem za burtę! – pochwalił się „trzeci”.

- Znaczy, panowie wszyscy mają skłonności, jeśli nie do przyglądania się zabijaniu, to do zabijania niewinnych stworzeń. Znaczy, nie spodziewałem się tego po panu!

NA MINISTERIALNYM POZIOMIE

Po „świętecznych” wycieczkach turystycznych „Polonia” wróciła na swój codzienny szlak Gdynia – Nowy Jork.

NA MINISTERIALNYM POZIOMIE

Po „świętecznych” wycieczkach turystycznych „Polonia” wróciła na swój codzienny szlak Gdynia - Nowy Jork.

Całą podróż do Nowego Jorku żyliśmy jeszcze opowiadaniem o tym, co się przydarzyło w fiordach Norwegii czy w Sewilli. I znów wróciliśmy do drapaczy nieba, które wieczorem spowija fiolet, i do rzeki Hudson z jej setkami ślepych zaułków - przystani dla transatlantyków.

Powitały nas brygady sztauerów, przeważnie pochodzenia włoskiego, z zastępcą *chief stevedore'a*, Tommym, którego nazywano „drapaczem nieba” (*skyscraper*). Kto raz zobaczył Tommy'ego, nigdy go nie zapomniał. - Tommy był wysoki i chudy - sprawiał wrażenie, że przejrzał się w wydłużającym zwierciadle Luna Parku; sam Tommy pozostał w Luna Parku, a wydłużone odbicie ze zwierciadła pełniło jego funkcję w życiu. Pełniło ją /resztą bez zarzutu: To m my swoją obecnością oliwił całą maszynę wyładunkową, która w Nowym Jorku osiągnęła doskonałość.

Gdy po skończonym wyładunku znalazłem się w kabinie nawigacyjnej, kapitan oznajmił mi, że jutro mam z nim pojechać do Biura Hydrograficznego (*Hydrographic Office*), aby poznać kierowników działów, w których prowadzi się badania prądów i zbiera na ten temat materiały ze statków.

Wiedziałem, że kapitan zwykle sam jeździł do Biura Hydrograficznego, skąd przywoził wspaniałe mapy pilotowe, dużą ilość kwestionariuszy do badań prądów, a także wkładki do butelek; butelki z wkładkami wyrzucaliśmy wówczas, gdy mieliśmy bardzo dobrze określoną pozycję na oceanie.

Pierwszy raz jechałem razem z kapitanem. Byłem zaniepokojony. Kapitan miał zwyczaj sprawdzać nasz stopień zainteresowania tym, co robimy. Potrafił zadać pytanie - jedno nawet, ale takie, z którego mógł wywnioskować, czy wiemy coś więcej niż to, co należy do naszych niekiedy mechanicznie wykonywanych obowiązków.

Zaniepokojony tą wspólną podróżą z kapitanem i ewentualnymi pytaniami na temat Biura Hydrograficznego, cały wieczór spędziłem na szukaniu informacji o celu naszej wycieczki. Wyszukanie na statku tego rodzaju informacji, i to w ostatniej chwili, nie było rzeczą łatwą. Na amerykańskich mapach pilotowych wystawiony jest „pomnik” ich

„fundatorowi”, Mateuszowi Maury, porucznikowi marynarki Stanów Zjednoczonych, dzięki któremu w pierwszej połowie dziewiętnastego wieku rozpoczęto wydawanie owych map. Od „pomnika” doszedłem do czynów porucznika Maury. Były to czasy, kiedy żaglowce osiągały swą szczytową sławę. Pływając na statkach, Maury doszedł do wniosku, że ówczesny sposób prowadzenia nawigacji był czymś w rodzaju szukania drogi omackiem, na ślepo; prymitywny i nieskuteczny. Według Maury'ego nawigacja powinna być prowadzona w oparciu o doświadczenia nawigatorów całego świata, zbierane przez jedną instytucję, która by na podstawie tych danych i w oparciu o naukę opracowała odpowiednie szlaki morskie. Projekt swój wcielił w życie, gdy z powodu wypadku z nogą w czasie służby na morzu okułał i musiał zrezygnować z pływania; poświęcił się wówczas pracy dla morza na lądzie.

Prace Maury'ego zapoczątkowały badania prądów i wiatrów na statkach wszystkich bander. Spostrzeżenia dotyczące ciśnienia oraz temperatury powietrza i wody, kierunku i siły wiatru, barwy wody, fosforyzowania, a także napotkanych ptaków, ryb i ssaków - zaczęto skrupulatnie zapisywać i odsyłać do działu kartografii i instrumentów marynarki wojennej, gdzie Maury założył instytucję, która przekształciła się we współczesne *Hydro-graphic Office*. Po dziś dzień wszyscy nawigatorzy przesyłają tam swoje obserwacje, zapisywane według podanych przez niego schematów,

W latach 1843-1847 Maury opracował pierwszą mapę dróg dla żaglowców, obejmującą Ocean Atlantycki. Pierwszym okrętem, który w 1848 roku posłużył się wspomnianą mapą, był bark „Wright”. Podróż z Baltimore do Rio de Janeiro i z powrotem zajęła mu tyle czasu, ile przed posługiwaniem się mapą Maury'ego potrzebował na przebycie tej trasy w jednym tylko kierunku. Cały świat został zelektryzowany tą wiadomością. Mapy pilotowe Maury'ego zyskały mu miano „przewodnika po morzach” (*the pathfinder of the seas*). Rozsyłane na statki dały nadspodziewany rezultat w postaci zmniejszenia się strat wśród żaglowców, które przedtem ginęły z powodu nieznaności warunków atmosferycznych panujących na oceanach.

Zachwycony, że udało mi się wyszukać trochę wiadomości o Maury'ym jako założycielu instytucji, do jakiej mieliśmy jechać, nauczyłem się tego wszystkiego na pamięć. W zanadrzu chowałem jeszcze - jako dowód swego ogromnego zainteresowania prądami, które były słabością kapitana - historię transportowca wojskowego „San Francisco”. Transportowiec ten w 1855 roku, w odległości trzystu mil od Sandy Hook na skutek spotkanego huraganu został zamieniony w dryfujący wrak i zaginął wraz z oddziałem wojska na pokładzie. Opinia publiczna, poruszona tym wydarzeniem, zaalarmowała wszystkie władze wojskowe i morskie. Zwrócono się o pomoc do Maury'ego, który na podstawie dotychczasowych do-

świadczeń i badań obliczył, w jakim miejscu może się znajdować niesiony prądami wrak. Zgodnie z podanymi wskazówkami zaginiony okręt został odnaleziony.

Mogłem jeszcze podtrzymać rozmowę mówiąc, że znalezienie zaginionego okrętu „San Francisco” należy przypisać nie tylko geniuszowi Maury'ego, lecz i dużej dozie szczęścia, ponieważ w roku 1892 szkuner „Fred Taylor” przecięty na dwoje przez parowiec „Trave” na południowy wschód od wyspy Nantucket nie został odszukany w jednym miejscu; jedną jego część znaleziono daleko na północy, a drugą na południu.

Jeszcze parę słów o ludziach Biura Hydrograficznego, na wszelki wypadek - jako dowód, że nie tylko jeden Maury jest mi znany. A więc, porucznik Brook - wynalazca sondy głębinowej, która zostawia ciężarek na dnie - był protegowanym Maury'ego. Na trzeciego wybrałem Littlehalesa, słynnego ze swego traktatu o uśmierzaniu fal za pomocą oliwy.

Zebrań tych wiadomości zajęło mi cały wolny czas po skończonym wyładunku. Zrezygnowałem z wyjścia na ląd, co w Nowym Jorku było rozrywką „z tysiąca i jednej nocy”, bo wszystkie domy Polonii Amerykańskiej stały dla nas otworem, a w niektórych czuliśmy się jak w domach rodzinnych. Przekreśliłem jeden dzień pobytu w Nowym Jorku i usnąłem, usiłując nie zapomnieć tego wszystkiego, co przeczytałem.

Punktualnie o godzinie dziesiątej wyszliśmy z kapitanem ze statku. W drodze do stacji kolejki podziemnej zatrzymało się koło nas jadące w tym samym kierunku auto. Wyjrzała z niego wydłużona twarz Tommy'ego. Jak się okazało, Tommy jechał właśnie do Biura Hydrograficznego, wobec czego nie potrzebowaliśmy się męczyć w kolejce podziemnej.

W biurach amerykańskich nie ma czasu na długie rozmowy. Kapitan przedstawił mnie kilku swym znajomym, do których miałem się zgłaszać z raportami kapitana i po odbiór nowości wydawniczych zawsze dla niego przygotowanych.

I już byliśmy w drodze powrotnej na statek, obaj w doskonałych humorach. Mój humor był zresztą tylko refleksem humoru kapitana, do którego starałem się dostosować, lecz cały czas myślałem, kiedy będę mógł podzielić się z kapitanem wiadomościami nabytymi wczoraj kosztem przyjemności związanych z wyjściem na ląd.

Dość szybko znaleźliśmy zejście do kolejki podziemnej.

Były to godziny najmniejszego nasilenia ruchu na tej linii. Siedzieliśmy obok siebie w przedziale sami. Pierwszy raz w życiu znalazłem się sam na sam z kapitanem w zupełnie nowych warunkach. Właściwie nigdy w życiu nie rozmawialiśmy. Na służbowe kapitańskie „Znaczy, rozumie pan?” miałem przeważnie jedną tylko odpowiedź: „Tak jest!” Zacząłem rozmyślać, że tyle lat ze sobą pływamy, niby znamy się dobrze, wszystkie niemal sprawy są wspólne, a wspólnego tematu rozmowy - nie mamy.

Kapitan siedział obok i milczał. Nie zanosilo się, by chciał badać moje wiadomości na temat Biura Hydrograficznego. Sprawdziłem szybko, czy zapamiętałem nazwiska wybranych oceanografów. Maury, Brook, Littlehales - pamiętam doskonale.

Minęliśmy parę stacji. Kapitan o nic jeszcze nie zapytał. Teraz ogarnęła mnie niepewność, czy to właśnie ja nie jestem obowiązany bawić kapitana? Po chwili nabrałem pewności, że ten obowiązek na pewno ciąży na mnie i dlatego kapitan tak milczy. Ale o czym mówić? O Biurze Hydrograficznym sam nie rozpocznę rozmowy, bo kapitan gotów pomyśleć, że chcę się popisać tym, co powinienem wiedzieć. Może opowiedzieć kapitanowi jakąś anegdotę? Nigdy co prawda nie slyszalem, by komukolwiek na mostku opowiadał dowcipy. Tak zwanych „słonych” nie uznaje, a innych może nie lubi?

Znów minęliśmy parę stacji w milczeniu. Do przedziału nikt nie wsiadł - wciąż byliśmy sami. Może opowiedzieć coś z fiordów? Myśl tę natychmiast porzuciłem. Quanto Costo, „Oceania”, króliki - przypomniały mi się zbyt szybko. Nagle olśniła mnie myśl, że przecież mogę opowiedzieć to, co uslyszalem od ministra skarbu w czasie podróży na „Polonii” do Casablanki. Może trochę dwuznaczne, ale minister był z kapitanem w bardzo serdecznych stosunkach. Jeżeli się nawet coś kapitanowi nie spodoba, będzie to wina ministra, a nie moja. Nagle przeraziłem się, że może kapitan znów mnie nie zrozumie. W ostateczności - jeden raz więcej być nie zrozumianym, nic strasznego. Zdecydowałem się kapitana bawić.

Zrobiłem bardzo głęboki wdech i zacząłem:

- Czy pamięta pan kapitan, jak podczas podróży do Casablanki polecił mi pan oprowadzić po statku ministra skarbu?

- Znaczy, pamiętam! - kapitan zamilkł nie okazując najmniejszego zainteresowania ministrem skarbu. Widocznie myślał o czymś innym. Ale postanowiłem już brnąć dalej.

- Gdy skończyłem oprowadzać, minister zaprosił mnie do baru na coctail i opowiedział zabawne zdarzenie ze swego życia.

Kapitan milczał, ale szczęka stała cały czas na „*air*” - „pogodnie”.

- Właściwie to zabawne wydarzenie miało miejsce z ciotką ministra - usiłowałem zainteresować kapitana.

Kapitan zrobił ruch głową, jak gdyby chciał o tym slychać.

- Otóż minister opowiadał, że gdy uczył się jeszcze w gimnazjum w Wilnie, dopomagała mu ciotka przywożąc wiktuały ze swego folwarczku pod Wilnem. Musiała dojeżdżać kilka stacji. Wsiadała na malutkiej stacyjce, na której ruch był znikomy. Pewnego razu przyjechała na godzinę przed przyjsciem pociągu i w trakcie oczekiwania

zechciała skorzystać z ubikacji. Ubikacja znajdowała się dosyć daleko od stacyjnego budynku w gęstych zaroślach.

Popatrzyłem na kapitana zaniepokojony, jakie wrażenie wywarła na nim ta „ubikacja”. Ale kapitan wydawał się słuchać z zainteresowaniem, a nawet lekko się uśmiechał. Dodało mi to otuchy i mówiłem dalej.

- Wszystko szło dobrze do momentu, w którym ciotka chciała opuścić ten przybytek. Drzwi zatrzasnęły się i za nic nie chciały się otworzyć. Ciotka stukała pięściami, wołała. Usłyszała nadchodzący pociąg. Wołała jeszcze głośniejszym głosem. Pociąg odszedł. Stał tylko minutę. Ciotka była jeszcze stosunkowo młoda i energiczna. Nie przestawała wołać i stukać.

Popatrzyłem na kapitana. Wydawał się nawet zaciekawiony.

- W godzinę po odejściu pociągu przyszedł dozorca stacyjny i uwolnił ciotkę. Ciotka, w gorącej wodzie kąpana, zaczęła mu wymyślać. „To jest niedopuszczalne, by w stacyjnej ubikacji były takie drzwi, które się w ten sposób zatrzasniają, że jak z więzienia nie można się z niej wydostać!” Staruszek wysłuchał tego wszystkiego, ale ciotka była bardzo rozżalona i chciała, by natychmiast zreperował zamek. Zaczęła mu pokazywać, w jaki sposób to się stało i w tym momencie znów drzwi się zatrzasnęły za ciotką i dozorcą zamkniętymi razem w ubikacji.

Widziałem, że kapitan wydaje się coraz bardziej zaciekawiony przygodą ciotki ministra skarbu.

- Zaczęli teraz stukać oboje. Staruszek był zbyt słaby, słabszy od ciotki, tak że o wyłamaniu drzwi nie mogło być mowy. Nie pozostawało nic innego jak stukać na przemian i czekać na szczęśliwy traf; może ktoś przechodząc w pobliżu usłyszy ich stukanie. Minęło parę godzin, nikt się nie zjawiał. Ciotka wpadła w furję. Następny pociąg do Wilna odchodził dopiero w nocy. Czy do tego czasu ktoś ich uwolni? Słońce już zachodziło, gdy usłyszeli głosy dziewcząt wracających z roboty. Ciotka zaczęła wołać. Głosy się przybliżyły. Nareszcie drzwi się otwierają! Ale dziewczęta widząc dosyć przystojną ciotkę i przezornie za nią ukrytego dozorcę stacyjnego dały wyraz swemu oburzeniu mówiąc: „Tfu! Ty z takim starym?!”

Pociąg nasz stanął właśnie na stacji, na której mieliśmy wysiąść. Spojrzałem na kapitana i zobaczyłem w jego oczach prawdziwe iskry humoru. Poczulem się dumny, że potrafiłem go tak dobrze zabawić i rozerwać.

W tej chwili usłyszałem głos kapitana:

- Znaczy, proszę pana! Znaczy, to nie była jego ciotka, tylko moja. Znaczy, ja mu to opowiedziałem.

JAKUB PAGANEL

W dokumentach okrętowych podróż ta miała znak „11 E” (jedenasta podróż na wschód). Wyszliśmy z Nowego Jorku w bezwietrzną noc. Po minięciu statku latarniowego „Ambrowe”, weszliśmy w „watę”, gęstą masę mgły. Widzialność - zero. Z mostku nie widać nawet dziobu. Co dwie minuty rozdziera ciszę tubalny ryk syreny okrętowej, głos naszego statku.

Każdy statek ma swój głos. Ma też dwoje oczu, a w każdym nadzieję w postaci kotwicy. Statek żywy, pulsujący życiem twór, przedziera się teraz po omacku przez obszary, przez które podobnie jak on idą w tej gęstej mgłę setki innych jednostek. Mimo wołi nasuwa się pytanie: „Dokąd nas zaprowadzisz? Niewidomy, wypełniony przeszło tysiącem istnień ludzkich...?”

Posuwamy się powoli naprzód, wołając wielkim głosem - „Idę!”. „Idę!” - wołają wokół inne statki. Gdy zbliża się zanadto ktoś inny, wszyscy na mostku zamieniają się w słuch. Co odpowiedzieć na wołanie tamtego? Zatrzymać się czy iść dalej? I decyzja: trzeba „przeczekać”. Z kolei szybki obrachunek: „Ile czasu mamy na przeczekaanie?” Następuje teraz szarpiący nerwy okres „świadomego przeczekaania”. W ciągu tego okresu musi przyjść wyjaśnienie sytuacji... Można iść dalej. Napięcie ustępuje miejsca już tylko uwadze. Znow idziemy na ślepo. Oficerów nawigacyjnych bolą dłonie od naciskania dźwigni syreny.

Noc i dzień, noc i dzień trzyma ciężka mgła. Potrójne „oka” zamienione w „uszy”. Rączki telegrafów maszynowych spoczywają na oświetlonych sektorach tarcz, na których czernieje napis - *STAND BY!** Na posuwającym się po omacku statku, na mostku i w maszynie wszystko i wszyscy są na *stand by!* Nawigator stojący na wachcie i ten, który odpoczywa po służbie w koi, mają cały system nerwowy nastawiony na *stand by!*

Ale największy ciężar odpowiedzialności dźwiga kapitan. Mgła automatycznie przekazuje jego wzmożonej opiece setki istnień ludzkich znajdujących się na statku. Schodzący z wachty oficer nawigacyjny przytępia tłumikiem zdanej służby napięcie słuchu i odpowiedzialność za usłyszenie lub zobaczenie niebezpieczeństwa. Kapitan przez cały czas mieszka na mostku i śpiąc w kabinie nawigacyjnej jest stale pod napięciem. Nikt prócz

* *Stand by!* (ang.) - uwaga!

samej mgły nie może mu przestawić rączek telegrafu nerwowego ze *STAND BY!* na *FULL AHEAD!**

Do samej Kanady, aż do momentu wzięcia pilota, który miał nas zaprowadzić do Halifaxu, mgła trzymała wszechwładnie i nieustępliwie. I nagle rozwiała się, jakby nie miała prawa przekroczyć niewidzialnej granicy. Powietrze Nowej Szkocji przesiąknięte było słońcem i zapachem lasów. Po krótkim wypoczynku, spędzonym na liczeniu ładunku w dzień i w nocy, następnego dnia w południe znów wyszliśmy w morze.

Zanim jeszcze przyjąłem wachtę, zobaczyłem go na skrzydle mostku, ukrytego za stojakiem w najciemniejszym kącie nockhausu[†]. Miał duże, wysokie brwi. Czarne oczy. Ubrany był w ciemnozielony strój w szaro-brązowe prążki. Nie wydawał się zbyt przerażony nowym otoczeniem. Gdy podszedłem do niego bliżej, nie poruszył się nawet. Przysiadłem koło niego na pokładzie i wyciągnąłem rękę. Nie okazał najmniejszego strachu. Ostrożnie wziąłem go za skrzydełka i podniosłem do góry. Był to wspaniały okaz konika polnego.

By nie skończył życia samobójczym lotem do morza, zaniósłem go szybko do swojej kabiny i posadziłem na pęku mietlic, ustawionych w rogu, w indyjskim inkrustowanym wazonie. Wtulił się szybko w pachnące białe kity mietlic i usadowił wygodnie. Zamknąłem drzwi kabiny i wróciłem na mostek.

Oddaliśmy pilota na mały czarny żaglowiec i pełni zabranego słońca szykowaliśmy się do długiej drogi przez Północny Atlantyk ku wybrzeżom Starej Szkocji. Po godzinie natrafiliśmy ponownie na gęstą mgłę. Wkraczaliśmy teraz na najniebezpieczniejsze wody Atlantyku w okresie największego nasilenia gór lodowych. Wędrują one z pomocy wraz z zimnym Prądem Labradorским z największej wylęgarni gór-olbrzymów, z Morza Baffina. Olbrzymie lodowce Grenlandii „cielą” co roku około siedmiu tysięcy gór. Kilkaset z nich rokrocznie dostaje się na południe, na uczęszczane szlaki żeglugowe, aż poza równoleżnik Cape Race. Icebergi* - miliony ton lodu, z których tylko ta jedna dziewiąta część, widoczna nad powierzchnią wody, dochodzi niekiedy do pięćdziesięciu metrów wysokości i siedmiu mil długości.

Do walki z tym niebezpieczeństwem mieliśmy jedynie sonde, termometr i... nos kapitana. Sonda, rzucana co określoną liczbę mil, dawała możliwość ustalenia proble-

* *Fuli ahead!* (ang.) - cała naprzód!

[†] Nockhaus - nadbudówka znajdująca się na skrzydle mostku, służąca za schronienie przed deszczem i wiatrem dla oficera pełniącego służbę.

matycznej pozycji. Głowy nawigatorów zamieniały się w maszyny do liczenia i kalkulacji. Ustawicznie mierzona temperatura wody miała ostrzec przed zbliżaniem się do obszarów wód, na których znajdują się góry lodowe. Nos kapitana musiał je wykryć przez wyczupie specjalnego, wilgotnego chłodu, jaki góry lodowe z siebie wydzielają.

W tej chwili aajgroźniej przedstawiały się wschodnie obszary wód Grand Banks. Na mapie miejsca te pokryte były małymi trójkącikami, każdy z nich symbolizował górę lodową, zameldowaną drogą radiową.

Gdy wróciłem do kabiny, mój nieoczekiwany lokator siedział na mietlicach. Rezonans kabiny na ryk umieszczonego nie opodał gwizdka wyraźnie robił na nim wrażenie. Wcisnął się, jak mógł najgłębiej, w mietlice, jak gdyby wduszony w nie rykiem gwizdka.

Musiałem postarać się o pożywienie dla gościa. Z prowiantury dostałem sałaty i jabłko. W kabinie panował przejmujący chłód i wilgoć. Wziąłem konika do ręki i położyłem się na koi. Nie zdradzał wcale przerażenia. Posadziłem go sobie na palcu. Przyłgnał do niego i grzał się z widoczną przyjemnością. Przy każdym ryku syreny czułem, jak silniej wpijają się w skórę ostrza pazurków. Pod groźne szczęki podsunąłem kawałek sałaty. Kleszcze szczęk wpiły się w soczysty miąższ. Jadł powoli, nie spiesząc się wcale. Potem dałem mu kawałeczek jabłka. Najbardziej jednak smakował mu wyciśnięty z jabłka sok. Spijał go szybko.

Imponował mi odwagą. Zachowywał się, jak gdyby tak miało być, a nie inaczej. Wyglądał dumnie w swej rycerskiej zbroi. Skąd przybywał? I dokąd podążał? Pytania te nasunęły mi na myśl tytuł jednego z rozdziałów słynnej książki Juliusza Verne'a - „Dzieci kapitana Granta”. Tytuł rozdziału brzmiał: SKĄD PRZYBYWA I DOKĄD PODAŻA JAKUB PAGANEL.

Ze względu na nazwę i piękną zbroję należało dać chyba konikowi polnemu imię któregoś z odważnych i nieustraszonych hetmanów. Jednakże, mimo woli, ochrzciłem go imieniem roztargnionego profesora, Jakuba Paganela.

Wychodząc na kolację, posadziłem gościa z powrotem na mietlice. Kładąc się spać przed wachtą, widziałem, jak Paganel wciska się głęboko w mietlice, jak gdyby również układał się do snu.

Sternik obudził mnie na wachtę. Wciągnąłem na siebie skórzaną kurtkę podbitą futrem. Gęsta mgła skraplała się na takielunku masztu i opadała ciężkimi kroplami na pokład. Wśród czarnej nocy, poprzez białą mgłę idzie po omacku statek, jak gdyby szukał drogi laską-sondą, dotykając nią najbliższego lądu, leżącego o kilkadziesiąt sążni pod stępką. Kończy się już

* *Iceberg* (ang.) - góra lodowa.

płycizna, a nad pobliskimi głębinami rozciąga się obszar gór lodowych. Wchodzimy właśnie na długość 50° 14' West. To długość pozycji strasznej katastrofy „Titanica”, która zdarzyła się dwadzieścia kilka lat temu. Ośmiuset dwudziestu pięciu pasażerów i sześciuset siedemdziesięciu ludzi załogi pozostało na zawsze na tym południku.

Po dziś dzień tragiczna rocznica tych wód, 15 kwietnia, czczona jest przez jeden z okrętów Patrolu Lodowego, który został powołany do życia, by przeciwdziałać niebezpieczeństwu gór lodowych. W każdą rocznicę zjawia się na miejscu katastrofy patrolowiec. Na pokładzie odbywa się msza, następnie załoga oddaje salwę honorową, by uczcić pamięć tych, którzy tutaj zostali, i ku przestrodze dla tych, którzy tędy przechodzą.

Przeszło tysiąc osób śpi w tej chwili spokojnie w ciepłych kabinach naszego statku, nie myśląc o tym, z wyjątkiem kilku ludzi na wachcie. Mierząc odległość pomiędzy przypuszczalnym kursem, którym przejdziemy te wody, a narysowanymi na mapie trójkątami oznaczającymi znajdujące się w pobliżu góry lodowe - odczuwam wdzięczność dla Patrolu Lodowego za uzyskaną możliwość przewidywania i oceny niebezpieczeństwa.

W pamięci stają mi sceny, które rozegrały się tutaj przed laty. Jakby zachował się każdy z nas w tej sytuacji? Wśród wielu, wielu opisów tych wydarzeń, na pierwsze miejsce wybija się opowieść o „Niezatapialnej pani Brown”, znanej pod zdrobniałym imieniem Molly.

* * *

Molly urodzona nad brzegami Missouri dzieciństwo spędziła „w rzece”. Mała, rudowłosa Irlandka nie lubiła robót domowych i nauki. Woląла kąpać się i łapać ryby. Jako dwunastoletnia dziewczynka spotkała się z Markiem Twainem. Wielki pisarz widział w niej swego bohatera, Huckleberry'ego Finna, „w spódnicy”. Molly absolutnie zdawała sobie sprawy z różnicy płci, nurkując i ciesząc się wodą, ubrana tak jak przysła na świat. Nauczyła się od wielkiego pisarza sztuki łapania ryb i poczucia humoru, ale nie nauczyła się czytać. Mając piętnaście lat porzuciła rodzinne miasteczko, Hannibal, i wraz z braćmi znalazła się w kopalniach złota w Kolorado. Pracowała jako sprzątaczką mieszkań poszukiwaczy złota. W trzy tygodnie po przyjeździe na złotodajne tereny mała Molly Tobin wyszła za mąż i stała się panią Margaret Brown. Mąż jej był trzydziestosiedmioletnim olbrzymem, radym jak Molly. W dwa miesiące później John natrafił na żyłę złota, którą spieniężył za 300 000 dolarów. Wręczając trzysta tysiącdolarowych banknotów swej pięknej żonie powiedział:

Trzymaj i schowaj, bym ich nie widział.

Gdzie je będę trzymała? - spytała zaniepokojona Molly.

Gdzie chcesz. Tylko trzymaj je jak najdalej odemnie, bo jadę do miasta uczcić ten dzień.

Po zabawie koledzy przywieźli Johna zdolnego do wyrażenia dwóch tylko żądań:

- Nie budźcie Molly i napalcie w kominku, bo przemarzłem do szpiku kości.

Koledzy sumiennie wypełnili życzenia Johna. Molly zbudził zapach dymu i huczący w kominie ogień. Zerwała się jak szalona i podbiegła do pieca. Było już za późno: schowane w kominie trzysta tysięcy dolarów spłonęło!

Molly płakała szepcząc w ucho nic nie rozumiejącego Johna o tym, co się stało. Po pół godzinie John zrozumiał wreszcie, o co chodzi zapłakanej żonie. Zdobył się na jedno tylko zdanie:

- Nie płacz, najmilsza, znajdę jeszcze więcej złota.

Fantastyczne, ale prawdziwe. Już następnego wieczora znalazł nową żyłę złota, ocenioną na dwieście milionów dolarów. John osobiście przystąpił do jej eksploatacji. Pierwszy własny dom, wybudowany dla Molly, miał podłogi obramowane srebrnymi dolarami. Następny dom, w Denver, pomimo balów i najbardziej wyszukanych przyjęć organizowanych przez Molly, nie znalazł aprobaty u snobów. Skutek był taki, że Molly postanowiła się kształcić. John wyjeżdżającej Molly potrafił powiedzieć niewiele:

- Bądź zdrowa, najdroższa, nie zapomnij nazwy twego banku. Wszystko, co posiadam należy do ciebie.

Przez osiem lat Denver nie mogło nic nowego powiedzieć o Molly. Z Europy Molly przywiozła ze sobą dwie francuskie pokojówki i biegłą znajomość pięciu języków. Do najbliższych przyjaciółek Molly zaliczała się sławna francuska aktorka, Sarah Bernhardt. Etom Molly w Denver, a następnie siedemdziesięciopokojowy dom w Nowym Jorku, stał się centrum zjazdów sławnych osobistości. Zawistni nazywali ją ekscentryczką. Pani Brown pozostała jednak nadal małą Molly, pełną prostoty i uczynności. - Jestem ekscentryczna - powiedziała kiedyś - ale mam serce wielkości szynki.

W kwietniu 1912 roku Molly wracała na „Titanicu” z Liverpoolu do Nowego Jorku. Z małej dziewczynki przekształciła się w piękną kobietę kipiącą życiem i humorem. Pomimo wykształcenia i ogłady towarzyskiej Molly nie pozbyła się nawyków z okresu pobytu wśród poszukiwaczy złota w Kolorado. Na „Titanicu” bawiła jednych, a przerażała drugich jednoczesnym wyrzucaniem za burtę pięciu grejpfrutów, w które trafiała z pistoletu, zanim spadły do wody.

Ubrana jak zawsze ekscentrycznie: w ciepłą wełnianą bieliznę, najdroższe futra oraz futrzaną narzutę z olbrzymią mufką ze schowanym w niej nieodstępnym coltem jedna Molly była przygotowana na spotkanie gór lodowych.

Tragedię „Titanica” przyjęła bez mrugnięcia okiem. Zanim spuszczone łodzie ratunkowe, uciszała dzieci i kobiety. Odmówiła wejścia do łodzi, zanim nie zapakowała do niej znajdujących się w pobliżu dzieci i kobiet. W szalupie, do której trafiła Molly, było tylko pięciu mężczyzn oraz dwadzieścia kobiet z dziećmi. Molly objęła komendę. Kazała mężczyznom wiosłować i utrzymywać łódź dziobem do fali. Ponieważ wszyscy drżeli z zimna, Molly zaczęła się rozbierać. Wspaniałe szynszyle poszły na okrycie dzieci. Ciepłe części garderoby na okrycie najstarszych i najślabszych kobiet. Molly w gorsecie i pończochach, z coltem na sznurze, zabrała się do wiosłowania. Gdy jeden z wiosłarzy zaczął narzekać na serce, posłyszał od Molly krótkie zdanie: - Do diabła z twoim sercem, wiosłuj dalej!

Po długim wiosłowaniu ręce Molly zaczęły krwawić. Oderwanymi strzępami swej bielizny obwiązała ręce i wiosłowała dalej. W momencie gdy zachwianie równowagi pasażerów łodzi ratunkowej doszło do punktu krytycznego, Molly zaczęła śpiewać wyjątki z oper, wiosłując przy tym dalej. Potem opowiadała historię swego życia, mówiła o spaleniu trzystu tysięcy dolarów i wielkoduszności męża.

Gdy zostali znaleźieni przez statek, wszyscy tła łodzi ratunkowej jednocześnie okrzyknęli Molly bohaterką. Molly odpowiedziała: - Typowe szczęście Brownów, jestem NIEZATAPIALNA.

Od tej chwili Molly była powszechnie znana jako „Niezatapialna pani Brown”. Wielka dobroć Molly znalazła ujście w opiece nad rannymi żołnierzami podczas pierwszej wojny światowej. Fundacje jej dały ulgę tysiącom żołnierzom. Wszystkie osiągalne dla kobiet odznaczenia przyznane zostały przez rządy aliantów rudowłosej Molly, która miała sere Tytana.

Wiele, wiele razy kreśliłem na mapie trójkąty oznaczające położenie gór lodowych, zameldowanych przez radio. I zawsze snuła mi się przy tej czynności przedziwna historia o Molly znad brzegów Missouri.

* * *

Mgła nie przestawała nas nękać nawet wówczas, gdy minęliśmy zimną strefę gór lodowych. Kapitan po raz pierwszy zszedł z mostku, by się wykapać i ogolić, po

czym zasnął w nawigacyjnej snem sprawiedliwego. Od najbliższego statku na szlaku mieliśmy wiadomość, że znajduje się od nas o kilkaset mil i również ma mgłę.

Po minięciu obszaru z niemymi górami lodowymi, na które można się było nadziać w milczeniu, dalsza droga wśród mgły, ale z ryczącymi statkami - była sielanką. Wracaliśmy do spraw codziennych i stałych zainteresowań.

Przypomniał mi się ulubiony hazard kapitana. Kiedyś na dobrze wytartej przeze mnie mapie zobaczyłem w pobliżu wykreślonego kursu postawiony świeżo punkt. Pod szkłem powiększającym łatwo było stwierdzić, że to ślad ołówka. Następnego dnia pozycja astronomiczna wypadła dokładnie w tym właśnie miejscu, I znów wieczorem następnego dnia zjawiał się tajemniczy ślad i znów pozycja z obserwacji astronomicznych wypadła w tym miejscu.

W kabinie kapitana znajdowały się zawsze wszystkie najnowsze wydawnictwa - odnoszące się do meteorologii, obliczeń i badań prądów - nad którymi lubił spędzać długie godziny. Teraz zrozumiałem, że „hazardował się” obliczaniem przypuszczalnej pozycji na dzień następny, uwzględniając wszelkie możliwe zmiany atmosferyczne, wiatry i prądy. Nigdy nie kwestionował naszych pozycji. Nigdy nie skorygował oficjalnej pozycji oficera nawigacyjnego, ustalonej w południe z obserwacji czy też zliczonej. Stawiał sobie tylko wiadome punkty. Nie wiedząc

O tym musieliśmy je chyba często ścierać przypadkowo, ale nigdy nie posłyszeliśmy na ten temat żadnej uwagi. Zrozumiałe stały się również częste aluzje kapitana, że nie pilnujemy dokładności sterowania. Odkrycia tego nikomu nie wyjawilem, sam tylko podziwiałem dokładność obliczeń kapitana.

Z wachty zawsze wracałem z pośpiechem do kabiny, by się zobaczyć z Paganelem. Natychmiast brałem go do ręki i wyciskałem mu sok z jabłka. Gdy się nasycił, spacerował po koi i po mnie jak po Guliwerze. Następnie demonstrował mi wspianiałą zabawę. Wspinał się po jednej z mietlic tak, że pod ciężarem jego gięła się nisko, prawie nad samą powierzchnią biurka. Stąd robił skok w gąszcz białych kit traw i rozpoczynał wędrówkę od nowa. Był nieustraszony. Nigdy niczego się nie bał i nigdy nie uciekał. Od pierwszego momentu gdy go wzięłem do ręki na mostku, nigdy się nie wyrywał, był pełen zaufania i czuł, że nie spotka go krzywda.

Był osobowością. Potrafił w jakiś niewytłumaczalny sposób skupiać na sobie tyle uwagi i wzbudzać taki szacunek, jak gdyby naprawdę był profesorem, Jakubem Pa-ganelem.

Dochodziliśmy do północnych wybrzeży Szkocji. Pierwszy otrzymany namiar radiowy z Butt of Lewis wykreślony na mapie przeszedł tuż koło ledwie dostrzegalnego

punktu, postawionego na mapie przez kapitana. Nasza oficjalna pozycja była dużo, dużo dalej.

Statek idący przed nami nadawał przez radio, że nie ma już mgły. Rzeczywiście, wkrótce wyłonił się Cape Wrath (Przylądek Gniewu), ponura czarna skała wyglądająca jak miejsce Sądu Ostatecznego na ilustracji ze starej Biblii. Mieliśmy teraz do przejścia szkocką Charybdę, cieśninę Pentland, której brzegi dekorują liczne wraki statków. Cieszyliśmy się, że nie ma mgły i że nie potrzebujemy iść górą nad Orkadami. Co prawda mgła w Pentlandzie jest rzadkością. Ten brak mgły „nagradzany” jest zimą śnieżycami, podczas których widać jeszcze mniej niż w najgęstszej mgle.

Nie zdążyliśmy jeszcze nacieszyć się ciszą, gdy po minięciu Pentlandu znów wpadliśmy w mgłę. Kapitan ponownie przeniósł się na mostek. Zaczynała się plaga Morza Północnego - rybacy. Niejeden z nas pełniąc służbę na mostku, gdy wchodził w „wesołe miasteczko” świateł dziesiątków poławiających trawlerów, czynił ślub: „nigdy do ust kawałka ryby morskiej, nawet śledzia, byle nie było rybaków”. W czasie mgły jednak rybacy przezornie schodzili z uczęszczanych szlaków.

Tak już przywykliśmy do mgły, iż gotowi byliśmy sądzić, że słońce i gwiazdy istnieją wyłącznie w bajkach dla dzieci. Wreszcie dotarliśmy do Kopenhagi. Po oddaniu pasażerów i ładunku pilot, który zjawił się na mostku, oświadczył, że nie możemy jeszcze wyjść. Na pytanie „Dlaczego”, odpowiedział - „Mgła!” Wprawilo to wszystkich na mostku w dobry humor. Pilot zachnął się trochę widząc nas rozbawionych, ale sam się roześmiał, skorośmy mu powiedzieli, że od Nowego Jorku nic innego nie było.

Wyszliśmy jakoś z Kopenhagi, z tym że zamiast do Gdyni skierowano nas wprost do Gdańska, na dok. Gdyśmy przycumowali w Gdańsku do nabrzeża, ukazało się słońce.

Paganel czuł się świetnie. Myślałem o chwili, gdy uda mi się wyrwać w niedzielę gdzieś na pola i pożegnać miłego towarzysza, który rozpocznie nowe życie w nie znanym kraju. Jak mu się tutaj spodoba?

Na razie miałem tylko niewiele wolnych chwil, mogłem go jedynie nakarmić i przespać się. Dopiero trzeciego dnia wieczorem udało mi się pojechać do domu, do Gdyni. Wrócić musiałem na godzinę szóstą rano. Bałem się zabierać ze sobą Paganela, by go nie zgnieść w drodze. Chciałem w najbliższą niedzielę zawieźć go w okolice, gdzie lasy podobne są do kanadyjskich, Wychodząc z kabiny zapaliłem mu lampę, pod którą tak lubił siedzieć w czasie podróży. Pod lampą położyłem sałatę i na spodeczku wyciśnięty sok z jabłka. Pierwszy raz zostawiałem Paganela na tak długi czas samego. Przykro mi było. Nie wątpię, że będzie się nudził beze mnie,.

Wróciłem następnego dnia o szóstej. Gdy wszedłem do kabiny, zobaczyłem Paganela leżącego na biurku. Sok był wypity, jabłko nadgryzione, a brzusek Paganela rozdęty. Mały mój przyjaciel skończył swą ziemską wędrówkę w postaci konika polnego. Dokąd nieustraszony podążył teraz?

Postanowiłem postąpić z jego szczątkami tak, jak się postępowoło na starych żaglowcach, gdy któryś z żeglarzy odszedł w swój wieczny rejs. Jego dotychczasową ziemską postać oddawano morzu.

Znalazłem małe pudełeczko i obciążylem je odpowiednio. Wspaniałą pancierz Paganela owinięty w kawałek materiału flagowego włożyłem do środka. Poszedłem na rufę. W momencie gdy usłyszałem gwizdek „do bandery”, puściłem pudełeczko do wody. Na stojących wokół jednostkach biły jednocześnie dzwony. Na naszym statku wszyscy stali na baczność, zwróceniem twarzami do rufy. Oficerowie salutowali. Zanim dzwony skończyły bić godzinę ósmą, a bandera znalazła się na miejscu, zniknął ostatni pierścień fali, która zamknęła się nad Paganelem.

Na mostku spotkałem kapitana. Popatrzył na mnie uważnie i spytał:

- Znaczy, co się stało? Czy pan chory?

- Pochowałem, panie kapitanie, Jakuba Paganela - odpowiedziałem zamyślony, nie zdając sobie na razie sprawy z tego, co mówię.

- Znaczy, jakiego Jakuba Paganela? - spytał ze współczuciem.

Nikomiu nie mówiłem o Paganelu, by go nie narazić na ciekawość. Teraz, gdy chciałem sprawę wyjaśnić, nie byłem pewny, czy kapitan pamięta, że Jakub Paganel to jeden z bohaterów książki „Dzieci kapitana Granta”.

- Jakub Paganel, pamięta pan kapitan, był uczestnikiem podróży dzieci kapitana Granta.

- Pamiętam! Znaczy, tylko nie rozumiem, w jaki sposób go pan teraz pochował?

Musiałem mieć mocno zmartwiony wyraz twarzy, skoro kapitan pomyślał, że jestem chory i usiłował zrozumieć to, co mówię. Ale znów się zapowiadało, że nie dojdziemy natychmiast do porozumienia.

- To był konik polny z Halifaxu. - wytłumaczyłem.

Pomimo że żałowałem Paganela, zdałem sobie w tej chwili sprawę, że wikłam się w nową historię z kapitanem. Wyraz twarzy kapitana był nieokreślony. Resztki współczucia były jeszcze widoczne, ale co dalej?

- W Halifaxie znalazłem na mostku konika polnego i zabrałem go do kabiny. Całą podróż odbył z nami i bardzo się oswoił. Gdy wróciłem dziś, Paganel nie żył.

- Znaczy, co Paganel ma wspólnego z konikiem polnym?

- Nazwałem konika polnego Jakubem Paganelem.

- *Znaczy*, dlaczego pan go tak nazwał?

Odpowiedź na to pytanie zaczynała wkraczać na tory bardzo długiej i bardzo zawilej rozmowy. W tej chwili podeszło do kapitana kilku inżynierów stocznioowych.

- *Znaczy*, na razie dziękuję panu - powiedział mi i na tym historia Paganela urwała się na zawsze.

ORTODROMA

Z Gdyni do Nowego Jorku chodziły nasze transatlantyki przez Kopenhagę. Po minięciu Skagen trzymały kurs na cieśninę Pentland pomiędzy Szkocją i Orkadami. Od Cape Wrath, północno-zachodniego cypla Szkocji, szło się na północ od nie oświetlonej wysepki Rockall, od której rozpoczęła się ORTODROMA.

Od Gdyni do Skagen, jeśli nie było silnych wiatrów, pasażerowie czuli się zazwyczaj dobrze. I w tej podróży na naszym transatlantyku, jak zwykle gdy było spokojnie, wieczorami tańczono w salonach. Przez podniesienie szyby skajlajtu, wbudowanego w mostek, można było obserwować część głównego salonu i na małym odcinku sali widzieć tańczące pary. Jeśli orkiestra grała straussowskie walce, nie mieliśmy wątpliwości, że na sali znajduje się kapitan i byliśmy pewni, że nie przyjdzie na mostek. Ładnie tańczył, a najbardziej lubił walce. Bardzo szybko zorientowaliśmy się, że ulubionym jego walcem jest walc z „Zemsty nietoperza”. Jeśli go grano, to wiedzieliśmy, że zobaczymy przez uchylony skajlajt tańczącego kapitana.

Walc ten dziwnie pasował do osoby kapitana. Był pompatyczny, tajemniczy i pełen romantyczności, o którą mocno kapitana podejrzewaliśmy pomimo całej jego surowości.

Morze Północne również dawało niekiedy okazję do słuchania walców, ale mgła i przejście przez cieśninę Pentland były zawsze zwiastunami zjawienia się kapitana na mostku.

W tej podróży, gdy przechodziliśmy Petitland, kapitan oznajmił mi, że przed godziną piątą mam się zameldować u niego ogolony po raz drugi, ponieważ na statku znajduje się prezeska Polonii Amerykańskiej, która podczas swego pobytu w Polsce poznała moją matkę i ma od niej przekazać mi pozdrowienia oraz wiele ucałowań.

- Znaczący sędzę, że lepiej będzie, jeśli się pan jeszcze raz ogoli.

O godzinie szesnastej minęliśmy Przylądek Gniewu - Cape Wrath, który dotychczas zasłaniał nas przed oceaniczną falą.

Gdy przed godziną piątą meldowałem się u kapitana, jednocześnie ze mną zjawiała się tam stewardesa i powiedziała, że pani prezeska czuje się bardzo niedobrze; musiała się położyć ponieważ cierpi na chorobę morską. Nasza wizyta została odwołana. Żałowałem bardzo sędziwej pani i poprosiłem stewardesę, by wyraziła jej moje współczucie z powodu choroby oraz żał, że nie mogłem jej poznać. Wieczorem, niepotrzebnie ogolony po raz drugi, położyłem się spać.

Przed nami leżał ocean, który należało przebyć po najkrótszej drodze, z grecka zwanej ortodromą. Gdybyśmy z pozycji przy wysepce Rockall mogli widzieć nowojorskie drapacze nieba i sterując na nie przeszli Atlantyk, byłaby to najprostsza i najkrótsza droga do celu,

właśnie ortodroma; w tłumaczeniu dosłownym „prostobieźnia”, a w dowolnym „droga jak strzeł”. Droga ta, w postaci naciągniętej nitki na globusie przecinałaby każdy z południków pod innym kątem. Natomiast tak zwany kurs, którym statek zawsze steruje, przecina wszystkie południki pod jednym i tym samym kątem, przez co statek posuwa się po linii krzywej, z grecka zwanej loksodromą, czyli „skośnobieźną”. Jest ona oczywiście drogą dłuższą. Ponieważ drapaczy nieba z odległości paru tysięcy mil nie widać, należy sterować według kompasu i zmieniając często kurs trzymać się ortodromy. Wybrana ortodromą składa się jak gdyby z krótkich odcinków loksodromy. Każdy obliczony kurs dla nowego odcinka loksodromy nosi nazwę początkowego kursu ortodromy. Obliczanie kursu początkowego oraz odległości po ortodromie jest jednym z najważniejszych tematów nauczania w szkołach morskich.

Zagadnienie żeglugi po ortodromie nabrało szczególnego zastosowania wówczas, gdy parowce zaczęły wypierać statki żaglowe. Utrzymanie kursu po ortodromie przez żaglowce było o tyle utrudnione, a często niemożliwe, że żaglowiec musiał omijać te obszary wód, na których przez długie okresy mogła panować cisza lub przeciwnie prądy morskie. Ale i te wrogie cisze nie przekreśliły pragnień i dążeń nawigatorów do szukania najkrótszej drogi, nawet przez żaglowce. Świadczyła o tym flaga kompanij-na towarzystwa okrętowego *Marschall*, biała z czerwonym krzyżem. W środku niej umieszczono niebieski krąg otaczający białe koło. Miało to symbolizować fakt, że żaglowiec tej kompanii, utrzymujący łączność z Australią, był pierwszym, który wybrał najkrótszą drogę od Przylądka Dobrej Nadziei do Australii - ortodromę.

Zmiany kursów przy żegludze po ortodromie i ich obliczanie należą do przywilejów i obowiązków kapitana. Niedokładna znajomość obliczeń tej najkrótszej drogi przez jednego z nich była w pewnym okresie tematem anegdotycznych rozmów we wszystkich mesach oficerskich naszej kompanii.

Na jednym ze statków zdarzyło się, że na zastępstwo z powodu choroby kapitana przyszedł kapitan z innej kompanii. Podczas tej zastępczej podróży nowy kapitan zasadniczo zmieniał kurs zgodnie z dawnymi zwyczajami o tych godzinach, w których była obserwowana pozycja ze słońca lub gwiazd. Przy normalnych warunkach i dobrej pogodzie zmiana kursu nie wynosiła więcej niż dwa lub trzy stopnie. Kapitan polegał wyłącznie na obserwacjach astronomicznych oficerów, gdyż namiary i pozycje z go-niometru na tych długościach geograficznych - z powodu zbyt wielkich odległości od stacji nadawczych - nie mogły być brane pod uwagę.

Naraz, któregoś dnia, kapitan kazał zmienić kurs aż o kilkadziesiąt stopni. Oficerowie nawigacyjni zaskoczeni i przerażeni tą niezwykłą nawigacją postanowili za wszelką cenę dowiedzieć się, co skłoniło go do tak bezsensownej - według nich - decyzji. Kapitan jednak zachował tajemnicę dla siebie.

Okazało się, że nowy kapitan dotychczas pływał wyłącznie na Bałtyku i o żegludze wielkiej miał jedynie teoretyczne pojęcie. Postanowiono więc dyskretnie sprawdzać zgodność obliczeń kursu początkowego, dokonanych przez kapitana oraz oficera nawigacyjnego. Przypadkowo jeden z oficerów zauważył, że kapitan pilnie studiuje zeszłoroczny dziennik okrętowy ich statku. Oficerowie zabrali się więc również do jego wertowania. Wyszło na jaw, że kapitan ślepo trzymał się zeszłorocznych zmian kursu, ponieważ warunki na oceanie w tych samych miesiącach mogą być jak najbardziej zbliżone.

Studia nad zeszłorocznym dziennikiem doprowadziły oficerów do miejsca, w którym rzeczywiście podana była zmiana kursu o trzydzieści dwa stopnie w prawo. Było to uwidocznione na jednej stronie dziennika, na drugiej znajdowało się wytłumaczenie, ale nowy kapitan nie zdążył go widać w pośpiechu przeczytać. Zmiana kursu została dokonana dla spotkania się ze statkiem tej samej kompanii idącym z Ameryki do Europy,

Spotkanie dwóch statków tej samej kompanii na środku oceanu kryje w sobie znacznie więcej sentymentu, niżby się to na pozór mogło wydawać. Spotkanie tych samych dwóch statków w porcie, nawet obcym, nie będzie miało w sobie tego uroku. Pomijając zadowolenie ze stwierdzenia opanowania przez oficerów kunsztu określania pozycji przy pomocy obserwacji astronomicznych, dochodzą niespodziewanie do głosu podświadome czynniki uczuciowe wywołane „odkryciem” samotności na morzu. Napięcie, które towarzyszy oczekiwaniu na spotkanie, zmienia się w żywiołową radość, z salutowaniem banderami, wymianą życzeń za pomocą flag kodu sygnałowego, owacjami pasażerów wśród melodii najbardziej pompa-tycznych marszów, granych przez ustawione na pokładach orkiestry. W momencie kiedy rozwieje się na horyzoncie ostatni ślad dymu - przychodzi niespodziewanie uczucie samotności. oraz tęsknoty za czymś nieokreślonym.

W obecnym rejsie duża fala oceaniczna dokuczała nam prawie do Nowego Jorku. Dopiero ostatni dzień przyniósł uspokojenie. Z otwartego skajlajtu słychać było walca z „Zemsty nietoperza”. Kapitański Bal - jutro pasażerowie opuszczą statek.

Na mostku usłyszałem kroki i rozmowę. W ciemności rozróżniłem głos sternika oraz nieznany głos kobiecy. Podeszli do mnie. Pani spytała mnie o nazwisko, następnie oznajmiła mi, że obiecała matce mnie wycałować. A więc pani prezeska.

Byłem wzruszony uprzejmością sędziwej damy, która trudziła się w nocy aż na mostek, by dotrzymać przyrzeczenia danego w Wilnie. Nie potrzebowałem się bardzo schylać, by dopomóc jej w wykonaniu obietnicy. Ponieważ liczba pocałunków nie została wymieniona, więc ich nie liczyłem. Byłem jedynie zdumiony ich zarem i świeżością. Tego wcale się nie spodziewałem. Trudno było na mostku w nocy sprecyzować wiek całującej pani. Ale pocałunki były doskonałe.

Odchodząca pani prezeska oznajmiła mi, że będzie mnie chciała zobaczyć jutro, by wypełnić swą obietnicę także przy świetle dziennym. I znikła.

W nocy wzięliśmy pilota. Z rana staliśmy już przycumowani do nabrzeża. Po załatwieniu formalności portowych na statek weszły tłumy witających. W trakcie normalnej portowej pracy zostałem wezwany do kapitana, który mi zapowiedział, że na piętnaście minut pójdziemy z wizytą pożegnalną.

- Znaczy, do tej pani, która ma pana pocałować.

W oznaczonym czasie przybyliśmy do jej kabiny, która wyglądała jak kwaciarnia pełna róż we wszystkich barwach i odcieniach. Okazało się, że pani prezeska wcale nie była leciwą staruszką, jak ją sobie wyobrażałem. Z gorącym uznaniem pomyślałem o Polonii Amerykańskiej patrząc na jej przedstawicielkę - wysoką, piękną, młodą kobietę!

Kapitan przedstawił mnie ślicznej prezesce, która mówiła dobrze po polsku bez amerykańskiego akcentu. Usłyszałem od niej wiele słów o piękności i kobiecym czarze mej matki, ponadto pani prezeska oświadczyła, że spędziła bardzo mile czas w naszym domu, no, i że obiecała matce, iż wycaluje mnie, jak będzie umiała najlepiej.

- W Polsce całowały mnie panie po trzy razy, ale jesteśmy Ameryce nie jesteśmy tacy skąpi — rzekła na zakończenie i śmiejąc się wycalowała mnie w obecności kapitana z jeszcze większym zapałem niż w nocy na mostku.

Kapitan przez cały czas miał szczękę na „*fair*” — „pogodnie”, pomimo, że od momentu naszego wejścia do kabiny nie brał udziału w rozmowie. Właściwie przez cały czas mówiła tylko pani. Po kwadransie, gdy kapitan zdołał dojść do głosu i powiedział, że nie będziemy już więcej zabierali jej czasu, pani wybrała jedną z najpiękniejszych szkarłatnych róż i przypięła ją kapitanowi. Następnie wybrała różę herbacianą i przypięła ją do mojego munduru.

Obaj z kapitanem byliśmy zaskoczeni doborem kolorów ofiarowanych nam róż. Spostrzegłem to natychmiast w wyrazie twarzy kapitana. Podobnie jak i ja chciał wiedzieć, co miały oznaczać ich barwy. Byłem przekonany, że o to zapyta. W tej samej chwili gdy o tym pomyślałem, kapitan zadał pytanie:

- Znaczy, proszę pani, u nas w Polsce kwiaty i ich barwy mają swe specjalne znaczenie. Czy w Ameryce jest tak samo?

- Ależ naturalnie - odpowiedziała wyraźnie zadowolona z pytania i rozbawiona pani.

- Znaczy, proszę pani, co w Ameryce znaczy czerwona róża?

- Kocham ciebie! — odrzekła zalotnie.

Kapitan wyprostował się na krześle i uśmiechnął się, zadowolony z usłyszanej odpowiedzi.

- Znaczy, a herbaciana, znaczy żółta róża co w Ameryce znaczy?

Pani uśmiechnęła się uwodzicielsko i powiedziała gorącym szeptem:

- Przyjdź do mnie jak najszybciej!

Kapitan nie zmienił miłego wyrazu twarzy, tylko powiedział jakby do siebie głośno:

- Znaczy, herbaciana róża w Ameryce znaczy to samo, co w nawigacji ORTODROMA.

DRACULUI VAPORUL

Cykl dwutygodniowej podróży z Konstancy do Hajfy i z powrotem rozpoczął się od momentu wejścia pilota na mostek naszego statku.

Najwyższa nadbudówka ponad pokładami, w której mieszczą się ster i kabina nawigacyjna, nosi potoczną nazwę „mostek”. Tych kilkadziesiąt metrów kwadratowych pokładu, ciągnących się przez całą szerokość statku, jest miejscem, gdzie pełni się służbę czy też „trzyma wachtę”. Dla oficera nawigacyjnego mostek jest salą egzaminacyjną, widownią, niekiedy sceną. W morzu zostawia na nim oficer co dzień osiem godzin swego życia.

Mostek jest widownią, gdy patrzymy z niego na olbrzymią scenę, której kopuła niebieska ze złotym słońcem wspiera się na horyzoncie. Podziwiać zeń można cały przepych igrzysk świetlnych zachodów oraz wschodów księżycy i słońca lub miliardy błyszczących gwiazd. Aktorami są chmury oraz wiatr w rolach tajfunów, huraganów i burz. Niekiedy horyzont sceny zwięża się do rozmiarów łóżyska rzeki, zostaje obramowany tropikalną dżunglą, zarysami wysp lub lądów. Zjawiające się zwierzęta, ryby i ptaki witane są na tej scenie jako najmiłsze rozrywki wśród długich godzin wacht, które zamieniają się na dni, tygodnie, miesiące i lata. Na mniej uczęszczanych szlakach morskich atrakcją stanowią również statki. Na regularnych liniach, gdy się już wie dokładnie, kiedy i kogo się napotka, każdy nowy, ujrzany niespodzianie statek interesuje jak nowy lokator, który sprowadził się do tego samego domu.

Mostek przekształca się z widowni w scenę, gdy pojawia się na nim człowiek obcy. Zazwyczaj jest nim pilot.

Piloci przechodzący przez mostek rzadko pozostawiają po sobie dłuższe wspomnienia. Przeważnie są to starzy marynarze, większą część swego życia przebyli na morzu i obecnie starają się odrobić na lądzie ów czas. Z urywanych, krótkich rozmów z pilotami, których po kilku rejsach do tego samego portu uważa się już za znajomych, można wywnioskować, iż nie przestają myśleć o swych domowych sprawach. Myślami są daleko na lądzie, w centrum zainteresowań nurtujących w tej chwili całą rodzinę, krzątającą się około nowych gatunków drzewek owocowych lub nowych odmian kwiatów w swych ogródkach. Doprowadzenie statku oraz ustawienie go w odpowiednim miejscu niepokoi tylko młodych i początkujących pilotów, ale tacy na duży pasażerski statek nie są przysyłani; przynajmniej na tej linii ich nie spotykaliśmy.

Po oddaniu pilota z Konstancy kładliśmy się na kurs, który miał nas doprowadzić do cieśniny Bosfor. Parę mil przed wejściem pomiędzy Europą i Azją ujrzeliśmy małe delfiny

baraszkujące na powierzchni morza zawsze w tym samym miejscu. Były tam jak niezawodny znak nawigacyjny, według którego można by określać pozycję. Bawiące się delfiny robiły z daleka wrażenie dużej plamy kipiącej wody. Przyczyną, dla której tam się znajdowały, był prawdopodobnie prąd powierzchniowy w kierunku cieśniny.

Piloci, tutaj braliśmy ich tylko początkowo, byli na ogół bardzo małomówni. Raz tylko, gdyśmy przy przechodzeniu Bosforu napotkali pasma gęstej rwącej się mgły, prowadzący nas pilot opowiedział, co mu się przydarzyło w podobnych warunkach:

Drewniane domki, stojące tuż nad brzegiem cieśniny, mają długie werandy wiszące nad wodą i wsparte na palach wbitych w dno dość daleko od lądu. Pod werandami urządzone są niekiedy przystanie dla łodzi. Latem na werandach jest przewiewnie i nie dokuczają upały. Statek idący w paśmie mgły podszedł kiedyś zbyt blisko brzegu.

W chwilę potem, gdy mgła się rozeszła, zobaczono z mostku całe towarzystwo siedzące na spoczywającej na dziobie platformie werandy, którą statek zabrał w momencie nadawania sygnału mgłowego. Pilot twierdził, iż towarzystwo to usiłowało jeszcze w dalszym ciągu pić kawę, ponieważ stół i krzesła stały na platformie nie poruszone.

Postój w Złotym Rogu trwał zwykle do osiemnastej. O tej godzinie wychodziliśmy w dalszą podróż. O burty statku zaczynały się ocierać mitologia i historia starożytna.

Po wyjściu z Dardaneł pozostawały z lewej burty cienie Troi i rozpoczynała się olbrzymia pętlica naszej wędrówki, która w dwóch miejscach przecinała ślad pozostawiony w historii przez czarny korab Odyseusza.

Od Troi do Jaffy „Polonia” wpadała za każdym rejssem coraz głębiej w wyżłobioną przez siebie „koleinę”, aż do miejsca kotwicznego na redzie Jaffy.

Jaffa jest ciekawym portem, jeśli chodzi o wyładunek, w którym można tu uczestniczyć, przyglądając się z mostku innym statkom. Oto przed nami stoi na kotwicy olbrzymie cargo o dumnej nazwie „Exarch”, należące do północnoamerykańskiej *Export Line*. Na barcę, tańczącą przy jego burcie na wysokiej tego dnia fali, celuje z góry skrzynia wisząca na renerze statkowego bomu. Patrząc na to z mostku „Polonii” zakładamy się: Trafi? Nie trafi? Trafi? Nie trafi?

Nie trafiła!

Ogromna skrzynia nikt nie w fali. Trzymające ją haki czy też stropy puściły. Skrzynia nie wynurzyła się więcej. Wyładunek skończony. U nich i u nas. U nas przez samo patrzenie.

Sporządza się teraz „w imieniu morza” protokół zda-wczo-odbiorczy, że skrzynia zaopatrzona takimi to cechami i numerami wskutek nagłej zmiany pogody i niespodziewanie wysokiej fali wpadła do wody.

Barka z robotnikami odbija od „Exarcha”, który podnosi kotwicę i idzie do Hajfy. Ładunek będzie musiał wędrować z Hajfy do Jaffy koleją. Cóż, siła wyższa...

Trudności przeładunkowe były w Jaffie zjawiskiem zwykłym. Do „cudów” należało zaliczyć wypadek, jaki się przydarzył jednemu z naszych oficerów ładunkowych. Skrzynia załadowana w Konstancy utonęła z powodu złej pogody podczas przeładunku w Jaffie. Zostało to stwierdzone w odpowiednim protokole podpisanym przez naocznych świadków. Po paru dniach nieszczęsna skrzynia... „wypłynęła” w Trieście. Ludzie, nie wierzący w cuda, twierdzili, że skrzynia ta została najzwyczajniej z magazynu w Konstancy zawieszona przez robotnika pod stojący obok nas i ładujący drobnicę statek włoski. Z nabrzeża skrzynia dostała się omyłkowo do ładowni włoskiego statku, a stamtąd do Triestu.

Wypadek ten „nie dawał żyć” naszemu biednemu cudotwórcy. Z trudem udało się nakłonić go, by jakoś przeżył ten nikły ułamek martyrologii nawigatora meczącego się ładunkiem. Pocieszaliśmy go analogiczną przygodą z prorokiem Jonaszem, który nie gdzie indziej, a właśnie koło Jaffy, połknięty został przez rybę morską i odnalazł się szczęśliwie.

Z Jaffy szliśmy do Hajfy, jedynej naturalnej zatoki na tym wybrzeżu. Pilotami w Hajfie byli Anglicy. Wykonywali swą robotę sprawnie i szybko. Zwłaszcza jeden z pilotów, mały brunet, starał się ją „odrobić” zawsze możliwie jak najszybciej.

Do Hajfy wchodziło się w dzień. Ruch był duży. Zawijało tu wiele ogromnych statków pasażerskich. Pilot, ten „najszybszy”, doszedł do takiej wprawy we wprowadzaniu statków, że największe olbrzymy pasażerskie traktował jak motorówki. Uznawał tylko trzy rodzaje komend do maszyn: „cała naprzód”, „stop” i „cała wstecz”. Czas pomiędzy poszczególnymi rozkazami dawanymi sternikowi przeplatał gwizdaniem: „fiu-fiu-fiu!”

Mały pilot wpadał na mostek, przykładając jeden palec do swego kolonialnego hełmu (właściwie to podnosił tylko ten palec do góry lub robił ruch sygnalizujący, iż ma zamiar palcem dotknąć hełmu), po czym mówił do kapitana jedno słowo: „Hallo!” i zaraz rzucał komendę:

„Obie maszyny cała naprzód!”. Pogwizdywał „fiu-fiu-fiu” i podawał sternikowi kurs. Nasza dwukominowa Lux-Torpeda rwała z kopyta przez port swymi sześciu tysiącami koni, zawijając koło nabrzeży jak narciarz między chorągiewkami. „Obie maszyny stop!” - komenderował brunecik w kasku i dalej pogwizdywał swoje „fiu-fiu-fiu”. „Obie maszyny cała wstecz! Fiu-fiu-fiu”. Idąca wzdłuż nabrzeża „Polonia” zaczynała drzeć od stępki aż po topy masztów. „Stop! Fiu-fiu-fiu”. I już Lux-Torpeda stała jak przymurowana przy nabrzeżu. Teraz pilot znów pokazywał wszystkim swój mały palec, nazywając go „baj! baj!”, i zniknął.

Ten sposób bycia przy pomocy jednego palca oraz manewrowania przy pomocy gwizdania wzbudził ojcowskie uczucia u jednego z później przybyłych na tę linię kapitanów, który przeplatał mowę polską rusycyzmami. Stał się on ojcem chrzestnym małego bruneta, chrzcząc go przydomkiem „Świstunkiewicz”. Gdy mały „syn chrzestny” manewrował, „ojciec chrzestny” po każdym gwizdnięciu recytował:

- Nu, Świstunkiewicz!

Następnie przypominał jego rodzicielkę za pomocą popularnego rusycyzmu i stawiał najbardziej niepomysłny horoskop dla siebie jako kapitana:

- Rozbiji mnie statek, aaa...

Ale jakoś nie rozbił.

Na nową „pilotową” rozrywkę trzeba było teraz czekać aż do Pireusu, Aleksandria, dokąd szliśmy bezpośrednio z Hajfy, nie dostarczała emocji tego rodzaju. W drodze z Aleksandrii do Pireusu - po minięciu wyspy Milos - zostawialiśmy z prawej burty archipelag wysp, z których wiele słynęło z tego, że specjalizowały wszystkich swych mieszkańców w jednym tylko zawodzie. Były wyspy „produkujące” wyłącznie duchownych, inne - pilotów. W oddali przy dobrej widzialności dostrzec można było niekiedy wyspę Siphnos znaną z „produkcji” kuchmistrzów, których posiadaniem szczyciły się wszystkie co lepsze restauracje Małej Azji, w szczególności Stambułu.

223

Reklamą zapewniającą powodzenie restauracji było umieszczenie pod jej nazwą napisu: „Kucharz z Siphnos”.

Jeden z naszych intendentów statkowych, kolekcjoner niezwykłości Wschodu, posiadał kartę menu wspaniałej restauracji w Stambule, na której było nawet wymienione nazwisko kucharza rodem z wyspy Siphnos, Menu trafiło jednak do zbiorów osobliwości zupełnie z innego powodu. Posłużyło ono bowiem kiedyś człowiekowi - który nie miał czasu czy pieniędzy na załatwienie formalności w urzędach - jako... paszport zagraniczny. Na ów „dokument” człowiek ten przekroczył trzydzieści razy granicę bułgarsko-rumuńską. Do karty menu-paszportu zagranicznego przyklejona była fotografia, a na odwrocie widniały ślady pieczęci pozostawionych przez straż graniczną rumuńską i bułgarską.

Na usprawiedliwienie strażników granicznych należy dodać, że każdy z nas w takiej sytuacji postawiłby prawdopodobnie również pieczętkę, gdyby zaszła tego konieczność. Menu-paszport sporządzone było bowiem pismem alfabetu arabskiego.

Przed wejściem do Pireusu z Przylądka Temistoklesa - gdzie rosną olbrzymie, pokryte kurzem agawy - na burtę wchodzi pilot. Wpływamy do portu. Po obu stronach nabrzeży stoją przycumowane statki.

Pewnego razu poznaliśmy wśród nich znajomego z Jaf-fy, czekał na wejście do suchego doku. Był to „Exarch”. Miał banderę na znak żałoby spuszczoną do połowy masztu. Pilot wyjaśnił, że w tej podróży „Exarch” pod dowództwem młodego kapitana, który odbywał swój pierwszy rejs w tym charakterze, wpakował się na mieliznę koło Cypru. Radiotelegrafista, niosący depeszę otrzymaną od powiadomionego o wypadku armatora, w której ten pocieszał kapitana, by się nie martwił, ponieważ statek miał właśnie i tak pójść na dok, nie mogąc doczekać się pozwolenia na wejście do kabiny, otworzył drzwi. Kapitan leżał nieżywy, przed chwilą się zastrzelił. Depesza przyszła za późno...

Nie dochodząc do końca portu rzucamy kotwicę i cofamy się rufą do nabrzeża. Podajemy liny stając bokiem do pontonu. Przez spuszczone na ponton trap statkowy rozpoczyna się wędrówka ludów, trwająca do godziny dwudziestej trzeciej. O tej godzinie zjawia się pilot. Najczęściej przychodził ten, który stał się naszym postrachem.

Po zostawieniu jednej cumy rufowej zaczynamy wybierać kotwicę i popuszczać pozostawioną linę. Nagle wśród ciszy rozlega się złowieszczy głos „starszego” pilota, wołającego na cały port: - Andronikooooos!!! - Echo tego imienia odbija się o domki ulic portowych i okoliczne wzgórza. Nikt jednak nie odpowiada na wezwanie, nikt się nie zjawia.

I znów po piętnastu minutach słychać nad całym Pireu-sem:

- Andronikooooos!!!

Cisza. Telefon z dziobu melduje, że na wybieranej kotwicy leżą łańcuchy kilku innych statków, które weszły do portu później od nas, cumując w identyczny sposób, ale porozchodziły się rufami w innych kierunkach. Łańcuchy tych statków, szarpane przez naszą kotwicę powodują ruch na dziobach „alarmowanych” jednostek. Błyskają światła latarek elektrycznych, zgrzytają windy kotwiczne.

- Andronikooooos!!! - znów nad całym Pireusem przelatuje tajemnicze imię, na które nie ma odpowiedzi.

Dobrze jeśli nie pada ulewny deszcz. Załoga, pomimo dużej wprawy w tej akcji, boryka się z łańcuchem kotwicznym zwykle do godziny drugiej lub trzeciej.

Nasze pytanie na temat, kim jest ów tajemniczy człowiek noszący imię bizantyjskich cesarzy, pilot zbywa milczeniem, udając że nie rozumie, o co go pytamy.

- Andronikooooos!!!

Przez lornetki staramy się przy nikłym świetle portowych latarni dostrzec postać noszącą to imię. Ale nigdy nikogo nie widzieliśmy w pobliżu.

Około godziny trzeciej wstępuje w nas nadzieja, że uwolnimy się od łańcuchów. - Andronikooooo!!! - woła pilot, wychylony przez okno bocznej nadbudówki na mostku. Cisza. Imię Andronikos musiało już dotrzeć do ateńskiego Akropolu.

Kogo wzywał pilot imieniem Andronikosa, pozostało dla nas na zawsze tajemnicą. Utkwiło ono w naszej pamięci jako określenie spraw strasznych, niezbadanych i niezrozumiałych.

Mówiono, że pilot informuje w ten sposób kapitanat portu o tym, by nie wprowadzać innych statków do portu, oraz zawiadamia ludzi, mających go zabrać na Przylądek Temistoklesa po wyprowadzeniu „Polonii” z portu, że mogą jeszcze spać spokojnie. Ale nam wydawało się to nieprawdopodobne. Niektórzy jednak słysząc ten okrzyk lecący nad okrytą nocą Grecją mówili: „Pilot telefonuje do Temistoklesa”.

Maszyny starały się po wyjściu z Pireusu nadrobić czas stracony na Andronikosa. Po przejściu przez cieśninę Do-ro, pomiędzy wyspami Eubeją i Andros, kładliśmy się na kurs ku Troi. Na szerokości wyspy Skiros spotykaliśmy zazwyczaj samotną mewę. Była ona zjawiskiem tak samo osobliwym jak i Andronikos. Zawsze w tym samym miejscu i zawsze sama jedna. Niektórzy chcieli w niej widzieć duszę Andronikosa, na podobieństwo Pallas Ateny wcielonej w smukłą jaskółkę i przyglądającej się walce Ody-seusza z zalotnikami po powrocie do rodzimej Itaki.

Ukazanie się brzegów, na których lądowali rycerze oblegający Troję, zamykało pętlę naszej wędrówki po Morzu Śródziemnym. Potem już szybko następowały po sobie: Dardanele, morze Marmara, Złoty Róg, postój w Stambule, Bosfor i Morze Czarne.

W jednym z rejsów, gdy zbliżaliśmy się już do Konstancy, powietrze było przesycone wodą i zimnem jesieni. Zaczynało świtać. Na mostek opadło stado jaskółek. Na tym odcinku wiosną i jesienią często spotykaliśmy olbrzymie stada ptaków ciągnących na północ lub południe. Jaskółki zmęczone długim przelotem opadły na pokład, gdy tylko dostrzegły statek. Bojąc się, by nie podeptać bezwładnie leżących na pokładzie ptaszków, pozbierałem je i ułożyłem ostrożnie w dużych skrzyniach na staroświeckie lunety, przymocowanych do przedniej osłony mostku. Ptaszki były tak zmęczone, że leżały na dłoni jak martwe.

W szarzyźnie poranku zobaczyłem po chwili tuż nad wodą-krążące żurawie. Było ich pięć. Dwa nie miały już sił, by się wzbić wyżej i dolecieć do statku. Trzy uniosły się jeszcze i opadły na mostek. Leżały sztywne i mokre. Zaniósłem je do prawego nockhausu, okręciłem linką od koła ratunkowego i ułożyłem pod stołem, by ich nie podeptać.

Podchodziliśmy do Konstancy. Wzięliśmy pilota. Krępy, nalany krwią Rumun, zmęczony całonocną slwżbą, wszedł na mostek. Przywitał się, ale nic nie mówił. Do maszyn daliśmy „całą naprzód!”. Kapitan wrócił jeszcze do swej kabiny.

Pilot zamyślony i w złym humorze podszedł do miejsca, w którym znajdowały się rączki od dźwigni gwizdka i syreny. Były to „przedpotopowe” urządzenia działające za pomocą drewnianej dźwigni, do której dołączono kilkunastometrowe druty zamocowane końcami do gwizdka i syreny,- zainstalowanych na przedniej części pierwszego komina. Zazwyczaj używano gwizdka.

Zmęczony pilot szarpnął nagle dźwignią syreny. Zawyla przeraźliwie. Szarpnięty zbyt mocno, a może dawniej już nadłamany drut od syreny - pękł, Pilot niezadowolony z siebie poszedł do prawego nockhausu i oparł się o stół. Sternika mostkowego posłałem natychmiast, by naprawił drut od syreny. Czarne chmury wlokły się nisko nad morzem. Zrobiło się ciemno, w nadbudówce panował mrok.

Nagle usłyszałem straszny krzyk pilota. Wskoczył z nadbudówki i biegł szybko, jakby go gonili wściekły pies. Domyśliłem się natychmiast, że siedzące w kącie pod stołem żurawie musiały odzyskać siły i dziobnęły pilota. Efekt był piorunujący. Rumun nie mógł ochłonąć z przerażenia. Ocierał pot z czoła i swe rude włosy. Usiłowałem z poważnym wyrazem twarzy i posiadanym zasobem słów rumuńskich wyjaśnić, co się stało.

Pilot był wściekły i wyglądał na pasjonata. Nałożył czapkę i zanim zdołałem zorientować się, co zamierza zrobić, otworzył dużą skrzynię na lunety. Ze skrzyni prosto w twarz pilotowi frunęły jaskółki. Tego już było za wiele. Pilot dostał ataku furii. Zerwał sobie z głowy nową angielską czapkę, cisnął o pokład i zaczął po niej skakać obiema nogami, rycząc co sił:

- *DRACULUI YAPORUL! DRACULUI VAPORUL!**

Krzyczał i skakał. Na ten straszny ryk wyszedł z kabiny kapitan. Podskakującego na własnej czapce i ryczącego bez przerwy *Dracului vaporul!* pilota nie sposób było o coś pytać. Nic nie widział, zajęty niszczeniem swojej czapki. Kapitan zwrócił się do mnie:

- Znaczy, proszę pana, znaczy, co się stało pilotowi?

Starąłem się nie wybuchnąć śmiechem i przez to nie mogłem zdobyć się na szybką i rzeczową odpowiedź. Zacinając się i łapiąc z trudem powietrze tłumaczyłem kapitanowi bez sensu:

- Żuraw go dziobnął i...

* *Dracului vapontl* (rumuń.) - diabelski statek.

Nie potrafiłem więcej wykrztusić ani słowa, nawet sakramentalnego zakończenia „panie kapitanie”.

- Znaczy, jaki żuraw? Znaczy, o czym pan mówi?

Pilot w dalszym ciągu znęcał się nad czapką i nie przestawał krzyczeć *Dracului vaporul!* Nie mogłem się uspokoić i na pytanie kapitana z trudem wyszeptałem:

- Jaskółki mu w twarz poleciały...

- Znaczy, co pan zrobił pilotowi?

Pilot usłyszał głos kapitana i zmitygował się. Podniósł to, co było kiedyś jego angielską czapką i, usiłując ją rozprostować, podał nowy kurs sternikowi. Tymczasem od słowa do słowa doszedłem z kapitanem do drucika od syreny.

- Znaczy, na statku nie wszystko w porządku. Znaczy, panowie nie sprawdzają dostatecznie często sprzętu nawigacyjnego. Znaczy, to należy do oficerów nawigacyjnych i panowie wobec tego nie są w porządku.

DRACULUI YAPORUL! - pomyślałem.

AWANTURY ARABSKIE

Był to okres szczególnego nasilenia emigracji Żydów do Palestyny. „Polonia”, największy wówczas nasz statek pasażerski, niestrudzenie zabierała co dwa tygodnie przeszło tysiąc stu pasażerów z Konstancy do Hajfy i Jaffy. We wszystkich odwiedzanych przez nas portach nazywano „Polonię” - GRAND-ORIENT-LUX-TORPEDA. Przejechanie się „nami” należało do dobrego tonu wśród „śmietanki” towarzyskiej każdego z krajów leżących nad Morzem Śródziemnym. W owym czasie byliśmy najszybszym statkiem na tej linii i łatwo wyrabialiśmy sobie klientelę. Byliśmy nawet dostawcami owoców, pomarańcz i grejpfrutów, dla króla rumuńskiego, o czym - zdaje się - sam król nie wiedział.

W środku tygodnia wychodziliśmy z Konstancy wieczorem. Dostawialiśmy „trzeci komin”, kunsztownie konstruowany ze skrzyż z kurami, za których przewóz płacono wówczas największe stawki frachtowe. Kpiono sobie z nas po trochu, że z naszego trzeciego komina idą najciemniejsze kłęby „dymu” powstałe z pierza, ale ptactwo dojeżdżało zdrowo w tym kurzym drapaczu nieba. Nieśmiertelność kur w naszym „trzecim kominie” była głównym źródłem zazdrości ze strony konkurencyjnych linii.

Inną atrakcją, która miała przyciągać pasażerów, było ogłoszenie dane przez naszą dyrekcję w rozkładzie jazdy, że na statku znajduje się pierwszy w dziejach oficer żydowski. Jego oficjalny tytuł brzmiał „oficer zażaleniowy”, załoga natomiast nazywała go „Mur Płacz”.

Prawdopodobnie z powodu mej atletycznej budowy, sympatie pasażerów kierowały się bardziej w moją stronę niż w stronę Muru Płacz. Znany byłem wśród nich pod przydomkiem „Ben Hur”. Wszystko to miało taki skutek, że zamiast z najrozmaitszymi pytaniami zwracać się do oficera zażaleniowego, znakomita większość pasażerów zwracała się do mnie.

Rozmowa zaczynała się zazwyczaj od wzburzonej tyrady słów w żargonie, a czasem po hebrajsku. Gdy odpowiadałem, że nie rozumiem, prawie zawsze reagowano na to zdaniem zabarwionym oburzeniem i ironią:

- Ten, co nie rozumie po żydowsku!

Ponieważ w ciągu podróży powtarzało się to po kilka razy dziennie, zabrałem się do nauki hebrajskiego. W momencie jednak, gdy stwierdziłem, że robię już jakie takie postępy, zostałem przeniesiony do stoczni w Italii i zacząłem się uczyć włoskiego.

Niekiedy jednak, gdy pytający nie drwili z mojej nieznajomości hebrajskiego, zmuszony byłem do dawania odpowiedzi.

Któregoś wieczoru po wyjściu z Konstancy podeszły do mnie dwie śliczne dziewczynki w wieku lat osiemnastu i jedna bardzo poważnie zapytała:

- Proszę pana, czy my już mamy położyć się spać?

Zaskoczony byłem trochę tym niespodziewanym pytaniem i piękną pytającą. Próżność podszeptała mi myśl, iż jest to nowy sposób rozpoczęcia zaczepno-romantycznej rozmowy. Uśmiechnąłem się mimo woli i powiedziałem:

- W tej chwili jest godzina dwudziesta trzecia i sądzę, że panienki w tym wieku powinny już spać.

- Proszę pana, dla pana jest to może śmieszne, ale dla nas to sprawa bardzo poważna - posłyszałem surową odpowiedź.

Przyszło mi na myśl, że być może sprzedano dwa razy te same miejsca i dziewczęta nie mają się teraz gdzie ulokować, więc przyszedłem z zażaleniem.

- Bardzo panie przepraszam - tłumaczyłem się - ale w czym mogę paniom pomóc?

- Proszę pana - odpowiedziała łagodnym już głosem piękna dziewczyna - my chcemy wiedzieć, czy mamy najpierw położyć się spać, a potem przyzwycząić się do kiwania, czy też najpierw przyzwycząić się do kiwania, a potem położyć się spać?

* * *

Wchodzimy w Złoty Róg. Pierwszy przystanek po Konstancy. Jednocześnie z rzuceniem kotwicy z przedniego masztu spada bandera turecka. Następnym portem będzie Jaffa. Na fokku podnosi się wiec banderę Izraela, w bia-ło-niebieskie pasy z sześcioramienną gwiazdą oznaczającą wszechświat.

Wśród pasażerów za każdym razem wybucha szal entuzjazmu. Pasażerami są przeważnie chalucy, emigranci z rozmaitych krajów Europy, jadący do pracy na roli, do pardessów' Rothschilda na uprawę pomarańcz i winogron. Chłopcy i dziewczęta, by dać ujście entuzjazmowi, oplatają się ramionami, tworząc koło i zaczynają tańczyć oraz śpiewać kadimę, taniec chaluków.

Z obu burt można zobaczyć coś w rodzaju bitwy pod Lepanto. Załadowcy przywożą towary na olbrzymich łodziach. Każdy chce je załadować na Grand-Orient--Lux-Torpedę. Kto pierwszy, ten lepszy. Pod burtą kipi. Zdobyliśmy sobie rynek frachtowy przewożąc wszystko według rozkładu, całe i nie uszkodzone: orzechy tureckie łuskane i nie, setki skrzyń z jajami, skrzynie z rybą łaker-dą, Wszystko co tylko ziemia turecka wydać może z siebie.

Ci, którzy nie zdążyli dostać się do agenta i nie otrzymali od niego „papierka” na załadowanie, starają się dotrzeć bezpośrednio do kapitana. Padają przed nim na kolana, błagają o zabranie towaru. Wieża Babel to czcza namiastka tego, co można było usłyszeć od czczących nas klientów, z których każdy starał się mówić takim językiem, jakiego nie znał, sądząc, że w ten sposób najlepiej się -z nami porozumie.

W Stambule staliśmy zazwyczaj bard/o krótko. Ładowaliśmy wszystkimi dźwigami statkowymi, nawet żurawi-kami łodzi ratunkowych, wbrew wszelkim przepisom.

Przy tej ilości pasażerów utrzymanie ich w oddali od tego, co ich właśnie najbardziej interesowało, było czymś, co graniczyło z „wiedzą tajemną”. Przenikali przez każdą stawianą im zaporę pod wiszący nad pokładem ładunek i zaglądali w otwarte czeluście ładowni. Wydawało się nam, że wszystko jest zamknięte, ogrodzone, zawiązane i strzeżone przez dziesiątki stewardów. Ale nie pomagało nic. Z linek zrobiliśmy zasieki w postaci szeregu pajęczyn na trapach. I to okazało się na nic. Ciekawość przełamывała najwymyślniejsze przeszkody.

W środku takiej gęstej pajęczyny, rozpostartej nad stropami trapu zawisała raz staruszka. Wisiała tak nad schodami nie mogąc już dosięgnąć ani nogami trapu, ani rękami poręczy. Gdy ją zobaczyłem w tej pajęczynie, brzęczała w niej cichutko jak dogorywająca muszka. Patrzyła na mnie błagalnie, prosząc wzrokiem, bym ją oswobodził. Musiała już chyba być dobrze po osiemdziesiątce. Nie mogłem się powstrzymać, by nie zapytać:

- Proszę pani! Jak pani myśli, po co to wszystko jest zawiązane?

- Jak to po co? - zdziwiła się staruszka. - Żeby trudno było przejść!

* * *

Po skończonym ładowaniu w Stambule zszedłem do baru napić się wody sodowej. Przy barze stał stary Żyd w czarnym chałacie, z ogromną siwą brodą.

- Proszę pana! - mówi do barmana - pan da mnie troszeczkę „goroncej” wody!

- Panie - odpowiada barman - przecież widzi pan, że tutaj jest bar.

- Uj, szkoda panu dać dla starego Żyda troszkę „go-roncej” wody? Pan chce, żeby stary Żyd umarł bez wody?

Barman nalewa szklanekę gorącej wody i podaje staremu.

- Proszę pana, pan chce, żeby stary Żyd pił czystą wodę? Niech pan naleje troszeczkę esencji - i oddaje barmanowi szklanekę.

- No, niech pan ma herbatę - barman nalewa do szklanki esencji. - Tylko niech pan da już spokój. Widzi pan, ilu ludzi czeka?

- Proszę pana! Pan chce, żeby stary Żyd pił gorzką herbatę? Włóż pan troszkę cukru! - i stary wyciąga do barmana szklanke z herbatą.

- Dobrze, masz pan cukier, tylko niech pan da mi już spokój. Przecież pan nikomu nie pozwala dojść do baru.

- Proszę pana! Wiesz pan co? Ja zawsze piję herbatę z cytryną. Wrzuć pan jeszcze kawałek cytryny, to stary, biedny Żyd będzie miał jak zawsze swoją herbatę z cytryną.

- Barman, duchowo pokonany, dołożył jeszcze plasterek cytryny. Ale mówić już nie mógł...

* * *

Silny wiatr przyszedł niespodziewanie na morzu Marma-ra. Zaczęło trochę kołysać. Na pokładzie złapał mnie lekarz okrętowy.

Lekarze okrętowi znaleźli się na żaglowcach na wiele lat przed zjawieniem się na nich maszyn i dlatego zaliczają się do nawigatorów. Z naszym doktorem pływalimy już kilka lat. Z powodu swego wieku i serca był dla nas i ojcem, i matką. Jedyna wada doktora przejawiała się w tym, że gdy wspólnie wybieraliśmy się na ląd, doktor zaczynał nieodmiennie szukać monokla. Siedząc przez czterdzieści lat nad mikroskopem zaczął słabiej widzieć na jedno oko, więc nosił monokl. Na statku zgadzał się patrzeć na wszystko jednym okiem, na lądzie - za nic. Każdy wspólny wypad z doktorem rozpoczynał się więc od szukania monokla. Monokle, kupowane mu przez nas na imieniny, podobnie jak i te, które sam sobie kupował - gubił wytrwale. Gdy wybieraliśmy się kiedyś wspólnie do sławnego starożytnego miasta Heliopolis* w Syrii, doktor oczywiście rozpoczął przygotowania od szukania monokla. Asystując przy tej beznadziejnej czynności, jeden z kolegów doszedł do wniosku, że ponieważ Niemcy — według opowiadań doktora — wymyślili nawet małą, trzeba, by doktor napisał do nich z prośbą o wymyślenie „salcesonu monoklowego”. Inne wówczas nadejdą dla nas czasy: gdy tylko będziemy musieli razem wyjść, urżnie doktor sobie plasterek monoklowy i wszyscy będziemy zadowoleni.

Doktor niekiedy „rozrywał się” również sam, tylko zupełnie inaczej niż z nami. W każdym niemal porcie był zapraszany przez najslynniejsze szpitale do zrobienia komus trepanacji czaszki. Musiał czasami odpocząć od naszego towarzystwa.

Kłopoty z pasażerami, pomimo najlepszych stosunków z całą załogą hotelową statku, doktor załatwiał przez nawigatorów, czując się widocznie jednym z nich.

* Dziś Baalbek.

W tej chwili na morzu Marmara doktor miał kłopot z odszukaniem męża pacjentki, która leżała u doktora w szpitalu i z powodu „kiwania” potrzebowała rodzić.

Z megafonem w ręku, krzycząc nazwisko męża, udało mi się go wreszcie odszukać. Zaprowadziłem go do szpitala i oddałem doktorowi.

Doktor wprowadził męża do szpitala okrętowego, w którym było pięć kobiet. Wszystkie umierające z powodu „kiwanja”, a jedna w dodatku rodząca.

- Niech pan pocieszy żonę - mówi doktor. Mąż rozgląda się niezdecydowanie. Przygląda się kobietom, ale w żadnej nie może rozpoznać własnej żony. Doktor sprawdza imię i nazwisko. *Zgadza się.* Podchodzi do żony i pyta:

- Czy to pani mąż?

- Ja nie wiem. A jak się nazywa?

Doktor mówi nazwisko. - Tak jak pani podała - dodaje zdumiony.

- To chyba mój mąż - odpowiada niepewnie rodząca.

Doktor jakoś nie potrafi zrozumieć, że rodząca kobieta nie może poznać swego męża. Mąż tłumaczy:

- Proszę pana doktora. To takie proste. Ja jadę z Polski, a ona, moja żona, jedzie z Niemiec. Z czworga naszych dzieci dwoje jedzie z Węgier, a dwoje z Austrii. Ja jestem wdowiec. Ona jest wdowa. Wszystkie dzieci są sieroty. Na wzięcie do Palestyny może wjechać cała rodzina. To skąd ja mogę wiedzieć, jak wygląda moja żona i jak wyglądają nasze dzieci? Jak wysiadziemy w Hajfie, to my się może nigdy w życiu więcej nie zobaczymy. Kto będzie marnował wizę dla całej rodziny na jedną osobę, jak więcej rodzin nie może do Palestyny przyjechać niż pozwolono?... To jest moja żona. Ja panu doktorowi bardzo za fatygę dziękuję!

* * *

Kiedyś w Hajfie ładowaliśmy pomarańcze. Liczymy hiw za hiwem drugą dobę, aż do obłędu. Takie rzeczy też niekiedy ludzi łączą. W tym wypadku oficera pokładowego ze strony statku i tallymana (człowieka do liczenia) od strony załadowcy.

Chwila przerwy, czekamy na dalszą porcję pomarańczy ze słynnych pardessów Rothschilda. Współtowarzysz niedoli liczenia, młody dwudziestokilkuletni chłopak, mówi najczystszą, literacką polszczyzną. Z entuzjazmem opowiada o Rothschildzie zawdzięczającym swe nazwisko czerwonej tarczy wywieszanej przy frankfurckiej Juden-gasse przez jednego z przodków, którego syn dołączył z kolei do nazwiska jeszcze tytuł barona Anglii. Założyciel obecnych pardessów, chcąc przyjść z pomocą najbiedniejszym rodakom,

zakupił im najpierw w Ameryce Południowej tak zwaną Mezopotamię (Międzyrzecze) Południowoamerykańską i osiedlał tam na roli biedaków, dając im sprzęt rolniczy i domostwa. Wszystko to, stworzone bez podłoża biblijno-sentymentalnego, prowadziło jedynie do sprzedaży narzędzi i ucieczki za rzekę, do miasta i handlu.

- Dopiero teraz pardessy i winnice założone w Palestynie, wraz z uzyskaniem widoków na wskrzeszenie Judei, zapoczątkowały masową emigrację z całego świata do Ziemi Obiecanej. A jak jest obecnie, sam pan widzi - zakończył swój wywód młody tallyman.

Po chwili dodał:

- A wie pan, co jest dla mnie najmiłą rozrywką w tej nudnej, beznadziejnej i jałowej pracy tallymana?

Wyciągnął z kieszeni kurtki małą, w piękną skórę oprawioną książeczkę:

- Właściwie to nie potrzebuję jej czytać, bo ją umiem całą na pamięć. Lubię natomiast patrzeć na te słowa oczami. Odnoszę zawsze wtedy takie wrażenie, jak gdy bym je czytał po raz pierwszy...

Otworzył jednak książeczkę i przeczytał: „...I przenoś moją duszę utęsknioną, do tych pagórków leśnych, do tych łąk zielonych, szeroko nad błękitnym Niemnem rozciągniętych...”

- Ja jestem stamtąd - dodał.

* * *

Od godziny zerowej mam wachtę na Morzu Lewantyńskim. Idziemy po jasnej smudze roztopionego księżycowego srebra. Kurs nasz w tej chwili prowadzi prosto na księżyc. Taka noc rozmarzy każdego...

Na mostek wchodzi nieśmiało młoda para. Ona, bardzo rozmarzona, pyta:

- Proszę pana, czy my możemy tu postać? Tutaj jest bardzo ładnie.

Zasadniczo na mostku nie może przebywać nikt z pasażerów, ale rzeczywiście w tej chwili widok na księżycową drogę jest stąd najpiękniejszy.

- Proszę bardzo - odpowiadam.

Stoją wpatrzeni w jasną smugę, po której posuwa się statek. Godzina druga. Zmieniają się sternicy. Sternik schodzący zdał mi kurs. Ośmielona tym ruchem para przybliżyła się do mnie. Coraz bardziej są zachwyceni księżycem i srebrną drogą. Naraz słyszę zdanie zwrócone do mnie:

- Panu tu dobrze - mówi ona.

Po wielu rejsach na tej samej linii rozumie się już pasażerów.

- A komu jest źle? - odpowiadam pytaniem.

- Tym na dole, co wiosłują.

Nie wierzę własnym uszom.

- Kto wiosłuje? - pytam. - Co pani mówi? Nie rozumiem.

- Proszę pana, my tu wszystko wiemy. My wiemy, jak panowie ich męczą i biją.

My wszystko wiemy. My wszystko widzieliśmy w kinie...

Ubawiony pytam się:

- Czy widziała pani maszyny?

- Proszę pana, ja wiem, że pan nie ma prawa powiedzieć i my do pana o to żalu nie mamy. Ale my wiemy. My wszystko wiemy.

- Czy pani naprawdę nie widziała maszyn? - pytam raz jeszcze.

- Proszę pana, a te okrągłe okienka, to one nie do wiosłowania, co?

* * *

Podczas jednej podróży z Konstancy do Jaffy, po minięciu przylądka Cape Pappas na wyspie Ikarii, uderzył w nas świeży powiew wiatru. W tym momencie schodziłem właśnie z trapu prowadzącego na pokład szalupowy. Na mój widok jeden z pasażerów odłożył czytana książkę, zerwał się z leżaka i podszedł do mnie.

- Proszę pana - powiedział. - Jaki to wiatr teraz wieje? Czy to Zefirek?

Z doświadczenia wiedzieliśmy, że nigdy nie należy na statku psuć pasażerom nastroju przez nieprzemyślane zaprzeczanie temu, co sobie uroili, jeśli to - oczywiście - nie mogło zaszkodzić. Zwłaszcza obecnym naszym pasażerem, żyjącym w epoce biblijnej i mówiącym zmartwychwstałą hebrajszczyzną, należało bezwzględnie przytaknąć skwapliwie.

Wobec tego, że nie mogłem pytającemu pasażerowi dać odpowiedzi twierdzącej, musiałem ją potraktować wymijająco dostosowując przynajmniej do epoki, w której znajdował się dzięki swej wyobraźni.

- Jest to brat Zefirka, Euros. Obaj są synami tytana Astajosa i Jutrzenki Eos - odpowiedziałem.

Pytanie pasażera i udzielona mu odpowiedź przeniosły mnie myślą o wiele wieków wstecz, na triremę płynącą do Rzymu. Jedzie na niej delegacja Judei oddać hołd Cezarowi. Po przybyciu do Rzymu, gdy delegacja wejdzie do sali audiencyjnej, będzie musiała paść na kolana przed majestatem Cezara. Judejczykom zabrania tego ich religia. Nie wolno korzyć się przed kimkolwiek poza Jehową. Toteż w momencie gdy Cezar zjawi się na sali, mądry rabbi

- przelożony delegacji - opuści drobny pieniążek na marmur posadzki, a cała delegacja jak na komendę rzuci się na kolana, by szukać z zapalem zgubionej przez patriarchę monety.

Wśród delegacji wszystkich podbitych narodów imperium Cezar nie widział żadnej innej, która by tak skwapliwie i tak nisko biła mu czołem.

* * *

Płynęła z nami Hanka Ordonówna. Pasażerowie szaleli słuchając jej opowiadań o mądrym rabinie i jego malutkim uczniu, który pytał się o wszystko swego mistrza:

- Powiedz, mi, rabbi, jaką herbatę pije król?

- Bierze się głowę cukru - mówi rabbi - draży się w niej dziurkę wielkości naparstka i wlewa się do niej herbatę. Gdy się już dobrze osłodzi, taką herbatę pije król.

- Rabbi, rabbi - szepce uradowany uczeń. - A powiedz mi, jakie ziemniaki je król?

- Buduje się ścianę z masła - odpowiada rabbi. - Nabija się armatę ziemniakiem. Król siada na tronie poza ścianą z masła, naprzeciwko armaty. Potem żołnierze strzelają z armaty. Ziemniak leci przez całą ścianę masła i wpada w same usta króla.

- Uj, rabbi, rabbi - jęczy zachwycony malec. - A powiedz mi, rabbi, jak śpi król?

- Buduje się ogromną wieżę. Ogromną. W wieżę sypie się pier/e, sypie, sypie, aż cała wieża jest zasypana. Wtedy bierze się króla i kładzie na tym puchu. Całe wojsko, z całego królestwa przychodzi pod wieżę i stojąc pod nią powtarza cały czas: SZA! SZA! SZAL.

* * *

Był piątek wieczór. Nadchodził szabas. Czas zapalania świec szabasowych. O której godzinie należy zapalić świece?

Problem ten rozwiązał Talmud w taki sposób: Należy zapalić świece, gdy ukażą się gwiazdy. Ile gwiazd musi być widocznych? Jeżeli widać jedną gwiazdę, to nie są to „gwiazdy”. Jeżeli widać dwie gwiazdy, a pierwsza się nie liczyła, to znaczy, że widać tylko jedną gwiazdę. Jeżeli widać trzy gwiazdy, to znaczy, że widać dwie gwiazdy, czyli widać „gwiazdy” i wtedy można zapalić świece szabasowe.

Zgodnie z Talmudem nikomu nie wolno podczas szabasu przebywać poza granicami domostwa. Ale co zrobić, jeśli statek jest w drodze i nadchodzi szabas? Nie wolno przecież łamać przepisów Talmudu.

Na szczęście płynął kiedyś na „Polonii” mądry rabbi i on to znalazł sposób na rozwiązanie tego trudnego problemu: wystarczy jeśli gmina zakupi statek, a wszyscy podczas szabasu będą w domu.

Interes ten ubił z pierwszym oficerem koszer statkowy, kucharz kuchni koszernej dla tych, którzy bali się stref-nić. Pierwszy oficer kilkanaście razy „sprzedał” już „Polonię”, biorąc za każdym razem dziesięć groszy od rabina i przedstawicieli gminy.

Tego popołudnia delegacja „kupująca” statek pomyliła kabiny. Zamiast do kabiny należącej do pierwszego oficer a - z bakburty, zapukała do kabiny kapitana - ze sterburty.

Delegacja puka do drzwi. Tałmud mówi, że pukać trzeba zawsze, bo Pan Bóg, chociaż wiedział, gdzie Adam jest w raju, to jednak zapytał: Adamie, gdzie jesteś?

Przez cienkie drewniane ścianki kabin słychać doskonale rozmowę:

- Proszę pana, proszę pana!

- Znaczy, co takiego?

- My przyszliśmy kupić „Polonię”.

- Znaczy, jak to kupić „Polonię”?

- Proszę pana, my zawsze kupujemy „Polonię”.

- Znaczy, ja nie rozumiem. Jak to panowie ZAWSZE kupują „Polonię”? Znaczy, coś można tylko raz kupić.

- Proszę pana, pan tego nie rozumie? Za każdym razem jedzie ktoś inny, to za każdym razem musi kto inny ją kupować. To myśmy przyszli jak zawsze ją kupić. Dla tych innych.

- Znaczy, ja już nic nie rozumiem. Znaczy, dlaczego panowie muszą kupować „Polonię”?

- Czy pan chce dzisiaj więcej pieniędzy? Nam powiedzieli, że pan zawsze ją nam sprzedaje za dziesięć groszy. Teraz pan chce więcej?

- Znaczy, jakie dziesięć groszy? Znaczy, co panowie mówią? Znaczy, dlaczego panowie muszą kupować „Polonię”?

- Proszę pana, my nie możemy podczas szabasu być w drodze. Jak my kupimy „Polonię”, to my będziemy wszyscy w domu. Dlaczego pan dzisiaj nie chce nam jej sprzedać?

- Znaczy, panowie oszukujecie swego Pana Boga wszyscy chcecie, żebym ja go z wami oszukiwał? Jak panowie śmiać mnie namawiać do oszukiwania Pana Boga?

- Uj, jak pan dużo o sobie myśli. Pan Bóg nie ma nic lepszego do roboty, tylko pilnować, co pan robi. Ja jeszcze takiego zarozumiałego człowieka nie widziałem!

- Znaczy, proszę stąd wyjść! Znaczy, natychmiast! Jeżeli panowie chcą oszukiwać swego Pana Boga, to, znaczy, nie ze mną. Znaczy, panowie zrozumieli? Znaczy, jeszcze raz proszę natychmiast wyjść!

Słyszając podniesiony głos kapitana pośpieszyłem mu z pomocą. Wiedziałem, że nie potrafi dać sobie rady z delegacją, która MUSI kupić dzisiaj statek.

Odprawiłem przedstawicieli gminy we właściwym kierunku. Wzburzone głosy delegacji oddalały się bardzo wolno.

Kapitan, który pierwszy raz zetknął się ze sprawami znanymi nam na pamięć, nie mógł jeszcze ochłonąć i powiedział do mnie znacznie więcej słów niż zazwyczaj:

- Znaczy, rozumie pan? Znaczy, ktoś im sprzedaje „Polonie” w każdym rejsie, za dziesięć groszy. Znaczy, ja o niczym nie wiem. Znaczy, myśleli, że ja chce im teraz cenę podnieść. Znaczy, rozumie pan, ja im powiedziałem, że jeżeli chcą oszukiwać swego Pana Boga, to niech go oszukują beze mnie. Znaczy, wie pan, co mi rabin powiedział? Znaczy, że Pan Bóg nie ma nic pilniejszego do roboty, jak przypatrywać się temu, co ja robię. Znaczy, rozumie pan? Znaczy, powiedział, że ja jestem ZAROZUMIAŁY.

DUCHY

Po wyjściu wieczorem z Aleksandrii „Polonia” szła kursem, który miał nas doprowadzić do Krety, a następnie do Pireusu. Była godzina dwunasta w nocy. Zdałem wachtę swemu następcy, podpisałem dziennik okrętowy i raz jeszcze sprawdziłem pozycję na mapie z zapisem w dzienniku. Teraz czekała mnie jeszcze tylko jedna czynność służbowa: nocna inspekcja naszego transatlantyku. Zabrałem z mostku swoją olbrzymią latarkę elektryczną i ruszyłem w obchód.

Inspekcje takie nie były miłe szczególnie na burzliwym Północnym Atlantyku - z powodu choroby morskiej, która męczyła wielu pasażerów - ale i na tej linii nie należały do przyjemności, zwłaszcza na statku zapełnionym do ostatniego miejsca w drodze do Jaffy. Najmniejsze kołysanie zawsze „mobilizowało” amatorów choroby morskiej.

Dokładne obejście wszystkich sekcji pomieszczeń pasażerskich oraz zakamarków, w których mógł być zaprószoney ogień, zabierało wiele czasu. Pożar był naszym najgroźniejszym wrogiem. Smuga światła elektrycznej latarki szukała nie dogaszonych niedopałków papierosów rzuconych bezmyślnie przez pasażerów. Każdy podejrzany zapach dymu musiał być sprawdzony, a jego źródło wykryte. Co dwie godziny, od dwudziestej drugiej począwszy, cały statek był kontrolowany przez asystenta pokładowego w czasie trwania wachty oraz przez oficera - po wachcie. Od godziny szóstej rano obowiązek pilnowania bezpieczeństwa spadał na ochmistrzów poszczególnych sekcji. O jedenastej wszystkie pomieszczenia statku „nawiedzane” były przez groźną inspekcję - składającą się z pierwszego oficera, pierwszego mechanika, lekarza okrętowego, intendenta i pierwszego ochmistrza - prowadzoną przez samego kapitana. Do tej godziny należało doprowadzić statek do idealnego stanu czystości i takim musiał on pozostać do następnej inspekcji.

Na nocne obchody udawaliśmy się bez specjalnego zapału. Każdy marzył już o wygodnej koi w swej kabynie. I tym razem wędrowałem bez entuzjazmu przez pomieszczenia, machinalnie świecąc latarką po kątach. W podróży tej mieliśmy stosunkowo mało pasażerów. Zarówno na morzu, jak i w kabinach panowała niczym nie zmacona cisza. Wnętrze statku błyszczało od lakierów. W wysłanych dywanami korytarzach unosił się zapach perfum i wody kolońskiej.

Wszedłem na najniższy pokład sekcji pasażerskich. Wszędzie wzorowy porządek i cisza. Nagle drzwi w korytarzu z lewej strony otworzyły się i z kabiny wyskoczyła pasażerka. Biegła szybko korytarzem w moim kierunku, zaciskając narzucony w pośpiechu szlafroczek. Na

nogach miała tylko pończochy. W szeroko otwartych oczach widać było przerażenie. Dopadła do mnie i wyszeptała:

- Panie, duchy!

Zdażyłem zauważyć, że pasażerka była wysoka, zgrabna i bardzo ładna.

- Gdzie są te pani duchy? - spytałem również szeptem.

- W kabinie - wyszeptała dygocąca piękność.

- Co one robią? - spytałem zaciekawiony.

- Przewracają moje pantofelki - szeptała. - Nie chciałam krzyczeć, ponieważ wszyscy śpią. Biegłam po stewardesę. Panicznie boję się duchów. Niech mnie pan ratuje!

Piękna pasażerka wyglądała na dwudziestoletnią dziewczynę i była naprawdę przerażona. Trzymała mnie za ramię i szeptała:

- Bardzo się przeraziłam. bardzo!

Miała pięknie wykrojone usta, duże piwne oczy, czarne włosy...

Niczemu się nie dziwić! *Nil admirari!* - przypomniała mi się rada Pitagorasa, dana ludziom, którzy pragną spokojnego życia,

- Czy ktoś się zakradł do kabiny?

- Nie wiem - wyszeptała.

- Może pani zechce być tak uprzejmą i powie mi, na jakiej podstawie doszła pani do wniosku, że w kabinie są duchy?

Wróciłam z dansingu do kabiny, ponieważ bardzo mnie cisnęły nowe pantofelki. W kabinie mieszkam sama. Zaczęłam się rozbierać. Przede wszystkim zdjęłam pantofle, które mnie cisnęły, i postawiłam je z prawej strony, koło umywalki. Gdy zdjęłam suknię i chciałam się umyć, spostrzegłam, że oba pantofelki leżą. Pamiętałam dobrze, że je postawiłam, a statek przecież wcale się dzisiaj nie kołysze. Postawiłam znów pantofelki w tym samym miejscu i w momencie gdy brałam mydło, spostrzegłam, iż jeden pantofelek bez widocznego powodu przewraca się, a potem drugi. Złapałam szlafrok, wybiegłam z kabiny po stewardesę... no i spotkałam pana.

Ruszyliśmy w stronę kabiny. Wewnątrz paliły się dwie lampy: jedna nad koją - do czytania, druga u sufitu. Przez otwarte drzwi widać było umywalkę opartą o żelazną ścianę wodoszczelnej przegrody. Ściana przeciwległa była drewniana, przy niej znajdowała się koja. Na krześle obok rozłożona wieczorowa suknia, na przygotowanej do snu koi - pidżama. Przewrócone balowe pantofelki leżały z prawej strony umywalki, z lewej stał wytworny skórzany neser.

- Czy zechce mi pani pomóc? - spytałem szeptem.

- Panie, ja do kabiny nie wejdę. Umrę ze strachu!

- Będę stał w drzwiach. Nie potrzebuje się pani niczego obawiać. Obok w kabinie śpią pasażerowie. Proszę się tylko tak zachowywać, jak gdyby mnie nie było. Proszę, niech pani wejdzie do kabiny, postawi pantofelki na miejscu i /ac/nie myć ręce.

Piękna pani zdobyła się na odwagę, weszła do kabiny, postawiła oba pantofelki na poprzednim miejscu i zbliżyła się do kranu.

Była naprawdę piękna...

W tej chwili jeden pantofelek przewrócił się. Przeżona dziewczyna jednym susem wyskoczyła z kabiny, minęła mnie i zatrzymała się dopiero w połowie korytarza. Za chwilę przewrócił się drugi pantofelek.

Zapałilem latarkę, wsunąłem się cicho do kabiny i jasną smugą światła zajrzałem pod koję. Nie było nikogo. Wówczas szybko ukląknę na dywanie, zbliżyłem do przewróconych pantofelków twarzą i świecąc na nie latarką powiedziałem:

- Przestańcie straszyć pasażerki!

Wstałem, przeniosłem neseser na tę stronę, po której stały pantofelki, i wyszedłem na korytarz. Zbliżyłem się do bezradnie stojącej na korytarzu pasażerki.

- Widział pan? Widział pan? - szeptała.

Widziałem, proszę pani - odpowiedziałem spokojnie. - To wibracja. W miejscu tym postawiłem pani neseser i proszę go tam zostawić. Może już pani spać zupełnie spokojnie.

- Panie, ja się strasznie boję duchów - wyszeptała.

- Widziała pani już w swym życiu duchy?

- Nie, dopiero teraz, po raz pierwszy.

- No, to muszę panią rozczarować. To nie były duchy, tylko wibracja. Nie odczuwa się jej niekiedy wyraźnie, ale na niektórych statkach bywa bardzo dokuczliwa. Zapewniam, że może pani spać zupełnie spokojnie. Dobranoc!

Szybko poszedłem do maszynowni i odszukałem „duchy” w postaci... trymerów i palaczy. Przewiercili oni wodoszczelną żelazną przegrodę tuż pod podłogą kabiny, w pasie szarej farby, którą się maluje podłogi i wąski pas nad nimi. Cieniutkim drutem przewracali pantofelki, bo przeszkadzały podziwiać piękną pasażerkę.

Powiedziałem im, że przedziurawienie wodoszczelnej przegrody jest ciężko karalne, i że najlepiej dla nich będzie, jeśli porozumieją się ze stewardem z tej sekcji i jeszcze przed jutrzejszą inspekcją dziurę zanitują. W zamian dowiedziałem się, że jestem zazdrosny i że pierwszy raz trafiło im się podziwiać tak piękną dziewczynę...

* * *

Utrzymanie porządku w miniaturowym państwie, jakim jest statek, stanowi zagadnienie wielkiej wagi. Każde zresztą państwo, by funkcjonowało prawidłowo, musi dbać o porządek. Toteż w każdym państwie istnieje w tym celu olbrzymi aparat, olbrzymia machina porządkowa; na naszym statku zadanie to pełnił tylko jeden człowiek - TRZECI OFICER.

Jeśli na statku kolidowało coś z porządkiem, winien był „trzeci”. Kapitan określał to lakonicznie:

- Znaczy, jest nieporządek. Znaczy, pan jest aie w porządku.

Dochodzenie swej niewinności miało znaczenie czysto symboliczne. Kapitan doskonale wiedział, że trzeci oficer nie jest winien, ale uważał, że „trzeci” musi tak pilnować statku, by nic się nie zdarzyło, co można byłoby określić jako nieporządek. Należało wszystko przewidzieć, aby taki wypadek nie zaistniał.

Słabą pociechą było to, że w stosunku do całej załogi pokładowej kapitan stosował jednakowo bezwzględną metodę. Czasami przewinienia mogły ujść bezkarnie załodze maszynowej czy hotelowej. Pokładowej - nigdy.

Z drugiej strony kapitan bronił naszych przywilejów, w swoisty zresztą sposób. Zarnustrował kiedyś na statek nowy pomocnik intendenta na szumny etat „redaktora”. Ponieważ poza redagowaniem gazetki statkowej do obowiązków jego należało bawienie pasażerów przy pomocy najrozmaitszych gier pokładowych, zmieniliśmy mu tytuł „redaktora” na „oficera zabawowego”. Jako redaktorowi przyznano mu dystynkcje w postaci dwóch złotych pasków na każdym rękawie. Niesłychana pycha tego człowieka podszeptała mu myśl naszycia nad nimi kotwiczek szturmańskich. Upodobił się w ten sposób do drugiego oficera nawigacyjnego. Milczeliśmy wszyscy patrząc na tę profanację. Żaden z nas nie powiedział mu, że naruszył „tabu”. Czekaliśmy tylko cierpliwie na spotkanie profana z kapitanem.

Pewnego dnia redaktor zjawił się w hallu, aby wziąć udział w inspekcji. Chciał w ten sposób zdobyć temat do swojej gazetki. Na widok kotwiczek na jego rękawach szczęka kapitańska przesunęła się na „huragan”. Natychmiast po tym nastąpił monolog poprzedzony słowem ZNACZY, a po chwili redaktor zameldował się u kapitana już bez kotwiczek.

Nigdy nie odnosiły skutku nasze prośby o pozostawienie na statku marynarza pokładowego, który coś prze-skrobał.

- Znaczy, pan nie rozumie, że załoga pokładowa decyduje o bezpieczeństwie statku? - słyszeliśmy na zakończenie nieudanej interwencji w takiej właśnie sprawie.

Za porządek w poszczególnych działach odpowiedzialni byliśmy wszyscy, ale „trzeci” musiał specjalnie dbać o całość. Ciężka na nim między innymi odpowiedzialność za sprawne wykonywanie alarmów, za zaopatrzenie i stan łodzi ratunkowych, za służbę przeciwpożarową, stan sprzętu nawigacyjnego, prowadzenie nawigacji i za całą „literaturę” z tym związaną. Był on także opiekunem nietrzeźwych i posiadał dla nich specjalny „żłobek”. Właściwym tytułem dla „trzeciego” byłoby amerykańskie określenie *Troubles-Shooter* - w nieudolnym tłumaczeniu „człowiek likwidujący troski”.

Jedyną machiną, jaką rozporządzał „trzeci”, by o wszystkim wiedzieć, był specjalny zegar i do niego „doczepiony” stróż nocny, który zresztą często się zmieniał. Zegar pozostawał ten sam. Istniał nawet zapasowy, „trzeci” bowiem w nocy ani na chwilę nie mógł pozostać bez oczu, uszu i rąk.

Jak statek długi i szeroki, tak musiał być w godzinach nocnych obchodzony przez stróża nocnego, aby na wypadek zaproszenia ognia można było natychmiast wszczać alarm. By mieć dowód, że stróż nocny pełni swoją służbę bez zarzutu, w miejscach, gdzie można było spodziewać się najłatwiejszego zaproszenia ognia, umieszczono metalowe pudełka z metrowej długości łańcuszkami, do których przytwierdzone zostały klucze. Zadanie stróża polegało na tym, aby co pół godziny odwiedzić dane miejsce, włożyć klucz do specjalnego otworu w zegarze i przekręcić go. Poza tym stróż nocny, w wypadku jeśli zauważył cokolwiek niezgodnego z dyscypliną statkową lub ustalonym porządkiem, miał obowiązek natychmiast zameldować o tym na mostek lub „trzeciemu”.

Od dziesiątej wieczór do szóstej rano krążył więc stróż nocny po statku, wkładając kolejne kluczyki w otwór zegara umieszczonego w skórzanym futerale przewieszonym przez ramię na długim, skórzanym pasie. Zegar szybko stawał się przedmiotem nienawiści każdego stróża nocnego, zaś funkcja automatu do przekręcania kluczy - przekleństwem jego życia. Jeśli „trzeci” pilnował dokładnego pełnienia służby przez stróża nocnego, ten bardzo szybko starał się o zmianę „posady” na statku, a jeżeli do innej pracy się nie nadawał - prędzej czy później zegar stawał się przyczyną konfliktu.

Bawił nas zawsze wyraz twarzy nowego stróża nocnego, który niekiedy przez dłuższy czas nie potrafił zgłębić tajemnicy obsługiwanego przez siebie zegara. Stróż nocny meldował się po swój „warsztat pracy” o godzinie dziesiątej. Trzeci oficer „nabijał” uprzednio zegar, otwierając go specjalnym kluczem i zakładając nowy papierowy krążek, na którym uwidocznione były sektory z podziałem na godziny i minuty.

Wyjęte z zegara stare krążki naklejało się do specjalnego „Zeszytu służby stróża nocnego”. Obok nich wpisywane były uwagi o przebiegu służby. Zeszyt ten stanowił ważny

dokument dla towarzystwa asekuracyjnego, stwierdzający czujność statku na wypadek pożaru, za którą był bezpośrednio odpowiedzialny trzeci oficer.

Obserwowaliśmy zdumienie, a potem przerażenie na twarzy stróża, gdy „trzeci” omawiając służbę z poprzedniej nocy, mówił mu na przykład:

- Panie, od godziny dwudziestej czwartej do piątej rano siedział pan w pentrze^{*}, jadł pan kanapki, pił herbatę i spał!

Albo:

- Od dwudziestej drugiej do pierwszej w nocy grał pan z palaczami w karty.

Albo jeszcze co innego:

- Leżał pan w kabinie od godziny drugiej do piątej.

Każde z tych twierdzeń wypowiedziane było zawsze z taką pewnością w głosie, jak gdyby cały czas „trzeci” obserwował stróża przy pracy. Stróż nocny najpierw bladł, potem wpadał w gniew i podawał nazwiska domniemanych donosicieli:

- To, panie poruczniku, Puchalski na mnie nagadał. Tego wieczoru przegrał dwadzieścia złotych. Myślał, że mu zajrzałem w karty, gdy przyszedłem do mesy napić się wody.

Albo:

- Panie poruczniku, to ta stewardesa Zośka z sekcji dwieście naplotkowała na mnie za to, że jej powiedziałem, żeby sprzątnęła korytarz, bo cały był zaśmiecony papierami.

Jeśli stróż nocny bardzo prosił, żeby mu powiedzieć, kto na niego nam doniósł, odpowiadaliśmy zawsze - „duchy”. Role duchów odgrywała w tym wypadku długoletnia znajomość życia codziennego na statku i wiedza o nim przekazywana podobnie jak służba na mostku podczas zmiany wachty. Konieczna do tego była również znajomość numerów poszczególnych kluczy.

Wiele upływało miesięcy, zanim każdy z nas zaczynał dobrze rozumieć wymowę cyfr wytłoczonych na papierowym krążku wyjętym z tajemniczego zegara. „Donosicielem” był numer dwumilimetrowej długości umieszczony na ząbku klucza, który w momencie przekręcania go zegarze wytłaczał swą cyfrę na papierze krążka w sektorze danej minuty. Jeśli jedna i ta sama cyfra, na przykład trójka była odbita na krążku co godzinę lub częściej - należało się domyślać, że stróż nocny siedzi w pentrze, pije herbatę, je kanapki i od czasu do

* Pentra - miejsce, w którym stały ekspresy do kawy i herbaty.

czasu zasypia. Gdyby wypił kawę, toby przypuszczalnie nie spał, lecz nabrawszy animuszu poszedł na obchód.

Gdy co dwadzieścia czy piętnaście minut stróż wybijał na zegarze siódmkę, to wiadomo było, iż klucz z tą cyfrą umieszczony jest nad drzwiami w mesie palaczy i trzeba tam wejść, by się do niego dostać. Jeśli działo się to między godziną dwudziestą drugą a pierwszą - stawało się zrozumiałe, iż stróż nocny cały czas był w mesie palaczy i nie spał. Jeśli zaś podczas inspekcji nocnych trafiło się parę razy na grających w karty palaczy, to wiadomo było, że stróż nocny też próbuje tam szczęścia. Przez tyle godzin nie poprzestał na przyglądaniu się. A po każdej skończonej grze przekręcał klucz w zegarze...

Jeśli było silne kołysanie, to chodzenie po statku stawało się bardzo uciążliwe. W wypadku gdy w którejś sekcji pozostawała pusta kabina, to stróż nocny - jeśli się w niej położył - zadawał sobie tyle tylko fatygi, by raz na godzinę lub dwie odbić numer klucza umieszczonego w korytarzu danej sekcji.

We wszystkich takich wypadkach stróż nocny bywał przekonany, że oszukuje trzeciego oficera lub któregoś z nas, jeśli go zastępował. Nie zdawał sobie sprawy, że sam na siebie pisze oskarżenie. Zabawa taka nie trwała jednak nigdy zbyt długo. Kończyła się z chwilą, gdy stróż nocny nabierał przekonania, iż nawigatorzy są wszechwiedzący. Zaczynał się wtedy starać u ochmistrzów lub mechaników o pracę w ich dziale.

Utrapieniem natomiast stawał się człowiek, który nie potrafił nic więcej, jak tylko przekręcać klucze w dziurce zegara. „Trzeci” nie mógł stale tolerować nieprawidłowego pełnienia służby. Natomiast stróża nocnego, jeśli nie miał widoków na otrzymanie innej pracy, do szału doprowadzała konieczność chodzenia noc w noc po statku i przekręcania kluczy. Gniew swój przelewał najpierw na trzeciego oficera, a z kolei na wszystkich oficerów pokładowych, widząc w nich swych zaciekłych wrogów. Kończyło się to na spisaniu ze statku człowieka, który odchodził z *vendettą* korsykańską w sercu do całego pokładu w ogóle, a do oficerów nawigacyjnych z „trzecim” na czele - szczególnie.

* * *

Któregoś dnia kapitan ze szczęką wskazującą na „sztorm” poprosił nas do siebie do kabiny. Nas, to znaczy oficerów pokładowych.

- Znaczy, może panowie pozwolą do mnie i wytłumaczą mi, co mam o tym myśleć. Znaczy, otrzymałem list od dyrektora naczelnego z Warszawy.

W kabinie poprosił nas, byśmy usiedli, wyjął z teczki list i zaczął czytać:

- „...Oficerowie pokładowi sprowadzają do swych kabin kobiety i fotografują je nago w koi...”

Przestał czytać i badawczo patrzył, jakie to wywarło na nas wrażenie,

- Ależ to ja, panie kapitanie - zawołał jeden z nas.

- Pan? - zdziwił się kapitan. - Znaczy, pan parę miesięcy temu się ożenił?!

- Tak, panie kapitanie. Jeśli pan kapitan pamięta, dyrektor Plinius pozwolił mi zabrać w jeden rejs żonę. Żona, chcąc dać rodzicom pojęcie o tym, jak wygląda życie nasze na statku, prosiła, bym ją sfotografował w kabinie, na pokładzie, w salonie. Poprosiłem fotografa statkowego do kabiny, by zrobił kilka zdjęć żony w koi i przy biurku. Fotografie te żona wysłała rodzicom.

Kapitan nic na to nie odpowiedział, lecz czytał dalej:

„...Oficerowie pokładowi biegają na czworakach pod kabinami pasażerek i szczekają jak psy...”

- A to ja, panie kapitanie! - zawołałem.

Kapitan, którego kiedyś słyszałem mówiącego, że stara się stosować w życiu wskazówkę Pitagorasa, zapomniał widocznie o niej, bo spytał mnie głosem pełnym zdziwienia:

- Znaczy, jak to pan?!

- To jest długa historia, panie kapitanie, będę starał się ją możliwie jak najbardziej skrócić. W Jaffie żyje stary dziecienny forman, hadzi Mustafa, przyjaciel jednego z zarządzających sztauerami. Mustafa przyjeżdża na statek z przyzwyczajenia, bo nie ma co robić, i ze wszystkimi się kłóci. Gdy hadzi Mustafa zjawi się na statku, awantura nieunikniona. Sztauerzy go nienawidzą, ale boją się jego przyjaciela. Pewnego razu Mustafa kłócił się z właścicielem barki. O co? Nikt nie wiedział. Hadzi Mustafa bez kłótni nie mógł żyć. Od godziny już się kłócili. Właściwie charczeli na siebie. Nikt nie pracował, wszyscy się przy słuchiwali temu, co na pokładzie krzyczał hadzi Mustafa i ten drugi na barce. Nagłe właściciel barki wdrapał się szybko po linie na pokład i, naśladując warczenie psa, ugryzł Mustafę w brzuch, po czym zaczął szczekać zawzięcie. Przerażony hadzi Mustafa pognął do trapu jak szalony. Zarządzający sztauerami wyjaśnił, że Mustafa odbył nakazaną przez Koran pielgrzymkę do Mekki, przez co zyskał tytuł hadziego. W czasie tej pielgrzymki został napadnięty kilka razy przez psy i teraz panicznie się ich boi... Podczas jednego z naszych postojów w Jaffie znów przyjechał na statek hadzi Mustafa i rozpoczął kłótnię ze sztauerami. Sztauerzy naturalnie przestali pracować. Ponieważ chcieliśmy przed zachodem słońca koniecznie przejść do Hajfy, by nie stać w nocy na redzie, lecz wejść do portu i spać spokojnie, doszedłem do wniosku, że trzeba coś tu

zrobić. Gdy hadzi Mustafa był obrócony do mnie plecami, stanąłem szybko na czworakach i zaszczekałem. Efekt był ponad najśmielsze oczekiwania: hadzi Mustafa rzucił się do trapu. Przyznaję, że nerwowo nie wytrzymałem i na czworakach pogałem za hadżim, szczekając wesoło. Mustafa nawet się nie obejrzał, zbiegł z trapu do motorówki i odjechał na ląd... Pasażerów na statku nie było, tylko jedna stewardesa, wyrżała przez bulaj na pokład spacerowy, po którym goniłem hadżiego. Sztauerzy zabrali się szybko do pracy, tak że zdążyliśmy jeszcze przed wieczorem przycumować do kei w Hajfie.

Kapitan patrzył na mnie tak, jak gdyby pierwszy raz mnie zobaczył w życiu.

- *Znaczy*, panowie naturalnie, jak zawsze, wszystko wiedzą. Ale, *znaczy*, skąd wie o tym wszystkim dyrekcja w Warszawie?

- Duchy! - odpowiedzieliśmy wszyscy jak na komendę.

- *Znaczy*, jak to duchy?!

- To przedostatni nocny stróż, panie kapitanie. Ten, którego trzeba było zwolnić - wyjaśniliśmy.

- *Znaczy*, panowie znów zaczynają tak mówić, że panów nie można zrozumieć.

- Każdy z nas zdawał sobie sprawę z niemożliwości zapoznania kapitana w paru słowach z naszymi wielkimi osiągnięciami w dziedzinie odczytywania przebiegu służby stróża nocnego z szeregów cyfr wyciśniętych na papierowym krążku umieszczonym w zegarze. Poza tym kapitan brzydził się słuchaniem plotek okrętowych i nikt nie śmiał mu ich opowiadać. No, ale co było robić:

Panie kapitanie, gdy stróż nocny pytał nas, kto doniósł na niego, że grał w karty z palaczami, mówiliśmy mu zawsze, że to duchy.

- *Znaczy*, skąd panowie wiedzieli, że grał w karty z palaczami?!

- W mesie palaczy jest kluczyk z numerem siódmym. Jeśli bił siódemkę przez trzy godziny, to *znaczyło*, że grał w karty z palaczami, panie kapitanie - staraliśmy się tłumaczyć jak najjaśniej i jak najszybciej.

- *Znaczy*, niech panowie zastanowią się. Tego, co panowie mówią w tej chwili, nikt nie zrozumie.

- Ale tak było, panie kapitanie. Gdyśmy stróżowi nocnemu o tym powiedzieli, sądził, że to na pewno Puchalski na niego doniósł ze złości, ponieważ przegrał dwadzieścia złotych. Ale myśmy mu oświadczyli, że to duchy.

- *Znaczy*, Puchalski to panom powiedział?

- A gdyśmy stróżowi powiedzieli, że spał w kabinie, to przyznał się i powiedział, że na pewno stewardesa Zośka na niego naplotkowała, bo się z nią pokłócił o śmieci...

- Znaczy, może tylko jeden z panów odpowie na moje pierwsze pytanie.

Nim zorientowałem się w sytuacji, kochani koledzy porwali się z miejsc, zasalutowali i zostawili mnie samego z grającymi w karty palaczami, z Puchalskim, który przegrał dwadzieścia złotych, ze stewardesą Zosią, ze stróżem nocnym i... z kapitanem.

- Znaczy, panowie usiłują mnie przekonać, że panowie z kartki wyjętej z zegara czytają, że stróż nocny gra w karty z Puchalskim lub że się kłóci ze stewardesą. Skąd panowie o tym wszystkim wiedzieli? Ktoś panom o tym mówił?

- Nikt, panie kapitanie, nie mówił. Tylko jak ten sam numer był bity na zegarze przez kilka godzin, to znaczy, że stróż nocny pozostawał przez cały ten czas w tym samym miejscu.

- Znaczy, ja to doskonale rozumiem. Tylko, że panowie cały czas mi tu mówią „bił siódemkę”, to znaczy, że grał w karty z Puchalskim.

- Panie kapitanie stróż nocny sam nam powiedział, że to pewnie Puchalski na niego doniósł, bo myślał, że stróż zajrzał mu w karty. Sam stróż nocny wyraził też przypuszczenie, że to stewardesa zemściła się na nim za to, iż jej zwrócił uwagę, bo korytarz był zaśmiecony papierami. Do wszystkich swych przewinień stróż nocny przyznawał się zawsze sam, gdy na podstawie odbitych na kartce cyfr określaliśmy mu, co robił w czasie służby. Wszystkie nasze przypuszczenia okazywały się słuszne. Usiłowania stróża nocnego, by nas oszukać, trwały zawsze dopóty, dopóki nie począł nas wszystkich uważać za „wtajemniczonych”. Wówczas zaczynał pełnić służbę bardzo pilnie, starając się jak najszybciej przenieść do załogi maszynowej lub hotelowej, bądź prosił o zwolnienie ze statku.

- Znaczy, zrozumiałem też, że aby panów zrozumieć, należy być wtajemniczonym. Znaczy, wobec tego muszę sam siebie uważać za nie wtajemniczonego. Panowie zawsze coś takiego wymyślą, czego nikt nie może zrozumieć.

Kapitan jeszcze raz popatrzył na trzymany w ręku list naczelnego dyrektora. Szczęka kapitańska przesunęła się na „pogodę” i posłyszałem zbawcze:

- Znaczy, dziękuję panu. Znaczy, może pan odejść.

ICEBERG

Nie notowane przez nas jeszcze na tej linii upały rozpoczęły się po wyjściu „Polonii” ze Stambułu do Jaffy.

Dwa lata - z małymi przerwami na dokowanie statku - chodziliśmy już tutaj, ale takich upałów jeszcze nie było. Tylko kapitan, jak nam się wydawało, ich nie odczuwał. Może dlatego że wrócił właśnie z urlopowej podróży po pustyniach Małej Azji, Egiptu i Afryki, odbytej swoim samochodem marki Fiat. Po powrocie z tej podróży ujrzeliśmy go na nabrzeżu w Hajfie w kolonialnym kasku koloru khaki; był spalony na brąz wiatrami pustyni.

Teraz stał się jeszcze bardziej zahartowany na warunki atmosferyczne i jeszcze bardziej wymagający w sprawach przestrzegania dyscypliny i porządku na statku. Po przeżytych na pustyniach upałach, po strasznych gorących wiatrach chamsinach, obecne upały na morzu nie wydawały się robić na kapitanie najmniejszego wrażenia. Nie pozwolił sobie w ciągu całego dnia, podczas najgorętszych godzin, na rozpięcie chociażby jednego guzika, przy białym, nakrochmalonym mundurze. Podczas służby musieliśmy go naśladować, ale po wachcie odsyłaliśmy przemoczone potem mundury do pralni, a sami nago leżeliśmy w kabinach pod wentylatorami.

Surowa etykieta obowiązywała wszędzie na statku. Kapitan był stale zimny, zarówno w sposobie bycia, jak i w rozmowie z większością pasażerów. Najbardziej rozbawione towarzystwo w momencie zjawienia się w pobliżu kapitana stawało się poważne, przez co zyskał on sobie wśród pasażerów palestyńskiej linii przydomek „pływająca góra lodowa”, po angielsku *iceberg*.

Gdy dowiedzieliśmy się od intendenta o tym pseudonimie, najbardziej zachwycony był szósty oficer, który przetłumaczył ten przydomek na: „człowiek mrozący krew w żyłach”.

W miarę jak wzrastała na naszej linii liczba odbytych rejsów, utrwałała się nienaruszalność przyjętych zwyczajów. Każda godzina wyjścia z portu, każdy kurs stawały się czymś niezmiennym. Jeśli w czterdziestym rejsie ktoś chciał coś zrobić inaczej aniżeli to wykonywano poprzednio trzydzieści dziewięć razy, uważany był za człowieka, który popełnia niedorzeczność.

Od dwóch lat, przechodząc koło wyspy Ikarii, zmienialiśmy kurs o godzinie szesnastej na trawersie Cape Papas. Podobno jeden z papieży kiedyś odwiedził tę wyspę i wylądował na tym właśnie cyplu. Na pamiątkę tego wydarzenia skalisty skrawek nazwano Cape Papas - Przylądek Papieski.

Kapitan siedział na leżaku na mostku. Rozpostarte nad całym mostkiem tenty chroniły przed palącymi promieniami słońca, ale polewane wodą pokłady parowały tak, że mieliśmy złudzenie, iż znajdujemy się w tropikalnej dżungli lub za życia gotujemy się jak raki w ukropie. Żar był straszny. Liczyliśmy minuty do zdania służby i z podziwem przyglądaliśmy się kapitanowi, który czytał książkę. Wydawało się, że zupełnie nie odczuwał tej temperatury.

Gdy sternik wybił na dzwonie okrętowym godzinę wpół do czwartej, kapitan nagle wstał z leżaka, podszedł do relingu przed nadbudówką, gdzie znajdował się ster, i kazał wachtowemu oficerowi zmienić kurs tak, by przejść jak można najbliżej Papieskiego Przylądka. Ta nieoczekiwana zmiana kursu o pół godziny wcześniej niż zwykle była na mostku rewolucją. Od razu wszyscy pomyśleli o tym samym: kapitan został „tknięty” upałem!

Sternik, który otrzymał rozkaz zmiany kursu w innym miejscu i o innej godzinie, był wyraźnie przerażony owym poleceniem. Powtórzył głośno podany przez oficera kurs do sterowania, ale takim głosem, jak gdyby żądano od niego czegoś, co było zaprzeczeniem zdrowego rozsądku i co pociągnie za sobą w najbliższej przyszłości nieubłagane konsekwencje.

Po raz pierwszy przyglądaliśmy się Ikarii z tak niewielkiej odległości. Przez lornetki badaliśmy płowe, spalone żarem słonecznym skały.

O godzinie szesnastej starszy oficer ze zdumieniem przyjął nowy kurs statku. Sternicy zmienili się, komentując między sobą z niezadowoleniem przedwczesną zmianę kursu. Gdy po zdaniu wachty szliśmy do mesy, gdzie było najchłodniej, na schodach wiodących z pokładu spacerowego na szalupowy, koło czwartej ładowni, zatrzymał nas lekarz okrętowy, który wyszedł ze swej kabiny mieszczącej się tuż przy tym trapie.

- Dlaczego tak wcześnie dzisiaj zmieniliście kurs? - zagadnął nas z niezadowoleniem. Doktor, chcąc zaakcentować swoją przynależność do nawigatorów, sam prowadził również nawigację. Nad biurkiem miał zawieszony mały kompas, a pod nim rozłożoną mapę całej trasy z wykreślonymi kursami.

Nie potrafiliśmy mu wytłumaczyć, co było przyczyną zmiany kursu.

Weszliśmy do kabiny doktora i zastaliśmy tam naszego intendenta okrętowego. Był to wielojęzyczny organ szczątkowy *Det Óstasiatiska Kompagni*, odziedziczony przez nas razem ze statkiem po Duńczykach. Mówił do-, skonałe nie tylko po polsku, ale-jeszcze kilkoma językami. Jedynie przy kapitanie «ie pamiętał żadnego z nich i z trudem bąkał coś, jak gdyby sam do siebie. Tylko szósty oficer bał się kapitana bardziej niż intendent. „Szósty”, jeśli kapitan zwrócił się do niego z zapytaniem, odchodził od zmysłów, intendent zaś jak mógł, tak unikał rozmowy z kapitanem.

Któregoś dnia intendent musiał o coś kapitana zapytać, zjawił się więc na mostku i ostrożnie wywołał jednego z nas za nadbudówkę, mówiąc:

- Słuchaj, ja chcę rozmawiać z kapitanem!

- Kapitan chodzi po mostku, to możesz z nim rozmawiać.

- Widziałem go, ale kapitan chodzi i myśli.

- Przecież każdy człowiek myśli - powiedział wywołany oficer, udając, że nie widzi przerażenia intendenta. A potem dorzucił niby nie rozumiejąc o co chodzi: - Nigdy nie będziesz się mógł rozmówić z kapitanem, bo on jeśli nie śpi, to na pewno myśli.

Intendent popatrzył przez bulaj w nawigacyjnej na kapitana i wyszeptał.

- No tak, masz rację, ale ja widzę, że kapitan myśli teraz bardzo głęboko!

A po chwili westchnąwszy dodał:

- *ICEBERG!*

I stał niezdecydowany.

Teraz w kabinie doktora intendent żartował i śmiał się wesoło. Nie mógł zrozumieć niepokoju doktora, który był bardzo niezadowolony z naruszenia bez żadnej przyczyny utrwalonego tradycją porządku i to w czterdziestym rejsie.

Tłumaczyliśmy zmianę kursu upałem lub nowo rozbudzoną po urlopie pasją kapitana do zwiedzania miejsc historycznych. Ale zgadzaliśmy się z doktorem, że nic dobrego to nam nie wróży.

Tymczasem oglądaliśmy z kabiny doktora „olbrzymie pole wyścigowe” znajdujące się na ogrodzonej łańcuchami powierzchni czwartej ładowni. Duszą tego hazardu końskiego był oficer zabawowy. Dwoił się i troił, byle pasażerowie zapomnieli o upale i zajęli się totalizatorem jak na prawdziwych wyścigach. Na różnokolorowych torach stały drewniane konie, posuwane przez stewardów pokładowych, którzy, pomagając oficerowi zabawowemu, podszeptowali stojącym za ogrodzeniem pasażerom numery koni-faworytów, na jakie warto zaangażować poważne nawet sumy.

Przy stoliku ustawionym w pobliżu pola wyścigowego siedziała najładniejsza pasażerka, która widocznie udało się „zabawowemu” namówić do rzucania kości na poszczególne konie. Każdy koń posuwał się w kierunku mety o taką odległość, jaką wskazywała ilość punktów na wyrzuconych kostkach.

Tuż obok pola wyścigowego pomiędzy windą a ogrodzeniem z łańcuchów szła rura metalowa, którą doprowadzało się parę do windy ładunkowej. Rurę osłaniała z góry długa żelazna płyta oparta na trzydziestocentymetrowej długości nóżkach. Płyta miała chronić rurę przed uszkodzeniem podczas ładowania. Koło tej rury właśnie ustawiała się rodzina

składająca się z ojca, matki i dwuletniego synka. Matka kupiła kilka biletów i oddała się całkowicie śledzeniu gonitwy drewnianych koni. Dzieciaka natomiast posadziła na żelaznej płycie.

W tym samym czasie elektryk postanowił sprawdzić przewód parowy windy, który podobno miał gdzieś przeciek, na tak zwanym „hajcerdeku”. Puścił więc parę, badając w ten sposób szczelność rury. Rura szybko się rozgrzała, a od niej rozgrzała się płyta i zaczęła lekko przygrzewać siedzącego na niej malca. Dzieciak poskarżył się matce, że jest mu gorąco. Dobra matka rozpięła nad nim parasolkę i zasłoniła dziecko przed palącymi promieniami słońca.

Pomimo panującego upału pasażerowie nabywali bilety, coraz więcej było pieniędzy w kasie, coraz większe możliwości dużej wygranej.

Chłopak denerwował się gorącem, matka totalizatorem. Dziecko, mimo rozpiętej nad nim parasolki, skarżyło się wciąż na gorąco. Matka pochłonięta grą uważała, że te narzekania przeszkadzają jej w uważnym śledzeniu przebiegu gonitwy. Przycisnęła więc malca mocniej do płyty, by siedział spokojnie. Chłopak nie przestał jednak popłakiwać i powtarzać: „Gorąco! gorąco!”

Wreszcie ojciec zdenerwował się, odebrał matce parasolkę i sam zasłonił dziecko przed słońcem, ponadto jeszcze mocniej przycisnął je do płyty, by nie przeszkadzało matce. Teraz chłopak zaczął już przeraźliwym głosem wołać: „Uj, gorąco, gorąco!”

Lament chłopca wyprowadził z równowagi stojących obok niego pasażerów, gdyż z powodu krzyku malca nie słyszeli numerów koni, podawanych przez oficera zabawowego i ilości punktów odczytywanych z rzucanych przez piękną pasażerkę kości. Pasażerowie rozpoczęli akcję uciszania dziecka. Wszyscy zgadzali się z chłopcem, że jest bardzo gorąco, i pomagali ojcu przyciskać dzieciaka do gorącej płyty i zasłaniać go przed słońcem. Przy tej czynności jeden z pasażerów potknął się i oparł o płytę. Natychmiast odskoczył od niej i zawołał:

- Potrzebujecie spalić dziecko żywcem? Płyta jest rozpalona!

Wówczas rodzice podnieśli straszny krzyk. Matka lamentowała:

- Całe dziecko moje jest spalone! Mój syneczek kochany!

Płakała głośniejsze od „spalonego” chłopca. Od matki głośniejsze krzyczał ojciec. Oficer zabawowy jednym susem skoczył do kabiny doktora i wywołał go na pokład.

Doktor wyszedł na pokład z monoklem w oku. Ponieważ nie śledził z nami okrętowych derby, w pierwszej chwili nie mógł się zorientować, o co właściwie chodzi? Kogo ratować? Kto jest upieczony? Krzyczała już nie tylko rodzina, ale i wszyscy bliżsi znajomi. Doktor zrozumiał, że narzekają na gorące słońce, a nie na rurę. Stał bezradny pośród

rozkrzyczanych pasażerów. W tym, szalejącym od upału i lamentującym nad spalonym żywcem dzieckiem tłumie tylko jeden ze stewardów pokładowych okazał przytomność umysłu. Nie namyślając się długo, wyrwał matce „spalone żywcem”, dziecko i, by ułatwić oględziny, spuścił chłopakowi spodnie, następnie podsunął doktorowi do obejrzenia cztery zaróżowione literki.

Doktor poprawił monokl i jak zwykle, gdy się chciał czemuś przyjrzeć badawczo, wysunął naprzód dolne zęby, chowając za nie górną wargę. Obejrzał uważnie podsuniętą mu przez stewarda część ciała i stwierdził, że nic poważnego nie widzi. To powiedzenie 'doktora dotknęło matkę dziecka. Wyrwała malca stewardowi i pokazując wszystkim obecnym ową zaróżowioną część ciała krzychała, że każdy może się naocznie sam przekonać, jak strasznie dziecko jej jest żywcem upieczone:

- Pan doktor tego przez jedno tylko szkło nie może dobrze widzieć. Przez jedno szkło takie spalone dziecko się nie ogląda! Jeśli pan doktor nie widzi, to potrzebuje założyć okulary do oglądania, a nie jedno szkiełko! Dziecko jest całe spalone i już nie będzie mogło nigdy siedzieć wygodnie! Mój biedny synekochany!

Wszyscy pasażerowie byli po stronie matki. Wszyscy byli oburzeni na doktora, że przez jedno takie małe szkiełko ogląda dziecko i ocenia, czy jest spalone, czy nie.

Doktor szybko zabrał dziecko ze sobą do szpitala. Wysmarował je jakąś maścią i za chwilę chłopiec nie pamiętał już o niczym.

Pod wieczór upał na zewnątrz statku zelżał, ale wewnątrz było jeszcze bardziej gorąco. Żelazne burty i pokłady nagrzewały się przez cały dzień, wytwarzając wieczorem nieprawdopodobnie wprost wysoką temperaturę. Wentylatory meły i wysuszały w salonach rozpalone powietrze, ale nic nie chłodziły. Przełknięcie ciepłego dania w tych warunkach było nie do pomyślenia.

Szef kuchni zdecydował się dać chłodnik litewski.

Pasażerowie ze strachem wchodzili do rozpalonej jadalni, pokrywając się natychmiast potem, pomimo że wszyscy przed obiadem kapali się i przebierali. Przy stole kapitana usiadły dwie panie, które widocznie szczególnie silnie odczuwały dzisiejszy upał, przyszły więc do jadalni niezwykle lekko ubrane. Piersi przepasały jakąś improwizacją z kolorowego jedwabiu, na biodrach miały plażowe fantazje. Kapitan w wytwornym kołnierzyku krytycznym wzrokiem przyglądał się skąpo ubranym paniom.

Podano chłodnik.

Jedna z pań, na czekoladowo opalona brunetka o dużym biuście, sięgnęła sama po daleko od niej stojącą solniczkę. Skutek tego ruchu okazał się nieobliczalny. Biała, nieopalona

pierś wysunęła się spod przepaski i jak dojrzały owoc spadła do talerza, rozpryskując chłodnik na wszystkie strony! Hebanowa piękność owinęła mokry biust serwetką i wybiegła z salonu.

Naoczni świadkowie niezdolni byli odtworzyć dokładnie tego, co nastąpiło potem przy kapitańskim stole. Entuzjazm, jaki ogarnął wszystkich siedzących, już miał się przekształcić w głośny śmiech, gdy jeden rzut oka na kapitana sparaliżował chęć ujawnienia radości. Na jego twarzy ani jeden muskuł nie zadrżał, nie przebiegł po niej żaden cień, który mógłby świadczyć, że zauważył coś niewłaściwego czy wesołego. Bił od niego chłód powagi i spokoju. Kapitan jadł dalej, bacznie przyglądając się współbiesiadnikom i pilnując się, by nie skończyć swego dania przed innymi; nie chciał zmuszać nikogo do pośpiechu. Stewardzi czekali na znak przyzwalający na sprzątanie talerzy.

W czasie tego obiadu panie znajdujące się przy kapitańskim stole wyglądały, jak gdyby dusiły się lub nie mogły złapać tchu. Panowie stale się krztusili i to tak mocno że im łzy napływały do oczu. Niektórzy wydawali dziwne dźwięki, jakby byli brzuchomówcami. Dwóch stewardów czyściło zalane chłodnikiem ubrania panów, sąsiadów hebanowej piękności. Splamiony obrus zakryto świeżą serwetką, jednak nieostrożna pani już na to miejsce nie wróciła.

Kapitan zdawał się nie dostrzegać tej całej krzątaniny i objawów tłumionej uciechy, podobnie jak nie dostrzegał upału.

Wszyscy starali się skończyć tego wieczoru obiad możliwie prędko. Nigdy jeszcze salon nie opustoszał tak szybko. Po wyjściu z salonu, znajdując się poza zasięgiem wzroku kapitana, pasażerowie zachowywali się jak małe dzieci. Podskakiwali z uciechy, wybuchali śmiechem trzymając innych w ramionach. Niektórym łzy leciały z oczu. Usiłowali opowiedzieć sobie przeżyte wrażenia i męki koniecznego hamowania wesołości. Ci, którzy nie wiedzieli dokładnie, co się stało, domagali się objaśnień, ale długo musieli czekać, zanim naoczni świadkowie zdołali się uspokoić. Od panów bardziej były rozbawione panie. Opierały się o reling, jak gdyby im sił zabrakło do przeżycia tego wypadku. Takiego szalu radości nigdy jeszcze nie zanotowano na „Polonii”.

Kapitan z salonu natychmiast poszedł na mostek. Szczęka-barometr stała na *HURRICANE* - „huragan!” Za chwilę na trapie wiodącym na mostek ukazał się zapięty na ostatni guzik, opływający potem intendent. Kapitan na jego widok przeszedł do kabiny, za nim jak na ścięcie pomaszerował intendent. Przez o'twarte bulaje dochodziły na mostek urywki rozmowy:

- Znaczy, u pana dzisiaj wszystko nie w porządku! Znaczy, matka okrętowa! Znaczy, co ona robi u pana? Znaczy, dlaczego nie pilnuje dzieci? Znaczy, nikt dzieci na statku nie pilnuje! Znaczy, ja jestem zmuszony o tym panu przypominać.

Na tę masę pytań prawdopodobnie intendent coś odpowiedział, ale mówił tak cicho, że na mostku słysząc tego nie było.

- Znaczy, jeśli elektryk robi coś takiego, znaczy, musi pana uprzedzić! Znaczy, elektryk pana nie uprzedził?

Długa cisza, która prawdopodobnie była cichą odpowiedzią.

- Znaczy, jeśli meldował, znaczy, dlaczego nikt nie sprawdził, czy kto nie siedzi na rurze? Znaczy, wszystkie go nie mogą pilnować oficerowie nawigacyjni. Znaczy, pan nie jest w porządku!

Chwila ciszy, po której znów było słyszeć głos kapitana.

- Znaczy, co u pana robią ochmistrze? Znaczy, co robi asystent ochmistrza, który specjalnie ma pilnować „tylko sali jadalnej? Znaczy, jeśli tak nieodpowiednio ubrana pani przychodzi do stołu na obiad, znaczy, do jego obowiązku należy ją przeprosić i zwrócić uwagę na niewłaściwość takiego stroju. Znaczy, mam nadzieję, że pan wie, co się stało? Znaczy, pan zainteresował się garniturami tych panów? Znaczy, ja żądam, żeby ochmistrze lepiej niż dotychczas pilnowali porządku. Znaczy, dziękuję panu!

BIRBANTE-ROCCA

Kilka już lat pełnił na naszych transatlantykach funkcję asystenta pokładowego o szumnej nazwie SZÓSTEGO OFICERA. Na mahoniowej desce górnej szuflady swej koi miał zamiar jak na sarkofagu wyryć zdanie:

TU SPOCZYWA ZAPOMNIANY PRZEZ DYREKCJĘ ASYSTENT POKŁADOWY.

Asystent pokładowy, jeżeli spojrzeć na niego z punktu uprawnień i obowiązków oficera pokładowego w marynarce handlowej, był hermafrodytą. Był oficerem, ale nie przysługiwało mu prawo myślenia o umundurowaniu, był „załogą”, ale bez prawa myślenia o płatnych nadgodzinach.

Nasz asystent pokładowy w mesie oficerskiej stanowił postrach oficerów-mechaników. Zadawał im skomplikowane pytania z matematyki, fizyki, mechaniki, nawet z maszynoznawstwa, na które wielu z nich nie umiało odpowiedzieć. Toteż bano się go i unikano z nim spotkań na terenie mesy. Była to z jego strony zemsta za nieustający strach, jakiego doznawał przed kapitanem.

Poza tym cytował z przyjemnością przysłowia łacińskie i nieszkodliwie, na przyzwoitą odległość, czarował pasażerki, które w nieznanym nam sposób przekazywały sobie z rejsu na rejs nadany mu przez kobiety przydomek PAŹ. Lubił również popisywać się deklamowaniem na pamięć długich urywków z „Pana Tadeusza”. Szczególnie wypowiedź hrabiego o wyczynach pod Birbante-rocca była jego umiłowanym fragmentem. To Birbante-rocca przyłgnęło do niego na statku razem z nazwą HRABIA, z której był bardzo dumny.

Niepowodzenia Hrabiego w pełnieniu służby nazywaliśmy Birbante-rocca. Hrabia, wszystko to, co go w służbie nie interesowało, określał zdaniem: „To przesady, światło ćmiące!”.

Najbardziej sławne Birbante-rocca Hrabiego były związane z załadunkiem.

Przyjmowanie ładunku na statek, a szczególnie jego liczenie stanowiło od wieków pewnego rodzaju sztukę. Kto nie zapisał kilkudziesięciu tallybuków*, kto nie liczył dniami i nocami w ciągu tygodni, miesięcy i lat worków, skrzyń, beczek, oraz kto nie posiadał umiejętności wykrywania - specjalnie w tym celu wyrobionym zmysłem - możliwych i domniemych uszkodzeń ładunku, ten długo jeszcze należał do tych oficerów ładunkowych,

* Z angielskiego *tally-book* - specjalna księga do zapisywania -i zliczania ładunku.

„którzy nie wiedzą, czego nie wiedzą”. Obowiązkowo należało też posiadać gruntowną wiedzę o prawidłowym załadunku, zabezpieczeniu i zamocowaniu ładunku.

Gdy przychodziło do porównania wyników liczenia oficera ze stanem podanym przez tallymana, wówczas często rozpoczynał się dramat. W wypadku, jeśli oficer naliczył mniej ładunku, niż to podawał załadowca, statek żądał listu gwarancyjnego, w którym załadowca zobowiązywał się ewentualnie dosłać brakującą część ładunku.

Przy liczeniu trzeba było trzymać siebie w żelaznych ryzach napiętej uwagi. W ściśle określonym momencie zbadać stan ładunku i w ściśle określonym momencie zapisać ładowaną na statek partię. Za moment taki zazwyczaj przyjmowało się chwilę przejścia ładunku nad burtą statku. Jeśli tallyman był specjalnie nastawiony na „niedodanie” jakiejś ilości ładunku, wówczas usiłował przerwać ciągłość uwagi liczącego oficera natychmiast po zapisaniu wchodzącej na statek partii i zasugerować powtórne zapisanie tej samej partii, widocznej jeszcze nad pokładem. W wypadku, gdy oficer dał się podejść, sam potem zaświadczał na korzyść załadowcy i nie miał pojęcia, w jaki sposób wynikł „brak” w ilości przyjętego ładunku.

Strach przed „brakiem” stawał się u niektórych oficerów chorobą. Po odkryciu tej tajemnicy łatwo już było tallymanom przerywać ciągłość uwagi przerażonego oficera.

Wszystkie nasze wywody na temat nieuczciwości tallymanów Hrabia zbywał swym ulubionym zdaniem: „To przesady, światło émiące!” Toteż jeśli na przykład liczył pomarańcze w Hajfie, trzeba było ustawiać go pieczołowicie z takim tallymanem, którego już znaleźliśmy, i wiedzieliśmy, że Hrabiego „nje nabije”.

Pewnego jednak razu dwunastu skrzynek pomarańcz zabrakło Hrabiemu przy wyładunku. Musieliśmy dla wyrównania tego braku pożyczyć z prowiantury, następnie zaś „nabić” tego samego tallymana na podobną ilość skrzyń przy kolejnym załadunku.

Hrabia doprowadzony do szału tą Birbante-rocca postanowił sam się zemścić na załadowcy, któremu z Konstancy do firmy „Abulgiben” przywoziliśmy deseczki na skrzynie do pomarańcz. Deseczki te po wyładunku z wagonów układano na nabrzeżu w olbrzymie sterty i następnie ładowano na statek. Hrabia przez cały czas załadunku miał zacięty wyraz twarzy, dopiero po załadunku rozjaśnił się, a na ustach pojawił mu się tajemniczy uśmiech.

W Hajfie wyszła na jaw Birbante-rocca. Hrabia „nabił” załadowcę firmy „Abulgiben” na dwa wagony deseczek do pomarańcz, których nie uwidocznił w pokwitowaniu. Trzeba je było wyładować normalnie z pozostałymi, tylko że odbiorca - w tym wypadku ten sam załadowca, który „nabił” Hrabiego na dwanaście skrzynek pomarańcz - nie potrzebował

płacić frachtu za dwa wagony deseczek. Innymi słowy Hrabia dopomógł swemu nieprzyjacielowi szukać statek po raz drugi.

Weselsze Birbante-rocca zdarzały się Hrabiemu, gdy statek stał na kotwicy (lub na cumach i na kotwicy), a komunikacja z lądem odbywała się przy pomocy motorówek okrętowych. Wówczas, jeśli nie było pasażerów, starszy oficer wyznaczał niekiedy jako dowódcę motorówki Hrabiego. Motorówka szła na ląd wyłącznie z załogą. Hrabia dowodził asystentem maszynowym obsługującym motor i dwoma młodszymi marynarzami uzbrojonymi w kije z okuciem w kształcie haków. Groźne te kije zwano bosakami, a ludzi nimi operujących - bosakowymi. Jeden bosakowy pełnił służbę na dziobie, drugi na rufie.

Przy podchodzeniu motorówką do nabrzeża, gdzie pełno było widzów, asystent maszynowy sam regulował szybkość nie zważając na rozkazy Hrabiego, u którego teoria z praktyką najczęściej nie szła w parze. A bosakowi, nie czekając na komendę Hrabiego, łapali się wszystkiego, co się dało, byle nie narazić się na śmiech ludzi stojących na nabrzeżu. Po odbiciu od nabrzeża, w drodze powrotnej na statek, Hrabia wymawiał swej załodze nie-subordynację obiecując wszystkim troskliwą pamięć na przyszłość, kiedy to będzie kapitanem. Ponadto w chwili obecnej, przy dobijaniu do statku, żądał bezwzględnej posłuszeństwa.

Toteż jeśli motorówka pod dowództwem Hrabiego została dostrzeżona ze statku, wszędzie słyszeć można było hasło:

- Birbante-rocca! Birbante-rocca!

Kto był wolny od pracy, spieszył na pokład, by popatrzeć na manewry motorówki.

Pierwsze podejście do trapu kończyło się zazwyczaj tym, że motorówka z szaloną szybkością mijała trap i zatrzymywała się na łańcuchu kotwicznym. Hrabia rozpoczynał manewr od początku. *Zataczał* koło, by się znaleźć koło rufy i dojść do trapu tak, żeby dziób motorówki był zwrócony w tę samą stronę co dziób statku. Przy rufie statku dawał rozkaz: „Stop!” i motorówka nie dochodząc do trapu zatrzymywała się. „Cała naprzód!” wołał rozjątrzony Hrabia do mechanika i motorówka z miejsca rwała naprzód. Krzyczał więc „Stop!” i znów był przy łańcuchu kotwicznym. Wtedy ponownie zaczynał *zataczać* koło, ale już ostrożnie. Ponieważ jednak cały był zatopiony w myślach o tym, kiedy dać rozkaz „Stop!”, zapominał o sterowaniu i wchodził pod rufę statku. Bosakowi zgodnie z pouczeniem Hrabiego czekali na rozkaz i dopiero wówczas zaczynali odpychać dziób motorówki, kiedy ta ustawiała się już rufą do odległego trapu. Cały manewr musiał zaczynać na nowo. Niekiedy Hrabia wychodził daleko w morze, czasami potrafił przejść nawet na tę stronę statku, z której nie było trapu. *Zataczał* wówczas olbrzymie koło i defilował przed całą załogą rozwieszoną z zachwyty na relingach.

Najwięcej emocji dostarczały te dobijania Hrabiego, podczas których na motorówce był kapitan.

Kapitan nigdy nie zwracał uwagi Hrabiemu na niewłaściwe sterowanie czy nieodpowiedni moment wydania tej czy innej komendy. W milczeniu uznawał w nim dowódcę jednostki i nie zdradzał swych uczuć i myśli nawet wyrazem szczęki. -Dopiero na mostku, gdy znajdowali się sami, Hrabia bywał długo i bezskutecznie pouczany, jak należy manewrować.

Do szczególnie udanych Birbante-rocca należały te, kiedy to Hrabia, nie mogąc /naleźć odpowiednich komend dla bosakowych, a bojąc się o całość motorówki, zrywał się ze swego stanowiska przy sterze, zdejmował drążek do sterowania i trzymając go w garści jak maczugę, rzucał się ze straszonym, gardłowym krzykiem na dziób, by własną pierśią zasłonić motorówkę i uchronić ją przed uderzeniem o trap lub burtę. Kapitan przyglądał się tym manewrom nawet z zainteresowaniem. Uważał pewnie, że czegoś podobnego nie mógłby zobaczyć nigdzie, może tylko na arenie cyrkowej, ekranie lub scenie. Nie wątpiliśmy, że kapitan obserwował Hrabiego jako coś niezwykłego.

Kiedyś w Hajfie jedna' z cum, stalowa lina z rufy, tak się oblużowała, że zwiślała do wody. Trzeba było zbiegu okoliczności, że Hrabia wraz z dwoma młodszymi marynarzami i asystentem maszynowym wracali właśnie motorowka na statek; jednak dobijali do niego tak długo i zawile, aż osiedli na owej zwisającej, stalowej linie.

Przy „całej naprzód!” motorówka wynurzyła dziób wysoko z wody, motor warczał, a młodszy marynarze wpatrzeni zachwyconymi oczami w Hrabiego czekali na rozkazy.

- Cała wstecz! - krzyknął Hrabia. Sytuacja się zmieniła. Dziób motorówki zanurzył się, a rufa poszła w górę. Motor pracował, twarze marynarzy na motorówce wyrażały niekłamaną zachwyty. U góry na relingach wisiała cała załoga wolna i nie wolna od zajęć.

- Birbante-rocca! Birbante-rocca! - patrzący łkali ze śmiechu i bezsilnie zwisali na relingach.

Gdy „manewry maszynami” nie odniosły pożądanego skutku, Hrabia kazał obu marynarzom skakać. Najpierw obaj skakali na dziobie, pytając od czasu do czasu, czy mają skakać wyżej czy niżej? Potem obaj skakali na rufie. Następnie skakał jeden na rufie, drugi na dziobie. Skakali z oczami wzniesionymi do góry, przyglądając się uwieszanej na relingach załodze. Nawet starszy oficer - o stosunkowo słabym w takich wypadkach poczuciu humoru - przyglądał się tym niespotykanym nigdzie na świecie i w żadnej marynarce podskokom i przez ły podziwiał Birbante-rocca. Przypuszczalnie zabawa ta trwałaby znacznie dłużej, ale popsuł ją kapitan, który przysłał sternika z rozkazem podania motorówki pod trap, ponieważ chciał dostać się na ląd.

Starszy oficer natychmiast kazał popuścić oblużowaną stalową linę i krzyknął, by dobito do trapu. Motorówka znalazła się wreszcie przy trapie. Szóstego oficera starszy oficer zastąpił „piątym” i zakończył tak dobrze zapowiadające się widowisko.

Większość niepowodzeń Hrabiego miała swe źródło w panicznym lęku przed każdym pytaniem czy rozkazem kapitana. Jeśli kapitan zaczynał coś do Hrabiego mówić, ten wyprężał się jak rekrut zapominający, która noga jest lewa, a która prawa. Stał tak napięty, w przedziwnej czapce marynarskiej uszytej na zamówienie w rodzinnym mieście na południu Polski. Najbardziej dziwił daszek tej czapki. Był tak wielki, że czapka przypominała najlepszy model czapki ułańskiej. Spod tego ułańskiego daszka oczy Hrabiego śledziły ruchy szczęki kapitana.

Przerażenie paraliżowało zdolność logicznego myślenia Hrabiego. Czy kapitan jeszcze mówi, czy już skończył mówić - Hrabia tylko się domyślał. Gdy usta kapitana przestawały się poruszać, oczy Hrabiego wychodziły z orbit, a z gardła wydobywał się łamiący głos zarzynanego koguta:

- Tak jest, panie kapitanie!

Jednocześnie Hrabia przykładł dłoń do swego wspaniałego kawalerskiego daszka i bił głośno obcasami. Wyglądał wówczas jak gdyby czuł się adiutantem Napoleona, który w ogniu dział nieprzyjaciela ma dotrzeć z rozkazem do hen! stojącego pułku, zasypywanego gradem kartaczy. Następnie Hrabia „spinał konia”, to znaczy stawił lewą nogę na krzyż przed nieruchomo zastygłą jeszcze - od stania na baczność czy ze strachu - prawą. Lewa noga zagradzała oczywiście swobodny ruch prawej, toteż Hrabia, usiłując jednocześnie ruszyć i prawą nogą, nagle z zamierającym ze strachu końcowym „panie kapitanie!” rozciągał się jak długi na pokładzie.

Kapitan, przyzwyczajony już do tego widoku, odchodził od leżącego na pokładzie „adiutanta” udając, że nie zauważył skutków pomieszania się hrabiowskich nóg. Jeśli na mostku oprócz kapitana był jeszcze w pobliżu któryś z oficerów, Hrabia „wrywał” w bezpieczne miejsce, to znaczy takie, które znajdowało się poza zasięgiem kapitańskiego wzroku, i stamtąd rozpaczliwymi znakami starał się zwabić do siebie oficera. Skoro ten zbliżył się, Hrabia przerażonym jeszcze głosem pytał:

- Co kapitan kazał mi zrobić?

Owe niefortunne zakończenia rozmów z kapitanem, stale się powtarzające, musiały wreszcie znaleźć specjalną nazwę. Mówiono o nich w mesie jednym zwięzłym zdaniem: „Hrabia zrobił PYF!”

Po objęciu wachty na mostku Hrabia przez cztery godziny drżał na myśl, że kapitan może się zjawić i zapytać o tak straszne rzeczy, jak: zanurzenie statku na dziobie i rufie, siłę i kierunek wiatru, tendencje barometru, temperaturę powietrza i wody, prądy, które mogą być w tym miejscu i które są opisane w locji danego obszaru, charakterystykę świateł lub wygląd latarni, jakie mogą się ukazać podczas wachty, poprawkę na wiatr, Całkowitą poprawkę kompasu, głębokość morza w tym miejscu i tak dalej. Hrabiemu od tego wszystkiego mąciło się w głowie. Odchodził od zmysłów powtarzając sobie w myśli po kolei poszczególne wiadomości z tych dziedzin. Jeśli kapitan przyszedł-na mostek i spytał na przykład o kurs, otrzymywał niespodziewaną wiadomość, że kurs ma trzy wybłyski w ciągu jednej minuty lub że się podnosi. Odpowiedź zależała od tego, co w danym momencie Hrabia sobie powtarzał.

System ten został jednak wkrótce przez Hrabiego zarzucony, ponieważ powodował znacznie gorsze nieporozumienia aniżeli zwykłe PYF. Nowy system polegał na tym, że na zadane pytanie Hrabia wyprężał się, robił z siebie adiutanta, piał „Tak jest, panie kapitanie!” i uciekał, dokąd oczy i nogi poniosą. Zazwyczaj przed samą ucieczką rozciągał się jak długi u stóp kapitana.

Pytania te jednak były jeszcze niczym w porównaniu z rozkazem zmierzenia sondą mechaniczną głębokości i da-stania próbki dna. Przed wydaniem Hrabiemu tego rozkazu kapitan wtajemniczał w to przedsięwzięcie oficera wachtowego i dopiero poprzez niego rozkaz docierał do świadomości Hrabiego.

Sondowanie za pomocą sondy mechanicznej wyglądało w ten sposób, że spuszczano na cienkim drucie ciężarek z dowiązaną do niego rurką mosiężną, w którą wkładało się z kolei cienką rurkę szklaną, otwartą od dołu. W otwór ten wraz z wzrastającą głębokością wślaczała się pod wpływem ciśnienia woda morska i odbarwiała w rurce czerwony chromian srebra. Ciężarek miał wgłębienie wypełnione łożeni, w które w chwili uderzenia sondy o dno wbijała się próbka dna. Czasem rodzaj dna był tak charakterystyczny, że można było na podstawie tej próbki w przybliżeniu określić pozycję. Sposób ten znali już Fenicjanie, którzy w wyprawach do Egiptu badali sondą deltę Nilu. Obecnie przyrządy do tego służące były bardziej skomplikowane niż u Fenicjan. Drut rozwijał się z bębna i przechodził przez osadzony na relingu krążek. Do zorientowania się czy sonda dosięgła dna, służył specjalny „pazur” w postaci zakrzywionego kawałka drutu, który trzymano pomiędzy bębniem a krążkiem. Pozwalało to wyczuć spadek napięcia na drucie. Skoro napięcie zmaleo, a więc sonda dosięgła dna, wówczas należało wolno zahamować rozwijanie się drutu z bębna, tak by go nie zerwać. Potem przy pomocy włączonego motorka elektrycznego trzeba było drut nawinać na bęben i nie pozwolić, by sonda po wyjściu z wody zahuściła się i uderzyła o burte,

ponieważ kończyło się to strzaskaniem rurki. Ponadto nie można było pozwolić, by koniec sondy włożył się po dnie, gdyż otrzymywało się wtedy zamazaną granicę odbarwienia w rurce.

Podczas sztormowej pogody, gdy rufę zalewała woda, cała sonda znajdowała się pod prądem i „kopała”. Dotknięcie hamulca takiej sondy pod prądem powodowało gwałtowne cofnięcie rąk, a drut z ciężarkiem i rurką uciekał za burtę. W takich wypadkach należało wyłączyć prąd i po zahamowaniu nawijać drut za pomocą rączek, które musiało obracać dwóch ludzi. Zazwyczaj oficerowi pomagali sternik i jeden z marynarzy wachtowych.

Wydobycie prawidłowo odbarwionej rurki i przyniesienie jej na mostek wraz z próbką dna było dla Hrabiego prawdziwą Birbante-rocca. Przeważnie przynosił na mostek tylko żalobną wiadomość, że ciężarek wraz z rurką i kilkuset sążniami drutu zostały pogrzebane na dnie morza.

Po oznajmieniu kapitanowi owej smutnej nowiny następowało znane Hrabiemu pytanie:

- Znaczy, kiedy się pan nauczy sondować?

Nieprzytomny ze strachu Hrabia niezmiennie od lat dawał tę samą odpowiedź:

- Tak jest, panie kapitanie!

Dalsze pytania i instrukcje kapitana nie dochodziły do świadomości Hrabiego. Starał się tylko o jedno. Wycofać się z zasięgu wzroku i głosu kapitana.

Sceny takie rozgrywały się najczęściej koło Grand Bank przed Nową Fundlandią, kiedyśmy pływali jeszcze na szlaku północnoatlantyckim.

Czasem Hrabia zwycięsko zdobywał pożądaną rurkę, przynosił ją na mostek i z triumfem wręczał kapitanowi. Mechanicy jednak twierdzili, że Hrabia miał pod poduszką całą kolekcję takich rurek, odziedziczonych po kolegach. Rurki owe były zaopatrzone w napisy na jakich głębokościach i w jakich okolicach pobrano daną próbkę dna. Mechanicy mówili też, że Hrabia w chwili gdy miał dokonać sondowania, szedł do swej kabiny, brał odpowiednią rurkę, zwilżał ją w wodzie i w stanie odświeżonym przynosił na mostek. Podobno dzięki tej kolekcji rurek pod poduszką Hrabia mógł wreszcie spać spokojnie.

Tak opowiadali mechanicy, którzy nigdy nie potrafili odpowiedzieć w mesie na pytania Hrabiego z zakresu matematyki, fizyki czy mechaniki.

* * *

Konstanca - Aleksandria.

Na/wy tych dwóch portów oznaczały - szczególnie podczas rejsów zimą - różnicę temperatur dochodzącą do kilkudziesięciu stopni. Jednej zimy zamarł Dunaj.

Temperatura w Konstancy spadła do minus dwudziestu stopni. W Aleksandrii utrzymywała się przy plus dwudziestu. Nasza Grand-Lux-Torpeda przestrzeń Konstanca - Aleksandria przebywała w przeciągu kilku dni. Skutek tego był taki, że na epidemię grypy lekarz okrętowy położył do łóżek pięciu oficerów nawigacyjnych: od pierwszego do piątego włącznie. Ocalał kapitan oraz szósty oficer - Hrabia. Oni więc we dwóch musieli zastąpić pięciu oficerów nawigacyjnych.

Leżąc w kojach rozmyślaliśmy, kto kogo prędzej rozłoży: kapitan „szóstej” czy „szósty” kapitana? Z niecierpliwością czekaliśmy na wiadomości o Birbante-rocca.

Sytuację ratowała okoliczność, że na mostku kapitan i Hrabia musieli stać na zmianę. Wobec tego tylko w tych momentach, w których byli razem, należało się spodziewać niezwyklej wydarzeń.

Po tylu rejsach na trasie tej nie było dla nas niespodzianek, sternicy pamiętali wszystkie zmiany kursów, ponadto znaleźliśmy wszystkie statki, które mogliśmy spotkać na tej drodze. Wyjście z Dardaneli, gdzie było najwięcej statków - najgorszy odcinek drogi - mieliśmy już poza sobą.

Od czasu do czasu do naszych kabin wpadał Hrabia z miną bohatera i mówił, że wszystko mu idzie wspaniale.

Kapitan, gdy Hrabia stał na wachcie, spał ubrany, na *stand by!* Hrabia wiedząc, że kapitan nie zjawi się na mostku, jeśli go nie obudzi i nie poprosi, cieszył się swobodą i puszczał wodze swej kawaleryjskiej fantazji.

Pierwszą ofiarą Hrabiego padł jeden z naszych dobrych znajomych, mały towarowo-pasażerski statek z kompanii włoskiej, z czerwonym uskrzydłonym Lwem Świętego Marka na opasce komina. Utrzymywał regularną komunikację pomiędzy wyspami. Spotykaliśmy go od dwóch lat zawsze w tym samym miejscu, w parę godzin po minięciu Ikarii, później zaś w Pireusie. Latem, gdy było zupełnie jeszcze widno, zimą już po zachodzie słońca.

Hrabia, dowodząc sam naszą Grand-Lux-Torpedą, postanowił dać znać małemu, niewinnemu „Świętemu Markowi” o tym, że stoi na wachcie i że dowodzi największym pasażerskim statkiem polskim.

Był wieczór. Hrabia przygotował sobie na moment spotkania lampkę Morse'a do sygnalizacji świetlnej i z kluczem w ręku czekał na zjawienie się starego znajomego. W chwili ukazania się stateczku Hrabia zaczął wzywać jmruganiem lampki elektrycznej stojącego na wachcie oficera ze „Świętego Marka”. Gdy ten się zgłosił. Hrabia zapytał go po angielsku:

- *What ship?**

Było to równoznaczne z zapytaniem starego przyjaciela: „Jak ci na imię?”

Zdumiony Włoch, pierwszy oficer spod uskrzydłonego, czerwonego lwa na kominie nie miał wątpliwości, że oficer na *barca polacca* nie jest przy zdrowych zmysłach i w odpowiedzi na zadane pytanie odpowiedział pytaniem:

- Kobiety masz? Hrabia nie zrozumiał, co tamten ma na myśli, odpowiedział więc szczerze:

- Nie!

Z błysków kresek i kropek nad ciemnym kadłubem mijanego statku Hrabia odczytał odpowiedź:

- To widać!

Dopiero w tym momencie Hrabia pojął, że była to nowa wspaniała Birbante-rocca. Toteż przezornie przemilczał o niej przed nami. Lecz sternicy nie byli tak dyskretni. A potem mówił już o tym cały Pireus, ba, powtarzano sobie i komentowano tę rozmowę we wszystkich portach, do których zachodziliśmy.

* * *

Przy podchodzeniu do Jaffy na mostku stali kapitan i Hrabia.

Było mglisto i mżyło.

Kapitan kazał Hrabiemu zmierzyć głębokość sondą mechaniczną. Tak nam potem opowiadał o tym wydarzeniu sternik:

- Pan asystent krzyknął: „Tak jest!” i położył się na mokrym pokładzie. Po piętnastu minutach przyszedł i powiedział, że sondowanie potrwa jeszcze długo, ponieważ trzeba będzie nawinąć nowy drut na bęben. Pan kapitan zrezygnował z sondowania sondą mechaniczną, kazał panu asystentowi przygotować sondę ręczną i zasondować nią przed rzuceniem kotwicy na redzie Jaffy. „Znaczy, może się pan postara tej sondy nie utopić!” powiedział do pana asystenta.

Sztuka sondowania sondą ręczną nie jest wcale sztuką zawiłą. Rzuca się do wody ciężar, przyczepiony do linki, która w pewnych odstępach ma wplecione różnokolorowe szmatki lub skórki; z nich właśnie można odczytać głębokość.

Ciężarek sondy rzuca się ze specjalnej platformki po uprzednim rozhuśtaniu go w ręku. Należy rzucić jak najdalej w kierunku ruchu statku, by w momencie opadnięcia

* Co to za statek?

ciężarka na dno linka wyprężyla się tuż przy platformce; wtedy można prawidłowo odczytać głębokość.

Kapitan z mostku z uwagą śledził poczynania Hrabiego. W pewnym momencie jednak, gdy na chwilę przeniósł wzrok przed dziób statku, usłyszał głośny krzyk sternika, który wołał:

- Panie asystencie, tak nie można, bo się pan utopi!

Kapitan spojrzał w dół i zobaczył Hrabiego leżącego na linkach obramowania platformki. Sternik trzymał go za poły płaszcza. Hrabia miał dookoła szyi owiniętą linkę sondy: jak tego dokonał, trudno było dociec. Ciężarek zbyt silnie rzucony do góry pociągnął Hrabiego za burtę.

Nie ulegało wątpliwości, że gdyby nie przewidująca czujność sternika, Hrabia urządziłby kapitanowi dodatkowy manewr: „Człowiek za burtą”.

* * *

Przy podejściu do Aleksandrii Hrabia znalazł -się ponownie w pułapce bez wyjścia. Był znów na mostku razem z kapitanem. Biegał jak szalony po drabince na mostek pe-lengowy, na którym umieszczony był kompas główny, i brał namiary latarni i innych obiektów na lądzie. Wykreślał pozycje. Kapitan i Hrabia doskonale wiedzieli, w jakim miejscu statek się znajduje, ale kapitan chciał wypróbować dokładność wykreślenia przez Hrabiego pozycji z namiarów na lądzie.

Pozycje, które Hrabia wykreślał na mapie, według kapitana do niczego się nie nadawały:

- Znaczy, statek tam nigdy nie był i nie będzie!

W momencie gdy Hrabia znajdował się przy głównym kompasie, kapitan podszedł do drabinki i spytał:

- Znaczy, proszę pana, znaczy, jak wygląda latarnia Ras-el-Tin?

Hrabia przyłożył dwa palce do daszka swej kawaleryjskiej czapy, trzasnął obcasami i zapał:

- Tak jest, panie kapitanie!

- Znaczy, ja pana proszę, żeby mi pan powiedział, jak wygląda latarnia Ras-el-Tin, którą pan już kilka razy namierzał przed chwilą?

Hrabia znów przyłożył palce do daszka i strasznym głosem zawołał:

- Tak jest, panie kapitanie!

Następnie ruszył do drabinki, by zejść na dół, wpaść do nawigacyjnej, wyczytać w locji wygląd latarni i potem dać odpowiedź kapitanowi. Własnym oczom Hrabia nie wierzył.

Okazało się, że kapitan przewidział ten manewr Hrabiego, gdyż stanął jedną nogą na szczeblu drabinki i trzymając się rękami poręczy zagroził mu drogę: „ - *Znaczy*, jak to „tak jest”? *Znaczy*, ja się pana wyraźnie pytam, jak wygląda latarnia Ras-el-Tin, którą pan przed chwilą namierzał siedem razy. *Znaczy*, jak ona wygląda? *Znaczy*, pan ją widzi? *Znaczy*, niech mi pan odpowie na pytanie, jak wygląda latarnia Ras-el-Tin?

Hrabia nie odejmował już dwóch palców od daszka swej wspaniałej czapki, prężył się jak automat i jak automat mówił:

- Tak jest, panie kapitanie! Tak jest, panie kapitanie!

- *Znaczy*, ja nie rozumiem tego, co pan mówi. *Znaczy*, pan przecież tę latarnię widzi i namierza. *Znaczy*, co pan namierza?

- Tak jest, panie kapitanie!

- *Znaczy*, pan widzi tę latarnię?

- Tak jest, panie kapitanie!

- *Znaczy*, ja żądam, żeby pan odpowiedział mi na pytanie, jak wygląda latarnia Ras-el-Tin?

- Tak jest, panie kapitanie! - słabym już głosem mamrotał Hrabia.

Dwóch oficerów nawigacyjnych, zwolnionych przez lekarza z łóżka na cumowanie w Aleksandrii, przyglądało się w milczeniu zmaganiom kapitana z Hrabią. Kapitan nie spostrzegł stojących za nadbudówką oficerów i odszedł na skrzydło mostku, dając tym samym możliwość Hrabiemu przedostania się do nawigacyjnej. Kapitan zdjął czapkę z głowy, złożył obie ręce na piersiach i wznosząc oczy do nieba powiedział:

- Chryste! *Znaczy*, cierpliwości!

ZNACZY, CO TO ZNACZY?

Lutowy sztorm srożył się na Morzu Czarnym, gdy kończąc nasz dwutygodniowy rejs znaleźliśmy się na wodach Konstancy.

Dotychczas tak długie i wysokie fale spotykaliśmy wyłącznie na oceanach. Wschodni wiatr burzył wodę, formował z niej szeregi fal i gnał je od brzegów Kaukazu do szturmu na brzegi Rumunii. Czarne, kilkumetrowej wysokości góry o dymiących białych pióropuszach z hukiem podobnym do salw armatnich uderzały w falochrony Konstancy.

Mieliśmy na statku kilkuset pasażerów, wracających z pielgrzymki do Ziemi Świętej, oraz - jak zwykle - ładownie wypełnione po brzegi. Na pokładzie również znajdował się ładunek.

Zbliżyliśmy się na pół mili od wejścia do Konstancy. Kapitanat portu zawiadomił nas, że pilot nie może wyjść na nasze spotkanie. Szturm fal przybierał na sile.

Kapitan oglądał przez lornetkę wejście do portu długo i z taką uwagą, jak gdyby sam, bez pilota, miał zamiar wprowadzić „Polonię” do portu. Nie wierzyliśmy własnym uszom, gdy zarządził normalne stacje manewrowe, tak jak zawsze przed cumowaniem statku przy nabrzeżu. „Maszyna” została powiadomiona, że będą manewry maszynami. Na sterze stanął sternik manewrowy, Jan Dominik, któremu kapitan dał ściśle wskazówki, jak ma sterować oraz kiedy może zaistnieć konieczność zawrócenia celem ponowienia próby wejścia do portu. Starszy mechanik otrzymał instrukcję, by na rozkaz „całą naprzód!” zwiększył szybkość do maksimum, innymi słowy, by gnał „co koń wyskoczy”.

Sztuka polegała na tym, że należało trafić pomiędzy główki wejściowe portu w momencie, gdy znajdzie się tam dolina fali. Przy dużej szybkości istniała szansa prześlizgnięcia się ową doliną pomiędzy górami wodnymi i narożnikami falochronów. Falochrony w tym momencie stawały się najbardziej groźne; właśnie o nie mogliśmy się roztrzaskać.

Pasażerowie zebrani na pokładzie widzieli, jak zbliżamy się do miejsca szturmu, i zdawali sobie sprawę, że za chwilę znajdziemy się w wirze najstraszniejszej dla każdego statku walki.

Od momentu gdy „Polonia” ruszyła całą swą szybkością naprzód, kapitan zamienił się w aparat do liczenia. Musiał bezbłędnie ocenić zmieniającą się z każdą chwilą sytuację i zdecydować, czy ma zawrócić i rozpocząć na nowo cały manewr, czy iść naprzód. Musiał następnie wprowadzić statek z dokładnością co do ułamka sekundy w dolinę pomiędzy dymiące góry fal. Stał przy telegrafie maszynowym sam i trzymał zaciśnięte dłonie na jego

rażkach. Czas stracony na wypowiedzenie rozkazu i powtórzenie go przez oficera nawigacyjnego mógł zaważyć na istnieniu statku i życiu setek ludzi.

„Polonia” szła do szturm na śmierć i życie. Pierwszy raz znalazła się w sytuacji, w której zapas jej bezpieczeństwa zmalał do ułamków sekundy.

Dominikowi, stojącemu na sterze, kropelki potu wystąpiły na czoło pomimo przejmującego zimna. Wiedział, że musi wprowadzić statek w dolinę pomiędzy falami bliżej podwietrznej główki falochronu, co dawało „Polonii” miejsce na przesunięcie się w dolinie w stronę nawietrzną. Jeśli nie uda się trafić na ten moment, trzeba będzie natychmiast zawrócić pomagając sobie przy zwrocie maszynami. Sam ster może się okazać na tej olbrzymiej fali bezradny.

„Polonia” dochodzi do główek falochronu. Wokół niej zaczyna się piętrzyć olbrzymia, dymiąca góra wodna.

Kropłe potu na czole Dominika zmieniają się w duże strugi, które spływają mu po twarzy. Ale manewr przebiega bezbłędnie. Jeszcze kilka długich sekund i statek „całą naprzód” wpada na spokojną wodę basenu portowego.

Rączki telegrafu maszynowego, przestawione przez kapitana na „całą wstecz”, hamują rozpędzoną Lux-Torpedę. „Polonia” z punktualnością takich słynnych pociągów-ekspresów jak „Błękitna Strzała” cumuje do nabrzeża w Konstancy. Tutaj czekają już na pasażerów wagony międzynarodowych dalekobieżnych pociągów.

Po zakończeniu manewrów ciągle ktoś z pasażerów podchodził i wieszował kapitanowi tak świetnego wejścia do portu. Szczeka kapitana przesuwiała się za każdym powinszowaniem coraz bardziej na „sztorm”. Jego niezadowolenie było całkowicie uzasadnione. Ten trudny manewr był rzeczywiście wykonany po mistrzowsku. Wbrew pozorom - bez ryzyka. Kapitan umiał doskonale manewrować na dużej fali, a wszystkie bez wyjątku okoliczności dokładnie przewidział i na każdą z nich był przygotowany. Był PEWIEN, że statek bezpiecznie wprowadzi do portu i nic nie pozostawił przypadkowi czy szczęściu.

- Znaczy, co to znaczy? Nie rozumiem, co znaczy tu słowo „szczęście” - powiedział zimno przez zaciśnięte zęby do intendenta, który powtórzył mu” opinię pasażerów na temat wejścia „Polonii” do Konstancy.

Nam, oficerom nawigacyjnym, wejście do portu bez opóźnienia, w przewidzianym ściśle terminie, dawało przez kilka dni możliwość spania co noc. Sztormowanie bowiem w morzu przez nieokreślony czas, w oczekiwaniu na zmianę wiatru, było połączone z koniecznością trzymania wacht morskich. Ponadto opóźnione przyjscie spowodowałyby konieczność wyladowywania i załadowywania statku w ciągu nocy. Ponieważ to nieszczęście

naf* ominęło, byliśmy w świetnych humorach. Znalazły one wyraz w odnowieniu przez drugiego oficera, de ja Ocza-kowskiego, zapomnianej już przez nas gry w salonowca.

Salonowiec jest grą wybitnie męską. Nikt z nas nigdy nie widział dziewczynek lub dam w nią grających. Kto i kiedy tę grę wymyślił, pozostanie chyba na zawsze tajemnicą. W okresie gdy chodziliśmy do szkół, grano w salonowca z niezwykle zażartością. Gra polegała na tym, że jeden z kolegów siadał na krześle, drugi schylał się tak, że kładł mu swą twarz na kolanach, poza tym musiał pozwolić zakryć sobie oczy kurtką lub płaszczem, rozesłanym na kolanach siedzącego i trzymającego mu głowę. Pozostali koledzy skupiali się wokół nachylonego i jeden z nich uderzał otwartą .dłonią w to miejsce, gdzie plecy tracą swą szlachetną nazwę. Ten, który uderzył, pod żadnym pozorem nie miał prawa się oddalić. Uderzony prostował się-i z obowiązującym uśmiechem na twarzy usiłował rozpoznać, kto go uderzył. Jeśli rozpoznał, miał prawo powiększyć grono uderzających, natomiast rozpoznany musiał stanąć na jego miejscu i pozwolić sobie zakryć twarz.

Podglądanie było nie do pomyślenia. Jednakże w zgranym towarzystwie rozpoznanie bijącego nie przedstawiało wielkich trudności, ponieważ pamiętało się siłę i styl uderzenia każdego z grających. Nowicjusz natomiast miewał niekiedy wielkie trudności w odgadnięciu, nie miał jednak prawa przerwać gry samowolnie. Musiał zgadywać aż do głosu zbawczego dzwonka na lekcję, który pozwalał na honorowe wycofanie się z gry, jeśli czas nie był poprzednio określony.

Grę tę wymyślono pewnie dla rozgrzewki oraz zahartowania i uodpornienia się na „branie w skórę” od rodziców za dwójki lub złe zachowanie w szkole.

Niejednokrotnie stwierdzaliśmy na statku, że salonowiec u wielu z nas - dawnych championów tej gry - pozostał jako odruch szczątkowy na widok gotowego do uderzenia obiektu.

Wkrótce po przycumowaniu wypełniałem dziennik okrętowy w nawigacyjnej stojąc schylony nad stołem, na którym w czasie rejsu leżą zazwyczaj mapy. W pozycji tej byłem kuszącym obiektem dla wchodzącego właśnie do nawigacyjnej drugiego oficera. Jako oficer ładunkowy był on najbardziej ucieszony czekającym nas wypoczynkiem. Radość swą wyraził grą w salonowca bez mojej na to zgody. Po uderzeniu, jako wytrawny gracz, wyprostowałem się i uśmiechnąłem lekceważąco na widok radośnie przez niego pocieranych dłoni. Zaciągnąłem dług honorowy, który - jak wszystkie długi honorowe - musiał być spłacony w przeciągu dwudziestu czterech godzin. „Drugi” nie miał pojęcia o dobrym uderzeniu.

- Ale się wyśpimy dzisiaj! - powiedział wesoło, jak gdyby tłumacząc swój radosny nastrój.

- O, i to jak! - przytaknąłem ochoczo, myśląc o rzetelnym spłaceniu, jeszcze w dniu dzisiejszym i w tym samym miejscu, owego długu.

Całe przedpołudnie byliśmy zajęci wyładunkiem, który stał się dla nas czymś w rodzaju hazardu. Uważaliśmy za nieodzowne wyładować wszystko w takim stanie, w jakim dostaliśmy na pokład. Z tego powodu przyjmowanie ładunku wymagało od nas niesłychanej baczności. Załadowywaną na statek skrzynię czy beczkę oglądaliśmy z każdej strony. Naruszone obręcze na beczce z winem mogły bowiem oznaczać, że pod obręczą został wywiercony otwór, wino wylane i zastąpione wodą. Żółte ślady na skrzyniach z jajami mówiły o tym, że któraś ze skrzyń została mocno uderzona i część jej zawartości wypłynęła.

Na pokwitowaniach, zwanych „kwitami sternika”, oficer ładunkowy stwierdzał przyjęcie na pokład ładunku oraz jego stan. Uwagi umieszczane na kwicie sternika, musiały być uwidocznione na konosamentach^{*}, które właściciel ładunku mógł nawet sprzedać w porcie przeznaczenia po cenie wartości ładunku przewożonego statkiem.

Początkowo nasze skrupulatne uwagi na kwitach sternika spotykały się z wielkim sprzeciwem załadowców, dopatrujących się w nich chęci poczynienia nadużyć przez nas samych. Zrozumieliśmy stanowisko załadowców, gdy dowiedzieliśmy się, że na niektórych statkach rzeczywiście tak się zdarzało. Jeśli, na przykład w Hajfie napisano w uwagach, że skrzynie z pomarańczami są uszkodzone, to w Konstancy wyładowywano pomarańcze już nie w skrzyniach, lecz w kubkach, nakładając je do nich widłami.

Po trzech podróżach załadowcy nie mieli już nigdy żadnych pretensji do naszych uwag i starali się za wszelką cenę przesyłać towary naszą Lux-Torpedą.

W dopilnowywaniu ładunku w Konstancy doszliśmy do nieznanych tam wyników. Przy wyładowywaniu pomarańcz potrafiliśmy na przykład tak ustawić marynarzy i oficerów z automatycznymi licznikami - nawet przed drzwiami magazynów celnych - że dziesiątki tysięcy skrzyń pomarańcz dochodziły na miejsce przeznaczenia nienaruszone. I to co do jednej! W Małej Azji mówiono o „Polonii” jako o statku słynącym z cudów nie znanych dotychczas w tych portach.

Wśród takiej pracy zeszedł nam czas do przerwy obiadowej. Wpadłem do nawigacyjnej, by naostrzyć ołówek na specjalnej maszynie, umieszczonej na ścianie, która dzieliła nawigacyjną od kabiny kapitana. W nawigacyjnej zastałem drugiego oficera pochylonego, podobnie jak ja rano, nad dziennikiem okrętowym. Ucieszyłem się niezmiernie z możliwości natychmiastowego spłacenia porannego długu. Nie zważyłem na to,

że drzwi od kabiny kapitana były lekko uchylone i mógł on usłyszeć to, co się tu będzie działo za chwilę.

W momencie gdy podniosłem rękę, by z całej siły i z wielkim w tej dziedzinie doświadczeniem spłacić dług honorowy, drugi oficer, jak gdyby przeczuwając co go czeka, odwrócił głowę.

Obaj byliśmy zdumieni.

On widokiem mojej wzniesionej do uderzenia ręki, ja z tego -powodu, że drugi oficer nie był drugim oficerem, lecz kapitanem. Kapitan i drugi oficer byli tego samego wzrostu i podobnej budowy.

Gdy powoli opuszczałem rękę, zdumiony kapitan zapytał:

- Znaczy, co to znaczy?

- Byłem dłużny drugiemu oficerowi salonowca, panie kapitanie - odpowiedziałem zmieszany.

- Znaczy, nie rozumiem o czym pan mówi?

- Pan kapitan nie wie, co to salonowiec? W Korpusie Gardemarinów pewnie tej gry nie znano? Bardzo przepraszam.

- Znaczy, pan chciał mnie uderzyć?

- Gdyby pan kapitan się nie obejrzał, to pewnie by się tak stało. Ale...

- Znaczy, miałem jednak dzisiaj szczęście - przerwał mi kapitan. - Znaczy, panowie stale się tak bawią? - w głosie kapitana można było wyczuć silne zaniepokojenie.

- Nie, panie kapitanie - mówiłem bardzo zmieszany i jednocześnie uradowany, że kapitan zdążył w ostatniej chwili się obejrzeć - tylko dzisiaj i to z tego powodu, żeśmy weszli do Konstancy.

- Znaczy, nie rozumiem, co ma wspólnego tego rodzaju zabawa z wejściem do portu?

- To z zachwyty, że będzie się można wyspać. Całą noc!

- Znaczy, wołałbym, żeby panowie jednak w ten sposób nie wyrażali swej radości.

Znaczy, ja nie mogę mieć tej pewności, że się znów na czas odwrócę.

Szczęka kapitana stała na „*fair*” - „pogodnie”. Kapitan zebrał swe notatki i wychodząc z kabiny powiedział na wpół do siebie, na wpół do mnie:

- Znaczy, jednak dzisiaj-miałem szczęście!

* Konosament - dokument, w którym armator potwierdza odbiór towarów załadowanych na jego statek i zobowiązuje się do przewiezienia ich do oznaczonego portu.

WOJNY KRZYŻOWE

Z pokładu „Polonii” - wchodzącej do Hajfy - widać było mury Akry, zdobytej niegdyś przez Ryszarda Lwie Serce. Widok tej twierdzy budził zawsze szczególnie duże zainteresowanie wśród pasażerów udających się do Palestyny w celach turystycznych. Według nich wyczerpujące i dokładne wiadomości _o tym wszystkim, co mieli zamiar zobaczyć w Palestynie, musieli mieć ci, którzy ich tutaj przywieźli. Przede wszystkim więc kapitan i oficerowie.

Po kilku miesiącach służby na szlaku Konstanca, Sztambuł, Jaffa, Hajfa, Aleksandria, Pireus i nasza „Polonia” stała się modna i mieliśmy pasażerów różnych narodowości. Toteż nikt nie mógł przewidzieć, w jakim języku, kto i o co nas zapyta. Pytania zależały od wieku, narodowości, wykształcenia i rozpiętości zainteresowań pasażerów, wśród których byli i tacy, jak: Andrzej Strug z małżonką, syjonista Nuchim Sokołów, król Faruk z dworem, Dymsha, doktor Woronow znany z przeszczepiania małych gruczołów, Hanka Ordonówna, brat sławnego bojownika arabskiego Abd-el-Krima, nawet pierwsza polska królowa piękności „Limba”, która otrzymała za swą urodę bezpłatną podróż naszą Grand-Lux-Torpedą.

W takich warunkach nigdy nie wiedzieliśmy, na jaki temat i z kim będziemy się potykali. Chcąc uniknąć miana ludzi ograniczonych usiłowaliśmy wiedzieć możliwie jak najwięcej - przynajmniej o tych obiektach, jakie można było zobaczyć z pokładu naszego statku w okolicy Jaffy oraz na wybrzeżu między Jaffą a Hajfą.

Podróż wzdłuż tego wybrzeża, po którym szły karawany składające się niekiedy z kilkudziesięciu dromaderów, przywodziła na myśl obrazki oglądane w starych bibliach. Miało się wrażenie, że czas cofnął się o stulecia i że oglą- da się życie minionej ery.

Posiadaliśmy na statku przewodniki po Palestynie we wszystkich zrozumiałych dla nas językach i od biedy potrafiliśmy skomponować nawet w obcym języku odpowiedź mogącą zadowolić ciekawość i wyobraźnię pytającego.

Na pytanie dotyczące murów Akry, gotowi byliśmy zawsze opowiedzieć na przykład historię zdobycia tej twierdzy przy pomocy pszczoł wystrzeliwanych z katapult w ogromnych kosztach; chociaż co do historycznej wartości tego opowiadania mieliśmy duże wątpliwości. Potrafiliśmy nawet wskazać miejsca, gdzie toczyły się najbardziej krwawe walki i najwspanialsze turnieje rycerskie. Zналиśmy całe ustępy z Flawiusza, by móc opisać wygląd mlekiem i miodem płynącej Palestyny sprzed wieków. Należało też znać nazwiska i znaki takich rycerzy, jak: Guy de Lusignan czy Conrad de Montferrat, .którzy wyróżnili się w okresie wojen krzyżowych. Bez namysłu trzeba było zaprzeczyć lub potwierdzić, czy w tym miejscu, o

jakie pytania, ładowali wymienieni rycerze, czy też nie. Ponadto - czy jest w tym miejscu księga pamiątkowa, do której pytający będą mogli się wpisać, gdy staną na ziemi judej-skiej.

„Polonia” stała się atrakcyjna nie tylko w sferach ludzi sławnych, ale i wśród tych, co Usiłowali dopiero stać się takimi dzięki podróży na naszej Grand-Lux. Byli nimi tak zwani „pasażerowie na gapę”, z niemieckiego zwani blindami. Ta kategoria pasażerów - podobnie jak i tamta - wchodziła na nasz statek we wszystkich portach, do których zachodziliśmy podczas każdego dwutygodniowego rejsu. Jedni i drudzy należeli do wszystkich narodowości basenu śródziemnomorskiego.

Walka z pasażerami na gapę nie kończyła się nigdy. Zorganizowane szukanie ich miało zawsze miejsce natychmiast po przerwaniu kontaktu z lądem, tuż przed wyjściem w morze. Po zbiórce na mostku wszyscy oficerowie uzbrojeni w olbrzymie latarki elektryczne rozchodzili się do wyznaczonych sekcji, by przeszukać je z wprawą i doświadczeniem. W szukaniu brały także udział „maszyna” oraz „hotel”. Nigdy jednak nie udało się nam przy tym urzędowym szukaniu kogokolwiek wykryć. Najczęściej odkrywaliśmy owych pasażerów podczas inspekcji nocą na pokładzie łodziowym, w momencie gdy odżywiali się prowiantem „wypożyczonym” z szalup, w których zawsze były suchary, skondensowane mleko i słodka woda. Rozpoznanie blinda w dzień - wśród tysięcznej rzeszy nikomu nie znanych pasażerów - było niemożliwe. Po wykryciu takiego pasażera w morzu należało natychmiast go zamknąć i zapisać w dzienniku okrętowym, a później karmić i wyprowadzać na świeże powietrze. Po przyjeździe do portu natychmiast trzeba było zawiadomić władze policyjne o posiadaniu nieznanego osobnika i ponosić kosztowne konsekwencje w wypadku ewentualnej ucieczki, jeśli policja już o nim wiedziała.

Gdy raz w czasie nocnej inspekcji w smudze światła latarki elektrycznej skierowanej na szalupę ujrzałem postać pięćdziesięcioletniego blinda, ten uprzejmie przedstawił mi się ochrypłym głosem jako stary znajomy:

- Za dziecko z panem porucznikiem do Nowego Jorku pływałem!

Oznaczało to, że był kiedyś przejściowo zaokrętowany w charakterze chłopaka kuchennego i wykonywał takie roboty, jak obieranie ziemniaków i zmywanie talerzy. Początkowo nasza kompania okrętowa często angażowała jako chłopaków okrętowych ludzi, którzy już bardzo dawno wiek chłopięcy przekroczyli, Oprócz „starego znajomego” w tej samej szalupie posilało się jeszcze dwóch jego kolegów. Całe towarzystwo potrafiło przyjechać w pociągu razem z emigrantami z Polski po to tylko, by odbyć podróż na „Polonii”.

Powrotny, rejs kończyli już w przechowalni dla pasażerów na gapę, a po przyjsciu statku do Konstancy zostali odesłani na koszt P.T.T.O* do kraju.

Bardziej skomplikowanym pasażerem na gapę okazał się syn pustyni - Beduin. Zauważyliśmy go kiedyś z mostku, jak wychodził z „przechowalni”. Statek był już dłuższy czas w morzu i wiedzieliśmy, że w przechowalni dla pasażerów na gapę nie przebywa na razie nikt.

Powiedział nam, że nazywa się Selim i mieszka w tym locum od dawna. Mówił po angielsku i francusku, tylko nie pamiętał, w jakim porcie wszedł na nasz statek; nie pamiętał też skąd pochodzi. Selim po skończonym przez nas dwutygodniowym rejsie automatycznie zaczął drugi, gdyż policja portów, do których zachodziliśmy, nie chciała go przyjąć. Każdej policji opowiadał z drobiazgową dokładnością zupełnie coś nowego i podawał inne imię.

Po kilku rejsach statek gotów już był zapłacić karę za jego ucieczkę, byle się go pozbyć. Przestaliśmy go pilnować i zamykać przechowalnię. Selim nie tylko że nie uciekał, ale z niezwykłą punktualnością zjawiał się na posiłki.

Wreszcie wpadliśmy na wspaniały pomysł pozbycia się Selima, który doszedł już do” kilkudziesięciu imion arabskich, wpisanych do jego teczki. Projekt ten nie został jednak zrealizowany z powodu nieprzychylnego ustosunkowania się i uporów władz rumuńskich. Otóż mieliśmy zamiar kupić wielbłąda, ubrać Selima w strój Beduina i odesłać ten komplet do ogrodu zoologicznego w Warszawie. Ale policja w Konstancy powiedziała, że nie wie, na jakie nazwisko ma wystawić wizę, ponieważ nazwisk tych jest kilkadziesiąt.

Potem przyszedł nam na myśl inny pomysł. Selima nie pilnowaliśmy, wobec czego oddaliśmy go do robót bosmanowi. Selim miał pracować na przednim pokładzie pod okiem wachtowego oficera. Bosman Borrasz, niezwykle wymagający i dokładny, powierzył mu oczyszczenie i wymalowanie windy ładunkowej.

Pokład koło windy miał zacieki z rdzy. Winda z powodu częstej pracy cała była pokryta smarami i rdzawymi plamami. Po tygodniu zaczęła wyglądać tak, jak gdyby miała być wysłana na wystawę. Farba i smary zostały zdarte, nigdzie nie pozostała na niej ani odrobina rdzy. Bosman dał Selimowi najlepsze farby i lakiery do wymalowania windy, ale i bez tego była już wygładzona niczym najbardziej precyzyjny przyrząd na statku. Mosiężne oliwiarki, umieszczone na windzie, i mosiężne przewody do nich miały lustrzane powierzchnie, w

* Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe, przemianowane potem na GAL

których można się było przejrzeć i które skrzyły się na słońcu jak płomienie. Pokład koło windy został odczyszczony i świecił naturalną barwą drewna, a wszystkie uszczelnienia pokładu zostały poprawione i na nowo zalane pakiem.

Po każdej pracy windy w porcie Selim doprowadzał ją natychmiast do takiego stanu, że mogła otrzymać *Grand Prix International*.

Był to chyba pierwszy na świecie statek, na którym starszy oficer z radością wstawał o godzinie czwartej na wachtę, by przy świetle Jutrzenki napawać się widokiem windy ładunkowej. Winda w porannym oświetleniu wyglądała najefektowniej.

Po paru miesiącach wszystkie windy ładunkowe zostały doprowadzone do podobnego wyglądu. Na ich tle nasza potężna winda kotwiczna wyglądała teraz bardzo mizernie. Bosman oddelegował więc Selima z kolei do niej.

Winda kotwiczna była zawsze obiektem niezgody pomiędzy „pokładem” i „maszyną”, podobnie jak i dwa nasze kominy. Kominy starannie pomalowane na żółto stanowiły bezsprzecznie największą ozdobę parowców naszej linii. Niestety, z trudem położona na kominach farba często ulegała spaleniowi przez zbytnią gorliwość „maszyny” bez umiaru „hajcującej” w kotłach. Toteż „pokład” marzył o tych dobrych czasach, kiedy nie znano jeszcze kominów, maszyn i mechaników. Były żaglowce, a na nich - nawigatorzy. Nawet przejściowy okres, w którym były i żagle, i maszyny, wydawał się lepszy od obecnego, ponieważ kapitanowie mogli wyrazić swe największe lekceważenie mechanikom zatrzymując maszyny i wchodząc do portu pod żaglami.

Na „Polonii” podczas jednej z podróży, w której to Andrzej Strug stale gościł na mostku i kapitan zmuszony był dawać wyczerpujące odpowiedzi na wszystkie tematy interesujące wielkiego pisarza, usłyszeliśmy kilka słów o mechanikach:

- Znaczy, cisza była największym wrogiem żaglowców, a nie sztormy. Długie okresy ciszy, spotykane przez duże żaglowce, były główną przyczyną przedłużania się podróży. Nie sztormy. Z silnymi wiatrami dobrzy marynarze dawali sobie radę z łatwością, podczas ciszy najlepsi żeglarze byli bezradni. Znaczy, życiono dawniej żeglarzom wyłącznie silnych wiatrów. Życzenie pomyślnych wiatrów było dla żeglarza największą obrazą i wyrażeniem nieufności dla jego wiedzy żeglarskiej. Znaczy, żądza przygód zrodziła nawigatorów. Znaczy, cisza zrodziła maszyny i mechaników.

Widok wyczyszczonych wind ładunkowych rozbudził wyobraźnię naszych mechaników i gdy Selim kończył doprowadzać do świetności windę kotwiczną, do której „maszyna” z

niezrozumiałych powodów rościła sobie pewne prawa, mechanicy zażądali, by Selima oddać do maszynowni.

To zadecydowało o ukryciu Selima pod pokładem, w magazynach bosmańskich. W krótkim czasie Selim doprowadził znajdujące się na dziobie statku pomieszczenia do takiego samego wyglądu jak i windy. Znikły najmniejsze plamki rdzy, wszystko zostało zakonserwowane minią i białymi -farbami. Nad każdą przegrodą z materiałami przytwierdzona została oprawka z celuloidu, w którą wsunięto karton z nazwą materiału. Pozostawiono też miejsce na wpisanie stanu po każdorazowym rozchodowaniu.

Gdy mieliśmy zamiar przenieść Selima do sterowni na rufie, by ją także doprowadzić do świetności, Selim został rozszyfrowany przez wyjątkowo miłego oficera policji angielskiej w Hajfie, olbrzymiego Irlandczyka Pike'a. Ten, chcąc nas uwolnić od kłopotów z Selimem-Szecherezadą i od jego opowieści z „tysiąca i jednej nocy”, zadał sobie trud, by umiejscowić Beduina i przywrócić mu pamięć. Odkrył, skąd Selim pochodzi i do jakiego szczepu w Egipcie należy.

Pomimo widoku wyczyszczonych wind z radością pożegnaliśmy Selima, którego odesłano do Egiptu. Byliśmy wdzięczni Pike'owi za pomoc w beznadziejnej zdawałoby się sytuacji.

Pikę zanim mnie poznał, zobaczył moje półbuciki, pozostawione przeze mnie na relingu, gdy, chcąc sobie przypomnieć dawne czasy na „Lwowie”, wziąłem kiedyś udział w porannym myciu pokładu. Na ich widok zaczął się dopytywać, gdzie jest człowiek, który chodzi w dingach*? Gdy już się poznaliśmy, nie nazywał mnie nigdy inaczej jak „człowiek w dingach”. Ilekroć staliśmy w Hajfie, Pikę wpadał na statek, by porozmawiać i wypić kieliszek wina lub filiżankę kawy.

Kiedyś zapomniano wymienić mi w biurze intendenta starą legitymację wyjściową na nową. Był to okres walk żydowsko-arabskich. Ponieważ chciałem wyjść na ląd, poprosiłem Pike'a, by mi dał jakąś tymczasową legitymację. Oficer wyjął z kieszeni inkrustowany scyzoryk i wręczył mi go mówiąc, że mogę się z nim swobodnie poruszać po całej Palestynie. W wypadku, gdybyśmy się mieli nie zobaczyć przed wyjściem „Polonii” w morze, prosił, abym oddał scyzoryk jednemu z policjantów.

Wychodząc do miasta byłem bardzo ciekaw wrażenia, jakie wywoła ten „list żelazny”. Mijając posterunek przy bramie pokazałem zamiast legitymacji nóż Pike'a. Policjant wyprężył się jak struna i zasalutował, podnosząc dłoń do swej olbrzymiej, karakułowej czapy.

* Dingi - małe łodzie robocze, używane na statkach do podmało-wywania burt i tym podobnych robót

Byłem dziecinnie ucieszony wrażeniem, które wywołał scyzoryk. Nie miałem najmniejszej potrzeby ani zamiaru jechać do Akry, jednak pojechałem tam wyłącznie w tym celu, by stwierdzić, na jaką odległość od Hajfy scyzoryk może służyć jako legitymacja.

Akra była strzeżona bardziej niż każde inne miasto, ponieważ znajdowało się tam olbrzymie więzienie. W każdym niemal punkcie, a szczególnie na skrzyżowaniach autostrad, należało się legitymować. Gdziekolwiek pokazałem scyzoryk, efekt był taki sam jak ten, który zaobserwowałem przy bramie prowadzącej z portu do miasta.

Z Akry wróciłem do Hajfy na statek, potem pojechałem na plażę Kaiath Beach. Wspaniała ta plaża posiada rozrywkę w postaci wielkiej ilości krabów, które gnieźdzą się wzdłuż wybrzeża. Gdy plaża jest pusta, bawią się z dala od wody, jeśli natomiast ktoś nadchodzi, kraby szybko biegną do morza, by się ukryć i zakopać w piasku. Jeśli uda się zabiec któremuś drogę i uniemożliwi mu się ucieczkę, wówczas krab unosi się na swych nóżkach, chcąc wydać się możliwie jak największym, podnosi jeden kleszcz do góry i grozi nim jak maczugą temu, kto stanął mu na drodze. Pragnąc się z tymi krabami zaznajomić bliżej, złapałem kilka z nich; zawiązałem do ręcznika, schowałem do teczki i przywiozłem na statek.

Po kolacji zabrałem się do karmienia krabów. Posadziłem je wokół talerza, na który kolejno nalewałem sok z jarzyn i owoców. Kraby wcale się nie bały i nie uciekały. Z powagą i spokojem jadły podawane im potrawy. Najbardziej podobały się krabom lody. Z namaszczeniem, i wytwornie maczały końce kleszczy w zimnym, gęstym płynie i jedną jego kropelkę jak pełny puchar niosły - na podobieństwo rycerzy zakutych w zbroję - do otworu przyłbicy. Nasycone, zaczęły ze sobą baraszkować, jak gdyby chciały zepchnąć jeden drugiego ze stołu. Wówczas wsunąłem każdemu pomiędzy pancerz i nogi wykałaczkę, po czym ustawiłem je naprzeciwko siebie. Kraby natarły na siebie nie wypuszczając w biegu wsuniętej im miniaturowej kopii.

Podobieństwo krabów do rycerzy i sposób ich walki przypomniały mi opowiadania Waltera Scotta o turniejach rycerskich i walkach krzyżowców.

Cały wieczór spędziłem na malowaniu pancerzy moim rycerzom. Srebrzyłem i złociłem ich zbroje, na tarczach grzbietowych malowałem wyimaginowane przez siebie lwy, krzyże, lilie i półksiężycy. Największy krab został upiększony arabeskami w zielonych i złotych odcieniach; otrzymał też dlatego imię jednego z rycerzy muzułmańskich: Salah-el-din-Jussuf-Ibn-Ajub. Na imię to złożyło się prawie tyle imion, ile ich miał nasz Selim, ten który doprowadził do porządku windy. Pozostali „rycerze” nosili nie mniej wspaniałe imiona królów i książąt. Był więc i Guy de Lusignan, i Conrad de Montferrat, i Ryszard Lwie

Serce, i August Filip. Umieściłem kraby na noc w tekturowym pudełku w kabinie. W nocy śniło mi się oblężenie Akry i bitwa pod Tyberiadą.

Z rana zajrzałem do krabów. Czuły się znakomicie, zbroje wyglądały pięknie, lśniły od złota i srebra.

Na pokładzie spotkałem Pike'a. Gdy oddawałem mu otrzymany od niego „list żelazny”, powiedział mi dokładnie, ile razy go pokazywałem i gdzie byłem.

Z niecierpliwością czekałem przerwy obiadowej, by urządzać turniej rycerski. Na razie chciałem zrobić tylko próbę, z chwilą jednak pomyślnego jej wyniku pragnąłem pokazać miniaturową wojnę krzyżową innym.

Wyniosłem na mostek lśniących rycerzy i ustawiłem w ordynku. Najpierw mieli się potykać na kopie Salah-el--din-Jussuf-Ibn-Ajub, krócej przez niewiernych zwany Sa-ladynem, z rycerzem Guy de Lusignan.

Obaj rycerze stali już naprzeciwko siebie. Saladyn ruszył z miejsca trzymając kopię tak, by ugodzić w czoło przeciwnika. Guy de Lusignan nie zdradzał wielkiego zapału pomimo pięknej szafirowo-srebrnej zbroi. Widok pędzącego do ataku Saladyna podniecił Ryszarda Lwie Serce o trzech czerwonych lwach na złotej tarczy. Ruszył szybko przeciw złocistemu Saladynowi, jak gdyby spieszył na odsiecz zagrożonemu Guy de Lusignan.

W chwili, w której udało mi się zatrzymać Ryszarda Lwie Serce, usłyszałem nad sobą dobrze znajomy głos kapitana:

- Znaczy, gdzie pan hoduje i rozmnaża te zwierzęta i jak długo już je pan tresuje?

Kapitan stał za mną i przyglądał się wspaniałemu turniejowi rycerskiemu. Zadowolony z okazanego przez kapitana zainteresowania, wyprostowałem się i odpowiedziałem:

- Przywiozłem je wczoraj z Kaiath Beach. Bardzo lubią lody. Właśnie teraz naciera Salah-el-din-Jussuf-Ibn-Ajub przeciwko Guy de Lusignan, a ten z boku, który się tak rwie do walki, to Ryszard Lwie Serce.

W tej chwili Saladyn uderzył kopią Guy de Lusignana. Ten sromotnie zawrócił i zaczął uciekać, szukając ratunku koło nóg kapitana.

- Znaczy...

Kapitan urwał nagle i odskoczył od pędzącego w jego kierunku pokonanego „rycerza”.

- Znaczy, pan ma niezwykły i nieoczekiwany sposób zabawy. Znaczy, ja nie znoszę towarzystwa gadów i skorupiaków. Rozumie pan? Znaczy, mam nadzieję, że pan ich na mostku nie zostawi. Znaczy, żadnego!

KLEJNOTY I PRETORIANIE

W okresie kilkuletniej pracy „Polonii” na Linii Palestyńskiej miejscem, w którym z powodu letnich upałów spędzaliśmy wiele czasu na towarzyskich rozmowach, była mesa oficerska. Kabiny nasze, umieszczone na najwyższym pokładzie i prażone niemiłosiernie słońcem, stanowiły wylegarnię złorzeczeń na brak wentylacji i stale psujące się wentylatory elektryczne, którymi opiekował się oficer-elektryk, Filip de Bondi. Mesa natomiast, z powodu swego położenia na statku, była stosunkowo chłodnym pomieszczeniem i spędzaliśmy w niej chętnie wolne od służby godziny.

Tematem rozmów były przeważnie wrażenia z ostatnich wycieczek do historycznych miejscowości leżących w okolicy portów, do jakich zawijaliśmy, lub opowiadania o wesołych wydarzeniach, które miały miejsce w naszej marynarce. Te ostatnie doczekały się nawet technicznej nazwy „chrząkanie o starych Polakach”, a to z tego powodu, że większość dialogów wygłaszanych przez bohaterów opowiadań musiała być „chrząkana”, gdyż na statkach pasażerskich nie używało się zupełnie tak zwanej „polskiej łaciny”.

Niepisane prawo mesy pozwalało mówić o wszystkim, lecz zabraniało wynoszenia opowiadań na forum publiczne. Opowiadania te były dla nas rodzimą skarbnicą humoru, lecz nigdy nie miały na celu obmowy czy psucia komuś opinii.

Zgodnie z kodeksem morskim w mesie nie prowadziło się nigdy rozmów na tematy służbowe, religijno-polityczne ani też o znajomych i nieznanym paniach.

Usiłowania nawigatorów, aby utrzymać w mesie ducha najlepszych tradycji, rozbiły się o opór kolegów-mechaników, których nie można było uprosić o przychodzenie na posiłki w czystych mundurach i nierozmawianie na tematy służbowe.

Osobny problem stanowił w mesie Filip de Bondi, odczuwający niezaspokojony głód mówienia wszystkiego - wszystkim. Filip uwielbiał i uznawał wyłącznie słowo żywe. Jedyne jego namiętnością było mówienie, jedynym zmartwieniem - brak tematu. Na statku znał wszystkich i uchodził za encyklopedię wiadomości o całej załodze. Nie uznawał tajemnic i każdą zasłyszaną wiadomość „powielał” o każdą napotkaną osobę, która tylko chciała go słuchać. Promieniał cały, gdy go „ładowano” informacjami.

Filip cieszył się sympatią mesy, ponieważ potrafił odtworzyć z pamięci wszystkie usłyszane opowiadania z życia statków i ich załóg. Jeśli chcieliśmy powtórzyć cykl opowiadań usłyszanych od kogoś, kto przestał z nami pływać lub był nieobecny, wystarczyło poprosić Filipa. Ten z niesłabnącym zapalem potrafił po raz setny opowiadać ze szczegółami usłyszany przed rokiem wypadek.

Do ulubionych tematów mesy zaliczała się historia trzech pierwszych polskich transatlantyków, do których należała i nasza „Polonia”. Historia ta miała w sobie urok bajki Andersena, a jej bohaterką była piękna królowna duńska, Dagmara.

Dzieciństwo Dągmary i jej starszej siostry Aleksandry upłynęło na rodzinnej wyspie w atmosferze bajek opowiadanych królownom przez samego Andersena, I tak jak w bajce oczy każdej królowny były zwrócone w inną stronę świata. Piękna Dagmara miała udać się na wschód, piękniejsza od niej Aleksandra - na zachód. Czekwały na nie największe na ziemi królestwa. Królowna Aleksandra powędrowała na zachód i została Królową Mórz.

Jak w smutnej bajce narzeczony pięknej Dągmary - następca tronu wschodniego państwa - zmarł nagle. Umierając zobowiązał swego brata do poślubienia królowny Dągmary, która w ten sposób stała się władczynią największego państwa lądowego. W bajkach niewiele się mówi o okresie szczęścia. Piękna Dagmara została wdową. Pozostały jej - martwy tytuł, martwe klejnoty królewskie i pamięć o wiec/nie żywym morzu otaczającym rodzinną wyspę. Martwe klejnoty Dagmara zamieniła na trzy nowe, kipiące życiem transatlantyki*. Dalszą swą historię statki te pisały już same na wodach mórz i oceanów. Zmieniały bandery, -kapitanów i załogi, lecz dla nas, którzy na tych statkach pływaliliśmy, nie przestały być nigdy „klejnotami” królowny Dągmary.

Jak w bajce powróciła królowna Dagmara do ojczystego zamku na wyspie, nie przestała jednak interesować się ludźmi morza i zapraszała do siebie każdego, kto mógł opowiedzieć coś o jej „klejnotach”. Gdy na świecie nie stało królowny Dągmary, zainteresowanie „klejnotami” przejął na siebie królewicz z tej samej wyspy.

Trzy „klejnoty” nosiły początkowo nazwy - „Kursk”, „Car”, „Carica”. Wybór nazwy dla pierwszego statku był tematem długich dysput w mesie i zawiłych dociekań. Przeważała opinia, że fonetycznie była to nazwa jak najbardziej „morska”. W brzmieniu przypominała słowo „kurs”, a symbolizować mogła nowo obrany kierunek myśli królowny Dągmary. Nazwy pozostałych statków były zrozumiałe.

Po pierwszej wojnie światowej trzy „klejnoty” podniosły banderę rodzinnej wyspy królowny Dągmary. Ich zmienione nazwy określały nie tylko nowy kurs, którym miały pływać, ale brzmiały jednocześnie jak echa dawnych tytułów królowny Dągmary: „Polonia”, „Estonia”, „Lituania”†.

* Właściwie cztery. Czwarty nie odegrał roli w naszej Marynarce Handlowej.

† Aleksandra (ur. 1 XI 1844, zm. 20 XI 1925) oraz Dagmara (ur. 26 XI 1847, zm. 13 X 1928) - córki króla duńskiego Chrystiana IX. Pierwsza z nich wyszła w 1863 r. za mąż za księcia Walii, późniejszego króla angielskiego Edwarda VII; druga została w 1866 r. żoną następcy tronu rosyjskiego, późniejszego cara Aleksandra III, przyjmując wiarę

Po przejściu statków pod banderę polską „Kursk” nazwany POLONIA pozostał przy tej nazwie aż do swego końca w stoczni złomowej; „Car” („Estonia”) zmienił nazwę na PUŁASKI, zaś „Carica” („Lituania”) na KOŚCIUSZKO.

W okresie wejścia „klejnotów” na linię Gdynia - Ameryka Północna atmosfera na statkach przypominała atmosferę z bajki Andersena, w której krawcy łącznie z dworzanami potrafili wmówić królowi, że przystroili go w piękne szaty, gdy w istocie rzeczy paradował nago, więcej wierząc słowom dworzan niż ufając własnym oczom.

Sprzyjało to rozrastaniu się indywidualności kapitanów, którzy początek swojej władzy czerpali jeszcze z epoki „pierwszego po Bogu”, gdy wychodzące na paroletni rejs żaglowce traciły kontakt z wszelkimi władzami na lądzie. Załozce pozostawały tylko: morze, statek i kapitan. Zjawienie się na statku radiotelegrafisty, który potrafił otrzymać „z powietrza” rozkaz dla kapitana, należy uważać za zmierzch epoki „pierwszego po Bogu”. Znaczenie kapitana zostało podważone również przez przeniesienie siły poruszającej z żagli na dno okrętu, gdzie przybrała postać maszyn z nieodzownym „złem koniecznym” w postaci mechaników.

Pierwsi polscy kapitanowie na trzech „klejnotach” korzystali z „bajkowej” atmosfery, zezwalającej na stosowanie w dużej skali własnych upodobań. Na każdym z trzech „klejnotów” panował inny rygor i inne były obyczaje. Jeśli wskutek urlopu któryś z nawigatorów zamiast na macierzysty zabłąkał się na inny statek, albo zmienił się na okres jednego rejsu kapitan - oficerom nawigacyjnym wydawało się, że trafili do krainy bajek lub odwrotnie, że spotkało ich coś w rodzaju żywiołowej klęski.

* * *

Kapitan „Pułaskiego” pochodził z marynarki austriackiej. Zewnętrznie w niczym nie przypominał fabularnego wilka morskiego. W oczach tylko nosił odbicie szafirowego Morza Śródziemnego, kolebki naszej kultury.

Wszyscy trzej kapitanowie w swej poprzedniej służbie musieli posługiwać się obcą mową i wszyscy po przyjeździe do polskiej marynarki musieli walczyć z dużymi trudnościami językowymi. Z największymi jednak walczył kapitan ' K. z „Pułaskiego”, gdyż język, jakiego używał uprzednio, nie miał z mową polską ani wspólnej składni, ani pierwiastków językowych.

prawosławną i zmieniając imię na Maria Teodorowna. W 1894 r. została wdową i zachowując tytuł „cesarzowej” zamieszkiwała w Rosji do 1919 r., następnie zaś wróciła do Danii. Bardzo interesowała się losem statków pasażerskich, do których budowy przyczyniła się spieniężając na ten cel swoje rodowe klejnoty.

Kiedyś, gdy statek miał wyjść w morze, jeden z oficerów, który zjawił się w ostatniej chwili na pokładzie, wydał się kapitanowi zbyt „buchający” oparami w niczym nie przypominającymi zapachu kawy. Kapitan, ważąc przydatność takiego oficera w czasie manewrów wyjściowych, po długim namyśle zadał mu pytanie:

- Czy pan widzieć białe mszy?

Mówiąc to, kapitan trzymał jak zwykle wyprostowane palce rąk złączone ze sobą czubkami. Wyglądało to, jak gdyby kapitan chciał się modlić lub za wszelką cenę trzymać ręce przy sobie.

Zapytany oficer z kościoła nie wracał, o mszy miał pojęcie, ale o białej mszy nie słyszał nigdy.

- Nie, panie kapitanie. Słyszałem o mszy czytanej, śpiewanej, żałobnej, ale o białej nigdy nie słyszałem - odpowiedział.

- Ja nie pytać, czy pan słyszeć, tylko czy pan teraz widzieć białe mszy?

Oficerowi wydało się, że role się odwróciły i że kapitan jest bardziej „zaawansowany” od niego. Spytał więc:

- A czy pan kapitan je widzi? Teraz pan kapitan je widzi?

- Ja słyszeć, że pan mnie nie rozumieć - odparł spokojnie kapitan. ^v

Wyjął z kieszeni nieodłączny początkowo słownik, przerzucił kilka kartek i spytał ponownie:

- Pan widzieć białe myszy?

Od tego czasu kapitan K. nosił tajemnicze imię BIAŁE MSZY.

Podczas tak zwanego „ferholenu”, to znaczy przeciągania statku z jednego miejsca postoju na inne, kapitan Białe Mszy, mając pilną papierkową robotę, powierzył wykonanie manewru starszemu oficerowi, a sam siedział przy biurku w kabinie. Nagle usłyszał trzask łamanego drewna i łomot nad głową. Tuż nad biurkiem zawisł nad papierami wierzchołek masztu, który ułamany przez dźwig spadł przebijając cienki dach kabiny.

Kapitan wyszedł na mostek z rękami jak zwykle złączonymi czubkami palców i spytał starszego oficera kończącego ferholen:

- Proszę pana, czy pan być pewien, że pan dobrze manewrować?

Starszy oficer odpowiedział, że zrobił wszystko, co można było zrobić w tej sytuacji, by zapewnić bezpieczeństwo statku.

- To być bardzo dobrze! - zakończył całą sprawę kapitan.

Kapitan Białe Mszy przez całe swe życie zbierał i kolekcjonował motyle. Miał on wspaniałe zbiory złapanych przez siebie okazów. Jednym z jego wyczynów, który sobie bardzo

ceńił, było oswojenie olbrzymiej samicy pająka brazylijskiego z gatunku ptaszników. Pokryta brunatnym, szpeciniastym włosem, o odwłoku wielkości olbrzymiego orzecha włoskiego mierzyła razem z łapami około dwudziestu centymetrów długości. Siedziała zazwyczaj na ramieniu kapitana, lubiła grzać się w jego dłoniach, lubiła, gdy ją gładził i najlepiej smakowało jej jedzenie otrzymane bezpośrednio z jego rąk.

Czikita - tak nazywała się olbrzymka - nigdy nie schodziła dobrowolnie z ramienia kapitana. Jeśli ktoś jej chciał dotknąć lub czuła się zaniepokojona, chowała się natychmiast w rękawie kapitańskiego munduru.

Pasażerowie odnosili się do pupilki kapitana niejednako. Byli tacy, którzy napisali nawet do dyrekcji kompanii skargę, że są narażeni na śmierć, jaką im może w każdej chwili zadać potwór siedzący na ramieniu kapitana, z którym tenże zasiada do stołu razem z pasażerami. Skarżącymi byli jak zawsze ludzie urodzeni pod znakiem Bliźniąt, a jeśli nawet znajdowali się wśród nich tacy, którzy mieli zapisaną inną datę urodzenia, to niewątpliwie ich rodzice byli zmuszeni do niepamiętania dokładnie o tym dniu tak ważnym w ich życiu.

* * *

Kapitanem transatlantyku „Kościszko” był SZAMAN MORSKI. Grube tomy nie wyczerpywały wszystkich opowiadań o „cudach Szamana”, kapitana B.

W każdym porcie na całym świecie miał niezliczone ilości znajomych. Gdy przechodził uliczkami portowych miast, wesoło i owacyjnie pozdrawiał go sprzedawca gorących kasztanów. Czekają go również szeroko i gościnnie otwarte drzwi pałaców.

Szaman Morski uważał za główny obowiązek kapitana „czarowanie” pasażerów, opierając się na naukowej zasadzie, że „to, co daje nam szczęście, nie jest fikcją”.

Gdy w czasie podróży przez Atlantyk, setki mil od brzegu, napotkano samotną mewę, Szaman natychmiast pokazywał ją pasażerom i w czarowny sposób zamieniał w „buriewiestnika”. Tłumaczył, że przemiana ta nastąpiła wskutek tragedii miłosnej, którą owa mewa przeżyła. Mając już na zawsze złamane życie, nigdy nie powróci ona do brzegów ojczystych, tylko będzie zwiastowała burzę spotykanym okrętom. Ze sposobu i kierunku lotu „buriewiestnika” Szaman czytał jak w otwartej księdze: jakiego sztormu należy się spodziewać, z jakiego kierunku i o jakiej sile będzie wiatr. Przewidywał nawet rodzaje chmur, jakie napotka na swej drodze statek.

My wiedzieliśmy o tym wyłącznie z otrzymanej przed chwilą depeszy meteorologicznej, przekazanej przez okrętową radiostację, ale kapitan Szaman wiedział o wszystkim na podstawie widoku zawiedzionej w miłości mewy. Nie ulegało nigdy wątpliwości, iż każdy

pasażer, który wysłuchał prognozy pogody wyczytanej z „buriewiestni-ka”, mógł przed sądem stwierdzić, że wszystko sprawdziło się co do joty.

Jeśli wśród grona słuchaczy znalazł się przypadkiem ornitolog, to biedak nie potrafił zazwyczaj zrozumieć, w jaki sposób, jedynie wskutek miłosnego zawodu, nastąpiła zmiana gatunku. Podobnie jak i wszyscy inni słuchacze był zachwycony i oszołomiony sprawdzeniem się przewidzianej pogody, ale pomimo to odważał się zwrócić do kapitana z prośbą o wyjaśnienie tajemnicy. Kapitan zazwyczaj obiecywał wytłumaczyć i zapraszał ornitologa na wieczór do baru.

Po pierwszej czarnej kawie, wypitej z kapitanem w barze, ornitolog zaczynał rozumieć, na czym polega przemiana, przy drugiej wszelkie wątpliwości ustępowały pod wpływem druzgocącej argumentacji opartej na historii, która w skrócie brzmiała następująco: Fakt odmówienia Napoleonowi ręki Anny przez jej brata Aleksandra Pierwszego zmienił Moskwę w perzynę. Jak w jednym, tak i w drugim wypadku wchodziły w grę uczucia. Uczucia tak u Napoleona jak i u mewy są jednakowo wielkie.

- Kochany mój - Szaman był już z ornitologiem na „ty - jeśli wielka Moskwa mogła zmienić się w perzynę, to w co mogła zmienić się taka mała mewa?

Po trzeciej kawie sam ornitolog czuł, jak pod wpływem wzrastającego podziwu dla Szamana zmienia się powoli w najbardziej wówczas modnego srebrnego lisa „a la Wiech” i to w postaci gotowej do upiększenia najpowabniejszej kobiety.

Szaman zawsze osobiście dopilnował, aby nowy jego przyjaciel i wyznawca niezwykłych teorii został ułożony wygodnie we własnej koi.

Niekiedy Szaman w nocy zjawiał się z grupą pasażerów na mostku.

- Jaka jest poprawka kompasu? - pytał wachtowego oficera.

Po otrzymaniu odpowiedzi sam osobiście zabierał się wobec pasażerów do sprawdzania dokładności obliczeń „swoich” nawigatorów. Wznosił oczy i ręce w kierunku wygwieżdżonego nieba, wybierał jakieś dwie najjaśniejsze gwiazdy i oznajmiał głośno pasażerom:

- A to Dubhe, czyli alfa Ursae Maioris, a tamta, kochani moi, to Spica, czyli alfa Yirginis.

Jedną ręką wskazywał Dubhe, drugą Spicę, i obliczał kąt między rękami. Pasażerowie wstrzymywali oddech. Po chwili obwieszczał:

- Poprawka dwadzieścia jeden i pół stopnia!

Nasza poprawka obliczona przy pomocy namiernika, chronometru, rocznika astronomicznego i trygonometrii sferycznej różniła się o pół stopnia. Ale poprawka Szamana była dokładniejsza.

Szaman pytał się teraz oficera wachtowego:

- Co leży?

Oficer odpowiadał:

- Sterujemy kursem dwieście siedemdziesiąt jeden, panie kapitanie.

- Trzymać dwieście siedemdziesiąt jeden i pół! - wydawał donośnym głosem rozkaz kapitan.

W tej chwili cały mostek ożywał od wydawanych rozkazów. Wachtowy oficer odkrzykiwał:

- Trzymać dwieście siedemdziesiąt jeden i pół, panie kapitanie!

Następnie oficer donośnym głosem podawał nowy kurs asystentowi stojącemu w pobliżu sternika:

- Z rozkazu kapitana położyć się na kurs dwieście siedemdziesiąt jeden i pół!

Asystent pokładowy powtarzał otrzymany rozkaz i natychmiast podawał kurs sternikowi:

- Na sterze! Położyć się na kurs dwieście siedemdziesiąt jeden i pół.

Sternik odpowiadał:

- Położyć się na kurs dwieście siedemdziesiąt jeden i pół!

Pasażerowie byli świadkami misterium odbywającego się na statku, w nocy, na oceanie. Oto w ich obecności stary wilk morski, którego pieczy powierzone było ich życie, odnalazł przy pomocy gwiazd właściwy kierunek i to w samą porę, bo młodzi oficerowie omylili się o pół stopnia i tylko dzięki kapitanowi błąd został w porę dostrzeżony. Jedynie z takim kapitanem można bezpiecznie puszczać się na ocean.

Schodzili z mostku wzruszeni, pełni wrażeń, świadomi tego, że dzięki uprzejmości TAKIEGO kapitana mogli zobaczyć na własne oczy tajemnicę prowadzenia statku.

Asystent, gdy zobaczył raz, że przerażony i zdumiony sternik pod wrażeniem lawiny rozkazów usiłuje dokonać niemożliwej zmiany kursu o pół stopnia i kręci kołem sterowym, podszedł doń bliżej i pouczył go po cichu:

- Uspokój się! To poprawka dla pasażerów.

Sternik ten po raz pierwszy odbywał rejs pod dowództwem Szamana. Przyszedł na zastępstwo.

Wieczorem, w salonie rozpoczyna się obiad. Orkiestra okrętowa gra modną melodię. Nagle urywa ją i entuzjastycznym biciem w największy bęben gra marsza „El capitano”. Na salę jadalną wchodzi Szaman Morski w pełnej orderowej gali. W rękach trzyma sztywne skórzane białe rękawiczki. Olbrzymie stopy w lakierkach posuwają się jak łyżwy. Ma się wrażenie, że kapitan wjeżdża do salonu na nartach. Uśmiecha się do wszystkich, pochylając głowę w ukłonach.

Któregoś wieczoru znalazła się w salonie większa ilość pasażerów urodzonych pod znakiem Bliźniąt. Nie spodobało im się to przerwanie słuchanej przez nich melodii i postanowili złożyć protest przeciwko graniu „El capita-no”. Po obiedzie wyszli na pokład, szukając intendenta, by wyrazić przed nim swe oburzenie. W ciemności zamiast intendentowi zaczęli się przez pomyłkę zwierzać oficerowi nawigacyjnemu. Był nim syn naszego słynnego artysty dramatycznego, młody oficer, ale stary „kościuszkowiec” - „Zelek”. Wyjaśnił on oburzonej grupie pasażerów, że zamiar ich spełnić na niczym, ponieważ kapitan jest Tajnym Kawalerem Orderu Podwiązki i granie przy jego ukazaniu się marsza „El capitano” jest właśnie jego przywilejem.

- Zresztą *honni soit, qui mai y pense** głosi dewiza te go orderu - zakończył.

Ale pasażerowie złożyli protest. Bliźnięta!

Jeśli statek, którym dowodził Szaman, w poniedziałek znajdował się w morzu, oficerowie zapraszali kapitana na lunch do mesy.

Szaman bardzo cenił ten zwyczaj, ponieważ było to coś w rodzaju pojednania się oficerów z kapitanem, wybaczenia wszystkich doznanych uraz - bo bez zgody wszystkich oficerów, którzy jadali w mesie, zaproszenie takie nie mogło mieć miejsca. Szaman zjawiał się w mesie rozpromieniony, a za nim wchodził steward kapitański, „Kazio”, z tacą i ustawionymi na niej butelkami oraz kieliszkami.

Podczas uroczystej chwili, gdy wszystkie kielichy były wzniesione do góry, najmłodszy z oficerów nie obliczył mającego nastąpić przechyłu statku i parę kropel wina spadło na podłogę.

Widząc to kapitan, tubalnym swym głosem, dochodzącym z dwumetrowej niemal wysokości, taką dał młodemu nawigatorowi wskazówkę:

- Kochany mój, jeśli rozerwiesz sznur pereł, perły rozsypią się po ziemi. Możesz je zawsze zebrać. Kropel wina nigdy. Są na zawsze stracone!

* *Honni, soit, qui mai y pense* (franc.) - Wstyd temu, kto o tym źle myśli.

Szaman był poliglotą. Według swoich obliczeń mówił dwunastoma językami. Z każdym pasażerem i z każdym odwiedzającym go na statku rozmawiał w jego ojczystym języku. W okresie zastępstwa trafiłem kiedyś pod rządy Szamana. W podróży tej podejmował on na statku królewicza duńskiego, spadkobiercę uczuć morskich pięknej królowy Dagmary. Tak się złożyło, że w czasie pobytu na statku dostojnego gościa znalazłem się w zasięgu wzroku i w orbicie zainteresowania Szamana. Przedstawił mnie następcy tronu, nie przestając ani na chwilę mówić w jego ojczystym języku. Nie potrzebowałem się odzywać, gdyż Szaman i tak nie dopuścił mnie do słowa. Czekałem tylko na odpowiedni moment, by powiedzieć cały zasób znanych mi słów w języku królewskiego gościa i „pysnąć”. Gdy w „oczarowywaniu” królewicza przez Szamana nastąpiła pauza, wymamrotałem przygotowane zdanie i pożegnałem, jak umiałem najwytworniej, następcę tronu.

Kiedy znalazłem się sam na pokładzie, nie bardzo wiedziałem, co mam ze sobą zrobić i czy Szaman nie wydał mi przypadkiem po duńsku jakiegoś zlecenia. Postanowiłem nie pokazywać się, zanim królewicz nie opuści statku. Na wypadek nieporozumienia z kapitanem przygotowałem sobie na obronę uzasadnienie nieobecności mniej więcej takie, iż zrozumiałem, że królewicz nie przyjdzie do zamku na obiad i że kapitan kazał mi zawiadomić królową-matkę. Jednakże królowej nie zastałem w zamku, ponieważ pojechała na otwarcie żłobka.

Z Szamanem spotkałem się dopiero przed wyjściem w morze. Powiedział mi:

- Kochany mój, bardzo dobrze odpowiedziałeś, bo właśnie oświadczyłem następcy tronu, iż dla uczczenia pamięci królowy Dagmary wszyscy oficerowie na statku znają jej mowę ojczystą.

Trochę było w tym prawdy. Przedtem nim na statkach zmienili się kapitanowie, w czasie stopniowego przechodzenia jednostek pod banderę polską przysłano na asystentów tych, którzy mieli na nich zostać oficerami. Dyrektorami kompanii i inspektorami przez długie lata byli Duńczycy. Siłą rzeczy trzeba się więc było trochę tego języka nauczyć. Kapitanowie Duńczycy starali się mówić do asystentów Polaków po angielsku, ale w praktyce mówili z bardzo silnym duńskim akcentem.

W jednej z podróży do Ameryki Północnej na mostku „Polonii” stał na wachcie jako asystent nasz kolega z tczewskiej Szkoły Morskiej - Szymierz.

Zimowy, słoneczny ranek. Cisza. Na trawersie z prawej burty widać było na horyzoncie czarny punkcik - Cape Race.

Na mostek wszedł kapitan Rasmussen, w olbrzymiej futrzanej czapie. Popatrzył przez lornetkę na latarnię Cape Race, a potem zwrócił się do Szymierza po angielsku, z duńskim akcentem:

- Fajeeee wheeseee!

Szermierz natychmiast służbiście powtórzył:

- Fajee whiiiiii!

Podszedł do dźwigni statkowego gwizdka i pięć razy zagwizdał.

Pięć obłoków pary wyleciało z olbrzymiej gardzieli umieszczonej na przednim kominie. Potężny głos wstrząsnął powietrzem.

Gdy Szermierz zakończył „gwizdanie”, kapitan zawołał go do siebie i spytał z zaciekawieniem:

- Dlaczego gwizdaliście?

- Przecież pan kapitan przed chwilą powiedział *five whistles*.*

- Nic podobnego nie mówiłem - odpowiedział ucieszony kapitan. - Ja powiedziałem *fine weather*†.

Na drugim „klejnocie” rozpoczynał służbę jako asystent inny absolwent Szkoły Morskiej - potomek de ja akermańskich Tatarów Deyczakowski młodszy.

Starszy Deyczakowski, zwany „Długim”, był jednym z pierwszych absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie i zdążył jeszcze odbyć kilka podróży na dużych, oceanicznych żaglowcach francuskich. Żaglowiec zatonął na Biskajii, a Długi przyszedł na „Lwów” jako oficer, przynosząc ze sobą opowieści o zwyczajach *sous les voiles de long-courriers*‡.

Młodszy Dej zrobił akurat pół dyplomu akademii górniczej i pociągnięty opowiadaniem brata trafił na „Lwów”. Pierwszy trening pod żaglami odbywał na kupionej przez brata żaglówe, na Zatoce Gdańskiej, jeszcze przed wstąpieniem do szkoły. W pewnej chwili żaglówe, lawirując koło stojącego na kotwicy „Lwowa”, położyła się na wodzie i zatoniła. Na powierzchni zostały tylko dwie głowy Dejów. Starszy nie przestawał instruować młodszego, tak jakby w dalszym ciągu siedzieli na żaglówe:

- Widzisz teraz sam, gdybyś puścił szot, tak jak ci mówiłem, byłoby prawidłowo!

Młodszy Dej skończył Szkołę Morską ze złotym zegarkiem i po paru latach trafił na jeden z „klejnotów” jako asystent. Kapitan Duńczyk nie podejrzewając, że ma pod swymi rozkazami samego niemal Azję Tuhaj-bejowicza, kazał mu pewnego razu sprzątnąć zastawę do kawy, przyniesioną na mostek przez stewarda. Asystent, wdrożony do słuchania rozkazów, nie chcąc jednakże nic uronić z godności dejów, nie namyślał się ani chwili i na oczach

* *Five whistles* (ang.) - pięć gwizdków.

† *Fine weather* (ang.) - ładna pogoda

‡ *Sous les voiles de long-courriers* (franc.) - pod żaglami dalekobieżnych oceanicznych okrętów.

zdumionego kapitana całą zastawę srebrną i porcelanową wraz z olbrzymią tacą sprzątnął... za burtę. Do morza!

* * *

ZNACZY KAPITAN dowodził trzecim „klejnotem”, transatlantykiem „Polonia”. Znany jeszcze z okresu dowodzenia statkiem szkolnym „Lwów” z żelaznej dyscypliny i surowości, budził postrach wśród naszych kolegów. Jeśli ktoś z innego „klejnotu” miał przypadkowo zastępstwo na „Polonii”, liczył godziny i minuty do jego zakończenia. Kilku z nas, którzy wytrzymywali ten rygor i czuli się dobrze pomimo całej surowości kapitana, uważało się za braci sjamskich, solidarnie przyjmujących na siebie wszystkie niespodzianki losu.

Pewnego dnia celebrowaliśmy w kabinie czyjeś imieniny. Jeden z nas zdążył już zjeść większą ilość zakąski z krabów, którą poniewczasie uznano za nieświeżą i mogącą stać się przyczyną śmierci. Pozostali zdecydowali natychmiast:

- Nie możesz umierać sam. Umrzemy wszyscy razem!

Rozdzieliliśmy pozostałe kraby pomiędzy siebie i zjedliśmy. Potem przy kawie czekaliśmy na śmierć, która... nie przyszła.

W tym zespole trafiliśmy na Linie Palestyńską. Oderwani od kraju, żyliśmy wyłącznie życiem naszego statku. W czasie postojów tak rozkładaliśmy służbę, aby dotrzeć do wszystkich miejsc znanych dotąd jedynie z podręczników historii starożytnej. Organizowaliśmy wycieczki zbiorowe. Mieliśmy niekiedy co do sekundy wyliczony czas powrotu na „Polonię”. Trzeba przyznać, iż kapitan udawał, że nie widzi, gdy dosłownie w ostatniej chwili wpadaliśmy na statek spod piramid, Baalbeku czy Myken..

Na Grecję patrzyliśmy oczami Parandowskiego. Byli tacy, co mu złorzeczyli za to, że nie napisał książki o każdym porcie, do którego zachodziła „Polonia”. - Wiedzielibyśmy, co widzimy - wyjaśniali. . W morzu, zwłaszcza w okresie upałów, życie koncentrowało się w mesie. By odpocząć od służbowych tematów, wprowadziliśmy zwyczaj, że każdy, kto tylko rozpocznie rozmowę o sprawach służbowych, postawi wszystkim obecnym po butelce porteru. W ciągu dwóch tygodni potrafił odczytać się tego nawet drugi mechanik. Nieszczęśliwy ów człowiek żył wyłącznie „tankami”. Już w drzwiach mesy rozpoczynał swoje: „Drugi bak-bort-tank...” i tak szło nie kończące się opowiadanie o tym, gdzie się co przepompowuje i nie przepompowuje. Dzięki porterowi to „przepompowywanie” ustało w mesie zupełnie.

Nie mogliśmy jednak w żaden sposób oduczyć elektryka, Filipa de Bondi, od powtarzania na zewnątrz wszystkich posłyszanych w mesie rozmów. Jeśli tamten „prze-pompowywał”, to ten „wynosił”. „Wynosił” wszystko z mesy i wynosił z kabin popsute wentylatory, których - naszym zdaniem - nigdy nie reperował, bo na to nie miał czasu. Musiał mówić. Jedyne groźne ultimatum, dotyczące życia lub śmierci samego Filipa, odnosiło jakiś skutek. De Bondi szedł wtedy do kabiny kogoś cierpliw-szego, zabierał mu wentylator i zanosił mniej cierpliwemu.

Wytrąceni z równowagi wynoszeniem przez elektryka posłyszanych w mesie rozmów wysyłaliśmy go do londyńskiego Hyde Parku, w którym wolno było mówić wszystko o wszystkim, jakby ogród ten został założony w przewidywaniu jego urodzin.

Pozbawieni prasy, otrzymywaliśmy w morzu tylko raz na dzień biuletyn radiostacji. Pisały go nasze „druciki”, łapiąc wiadomości „z powietrza”.

- Nic już ciekawszego z tego powietrza nie możecie złapać? - narzekaliśmy na widok radiotelegrafistów po przeczytaniu ich maszynopisu.

- Taki upał! - odpowiadał nieodmiennie Maksik Strzeliński, ten z dobrym sercem. - W takim powietrzu nic się nie złapie.

Któregoś ranka w drodze do Hajfy zostaliśmy nagle pobudzeni do życia wiadomością przeczytaną w porannym biuletynie radiostacji:

ANGLIA BEZ WYPOWIEDZENIA ROZPOCZĘŁA WOJNĘ Z FRANCJĄ. TRZYMANE DOTĄD W UKRYCIU OKRĘTY LINIOWE OSTRZELAŁY Z MORZA PARYŻ Z NOWOCZESNYCH DZIAŁ O NIEZNANYM DOTYCHCZAS ZASIĘGU. LUDNOŚĆ OPUŚCIŁA STOLICĘ. ŻYCIE W PARYŻU ZAMARŁO. FLOTA FRANCUSKA OKAZAŁA SIĘ BEZSILNA.

To było coś! Wolni od służby nie wychodzili z mesy, komentując zaszłe na świecie wydarzenia i przewidując początek drugiej wojny światowej. Oczywiście, był to kawał pomysłu Strzelińskiego. Po paru godzinach, zadowoleni z dobrego dowcipu Maksika, opuściliśmy mesę. W kilka minut później pierwszy „drucik „, został wezwany do kapitana.

- Znaczy, proszę pana, znaczy, niech mi pan wytłumaczy, co to za wojna Anglii z Francją? - kapitan trzymał w ręku kartkę biuletynu z mesy oficerskiej.

Pierwszy „drucik” zaczął się gęsto tłumaczyć, iż w mesie stale narzekano, że nigdy nic ciekawego w biuletynie nie ma, wobec czego na egzemplarzu przeznaczonym dla mesy dopisano coś całkiem niezwykłego, żeby zaspokoić wreszcie życzenia kolegów.

- Znaczy panowie nadużyli kompetencji, używając oficjalnej prasy. Znaczy, ja żądam, żeby takie *rzeczy* więcej się nie powtórzyły. Znaczy, panowie nie są w porządku w stosunku

do obowiązujących przepisów i do podjętych przez siebie obowiązków. Znaczący, dziękuję panu!

„Zmyty”, zdenerwowany radiooficer opowiedział nam o całym zajściu-

Zawrzeliśmy! Filip przyparty do muru przyznał się, że gdy nikogo nie było w -mesie, zabrał kartkę biuletynu i zaniósł kapitanowi. Chciał zobaczyć, jakie to na nim zrobi wrażenie. Konsekwencje tego poniosły „druciki”.

Z naszych obietnic na temat „zapłaty” za wynoszenie rozmów z mesy Filip nic sobie nie robił, wiedząc dobrze, że trzyma nas w szachu wentylatorami.

Następnego dnia staliśmy już w Hajfie na kotwicach, rufą przymocowani do nabrzeża. Kapitan miał rodzinę w tym porcie i wyjechał wieczorem na ląd. Rano, gdy przyszedłem do mesy na śniadanie, zastałem tam już młodszego Deja. Wcisnąłem się między stół i kanapę. Śniadanie zaczęliśmy od grejpfrutów. Jedzenie grejpfrutów w towarzystwie Deja było uznawane powszechnie za niebezpieczne. Zawsze sobie i innym oczy zalewał sokiem. Wobec tego przy nim jadałem grejpfruty z zamkniętymi oczami. Tak było i tym razem.

Nagle w jedno przymrużone oko wpadł mi Filip, który stanął w wejściu do mesy. Zamknąłem oko i udając, że go nie spostrzegłem, powiedziałem do Deja:

- Wiesz, na tym angielskim statku, który stoi na redzie, była eksplozja kotła. Zabiło mechanika i trzech palaczy.

Zanim nawet zdążyłem kopnąć Deja porozumiewawczo pod stołem, ten oburzonym głosem zawołał:

- Nic podobnego! Sześciu zabitych! W chwili eksplozji na pokładzie koło komina znajdowali się trzeci oficer i marynarz. Ciała ich znaleziono znacznie później.

- No, to znaczy, że celnik wyjechał stamtąd przed znalezieniem zwłok marynarza i trzeciego oficera - wyjaśniłem Dejowi popełnioną nieścisłość.

Na Filipa żaden z nas ani nie spojrział, tak jakbyśmy go zupełnie nie zauważyli. Elektryk zamarł przy wejściu. Otworzyłem oczy i udałem, że dopiero teraz go spostrzegłem. Natychmiast zmieniłem temat rozmowy i zacząłem mówić o przewidywanej zmianie pogody i jej wpływie na wyładunek. Filip stał jeszcze chwileczkę, bo chciał usłyszeć więcej szczegółów. Ale gdy zrozumiał, iż nic więcej nie powiemy, zrezygnował ze śniadania i wyszedł z mesy. Nie mieliśmy wątpliwości, że znów nie wytrzyma i że za chwilę cały statek o niczym innym nie będzie mówił, jak tylko o eksplozji kotła na angielskim parowcu.

Filip galopował do trapu, ale tuż przy mesie natknął się na pierwszego ochmistrza. Po paru minutach ochmistrz był już doskonale poinformowany o tym, co się stało na angielskim statku i ilu to ludzi zostało na nim zabitych.

Pierwszy ochmistrz zmienił swój kurs i również zawrócił do trapu wejściowego. Filip zatrzymał się jeszcze na , chwilę, by wszystko szczegółowo i od początku opowiedzieć swemu przyjacielowi barmanowi. Tymczasem ochmistrz dopadł do trapu i zszedł do motorówki na spotkanie kapitana, który przyjechał z ład. Przed swym odjazdem tą samą motorówką na ład zdążył jeszcze powiadomić kapitana o wybuchu.

Filip, po zaspokojeniu ciekawości barmana, również gonił do trapu. Z daleka już zobaczył wchodzącego na pokład kapitana. By go jeszcze złapać na pokładzie, przed wejściem do kabiny, Filip popędził koło czwartej ładowni na pokład szalupowy i za nadbudówkami przebiegł całą odległość od baru do mostku. Tuż przed kabiną udało mu się dopaść kapitana. Zasalutował i zdyszczym głosem zaczął:

- Pan kapitan wie, na tym angielskim statku był wybuch kotła i jest sześciu zabitych...

- Znaczy, wiem o tym - wycedził przez zęby kapitan, który nie znosił tego rodzaju sensacji.

Filipa jakby ktoś oblał tuszem lodowatej wody. Brak zainteresowania ze strony kapitana był dla niego ciosem. Ale wnet się pocieszył: tylu ludzi na statku jeszcze o tym nie wie! Zasalutował i pełen zapału zawrócił do barth.

Gdy wychodziliśmy z Dejem z mesy, wpadł na nas chłopak, który nam sprzątał kabiny, i poinformował, że na angielskim statku wybuchły dwa kotły, jest około dwunastu zabitych i wielu rannych. Na „angliku” nie mają prawie załogi.

Dej z wyrzutem popatrzył na mnie i powiedział:

- A mnie powiedziałaś, że tylko jeden kocioł i czterech ludzi. Pożałowałaś?

Statek nasz ożył i kipiał. Wszyscy się kłócili o ilość zabitych. Każdą kłótnię rozstrzygał jednak. Filip, powołując się na wiadomość „z pierwszej ręki”, usłyszana od kapitana.

- Kapitan, gdy tylko przyjechał z ład, powiedział mi, że było sześciu zabitych - tłumaczył, nie dając nikomu przyjść do słowa.

Wszyscy wolni od pracy tkwili na pokładzie i przyglądali się tragicznemu statkowi. Stał na kotwicy, na redzie, zwrócony dziobem do nas. Nie było widać bandery, która według opinii znawców musiała być spuszczone do połowy flagsztoku.

Kapitan ponownie wyjechał na ład i zapowiedział, że wróci na lunch.

Koło godziny pierwszej znów spotkaliśmy się z Dejem w mesie. Na stole stała olbrzymia platerowa waza, pełna gorącej zupy. Zaledwie wcisnęliśmy się na swoje miejsca, do mesy wpadł Filip. Wyglądał strasznie. Oczy miał nieprzytomne, z natury był zresztą pasjonatem. Rzucił się do stołu z okrzykiem:

- Ja was zabiję!

Potem bełkotał bez sensu:

- Mnie życie, ja życia nie mam, moje życie już nic niewarte. Ja was, psy, ubiję! Ubiję na śmierć! Mnie śmierć, ale i wam śmierć!

Gdybyśmy nie siedzieli bez możliwości wydostania się z za stołu dostatecznie szybko, bełkot ten może by nas rozweselił. Ale w tej chwili byliśmy zdani na łaskę i niełaskę rozwścieczonego furiata. Sytuacja stawała się groźna.

- Wariata ze mnie zrobiliście! - ryczał. - Ja was pozabijam! Dla mnie życia nie ma na tym statku! Przez was. Umierajcie razem ze mną!

Krzycząc to złapał stojącą na stole ciężką wazę z gorącą zupą i podniósł do góry, szykując się do ciosu. Nie mogliśmy się zorientować, którego z nas zaatakuje najpierw. W momencie gdy Filip szykował się do zmasakrowania głowy Deja, do mesy wpadł bokser, szybkobiegacz i Sermierz w jednej osobie. Wiedział o całej sprawie i szybko ocenił sytuację. Nim waza znalazła się na głowie Deja, była już w rękach Sermierza. Filip zaś w przysiadzie, po podbiciu mu kolana od tyłu.

Sermierz postawił szybko wazę z zupą na drugim stole i nim Filip zdążył go zaatakować, złapał go za kciuk ręki, przekręcając ją w przegubie. Filip zaczął się znów miotać z gniewu i bezsilności. Sermierz uspokajał go na wesoło, ale ten nie przestawał chlipać:

- Ja już życia nie mam na tym statku przez was!

Sermierz puścił jego rękę i zaczął tłumaczyć, że dopiero teraz chciał popełnić głupstwo:

- Przecież wszyscy ciebie nie od dzisiaj znają. Wiesz, że ciebie lubimy, ale nie można cię uprosić, byś przestał wynosić z mesy każdą posłyszana rozmowę. Sam wiesz, ile już było przykrości z tego powodu.

Powoli Filip ochłonął i uspokoił się. Jego szal wywołany był rozmową z kapitanem, który wrócił z lądu „wlokąc za sobą szczękę”. Po wyjściu z motorówki, stojąc jeszcze na trapie, kapitan kazał poprosić do siebie pierwszego ochmistrza. Ten naturalnie od razu powiedział, że o wybuchu kotła usłyszał od de Bondiego. Filip wezwany do kapitana, usiłował mu wmówić, że posłyszał to wszystko od niego samego. Przyszło mu to tym łatwiej, że przez cztery niemal godziny bez przerwy opowiadał wszystkim na statku, iż o wypadku posłyszał od kapitana, aż zdaje się sam w to uwierzył.

Wmawianie przez Filipa w kapitana, że to właśnie on pierwszy mu powiedział o wybuchu kotła i sześciu zabitych, wyprowadziło kapitana ze zwykłej równowagi:

- Znaczy, jak pan śmie coś podobnego mówić! Pierwszy ochmistrz, który mi o tym powiedział, również posłyszał od pana. Znaczy, pan sam wymyślił tę niedorzeczną historię!

Filip broniąc się oświadczył, że usłyszał, jak w mesie rozmawiali o tym wypadku oficerowie pokładowi.

- Znaczy, jak to rozmawiali? Znaczy, rozmawiali, czy powiedzieli panu o tym?

Filip teraz dopiero zorientował się, że zastawiliśmy na niego pułapkę i sam się w nią wpakował mówiąc kapitanowi, iż rozmawialiśmy między sobą, udając że go nie widzimy.

- Znaczy, pan podsłuchiwał to, co koledzy mówią między sobą. Znaczy, to nie licuje z godnością oficera i elementarną etyką. Znaczy może pan odejść!

Po lunchu kapitan kazał nam wszystkim zameldować się u siebie w kabinie. Gdy weszliśmy, poprosił, byśmy usiedli. Był nie w humorze. Jest to określenie bardzo łagodne, ale należy go użyć, ponieważ kapitan usiłował panować nad sobą, chcąc być nie tylko zwierzchnikiem, lecz i gospodarzem. Z faktu zaproszenia nas wszystkich do kabiny wiedzieliśmy, iż będzie to długa i „wyczerpująca” rozmowa. Gdy każdy z nas udawał już, że jest mu bardzo wygodnie, usłyszeliśmy zimno, przez zaciśnięte zęby wypowiedziane znane słowo „znaczy”:

- Znaczy, narazili mnie panowie na bardzo nieprzyjemną sytuację. Podczas bytności u agenta spytałem go, co spowodowało wybuch kotła na angielskim statku, czy oprócz tych sześciu zabitych są ranni i czy nie możemy być w czymś pomocni. Znaczy, słysząc to agent zdziwił się bardzo i natychmiast przedstawił rhi kapitana tego angielskiego statku. Znaczy, ićapitan, który był właśnie u agenta i usłyszał moje pytanie, był nie mniej zdziwiony. Zapewnił mnie, że nic podobnego nie miało miejsca na jego statku i, jak mu wiadomo, na żadnym ze statków stojących w tej chwili w Hajfie. Znaczy, podziękował mi za wyrażoną chęć okazania im pomocy, ale zaczął się zastanawiać, komu może zależeć na rozpuszczeniu podobnych wiadomości o jego statku. Znaczy, musiałem zatrzeć to niemiłe wrażenie, jakie wywołała moja sensacyjna wiadomość-i zaprosiłem kapitana na coctail. Straciłem przez to zupełnie nieprzewidziane przeszło godzinę czasu. Może panowie mi teraz wytłumaczą, po co panowie to robią? Znaczy, kiedy panowie przestaną to robić? Proszę!

Rozmowa na taki temat mogła, jak zawsze, przybrać zupełnie nieoczekiwany obrót, grożący wpadnięciem w jeszcze większe nieporozumienie z kapitanem. Żaden z nas nie chciał zabrać głosu w tej sprawie. Nagle Dej stał się bardzo skrupulatny i grzecznie, półgłosem zwracając się do mnie, powiedział:

- Ty zacząłeś, ty skończ. Prosimy bardzo, mów!

Usłyszał to również kapitan, popatrzył na mnie i po wiedział:

- Znaczy, tak jak zawsze: pan nie wiedział, ale powiedział. Proszę, niech pan mówi!

- Pamięta pan kapitan tę wojnę francusko-angielską w komunikacie radiowym - zacząłem – wymyśloną przez naszych radiotelegrafistów? Uważaliśmy, że wolno nam żartować w mesie, jeśli na tym nie cierpi dyscyplina ani też służba. Przykro mi, że muszę mówić niepochlebne rzeczy o naszym koledze, ale posiada jakąś wrodzoną wadę, iż musi stale mieć coś nowego do opowiadania. Co tylko usłyszy w mesie, musi opowiedzieć wszystkim. Nie uznaje żadnych tajemnic, każde usłyszane nazwisko, każdy szczegół i każdą uwagę o kimś musi „wynieść”. Nie uspokoi się tak długo, aż nabierze pewności, że wszyscy na statku już o tym wiedzą. Prosiłiśmy, błagaliśmy, na próżno. Grozić nie groziliśmy, bo wie doskonale, że może nas maltretować.

- Znaczy, nie rozumiem - przerwał kapitan. - Znaczy, dlaczego może panów MALTRETOWAĆ? Panów?

Po wypowiedzeniu tego zdania kapitan szczerze się roześmiał.

- Bardzo zwyczajnie, panie kapitanie. De Bondi ma w swej pieczy wentylatory elektryczne. Pan kapitan wie, co się dzieje w czasie upałów w kabinie, jeśli zatrzyma się wentylator...

- Znaczy, wiem, że w kabinie nie ma czym oddychać, ale co to ma wspólnego z wybuchem kotła i sześciu zabitymi na angielskim statku?

- To też bardzo proste. Jedynym lekarstwem na Filipa, by przestał „wynosić” z mesy, było, przepraszam bardzo za użycie tu tego słowa, „napuszczenie” na niego pana kapitana. Nie mieliśmy wątpliwości, że „napuszczenie” nam się uda i po zażyciu tego lekarstwa de Bondi będzie wyleczony.

- Znaczy, ja u panów uchodzę za lekarstwo?

- Tak, panie kapitanie. Tylko baliśmy się, że jeśli lekarstwo podziała za silnie, to pan kapitan zostanie bez pretorianów.

- Znaczy, jakich pretorianów? - zdziwił się kapitan.

Teraz myśmy się z kolei zdziwili.

- To pan kapitan nie wie? Nas wszystkich, którzy już tak długo z panem kapitanem pływamy, nazywano początkowo Mamertynami od imienia pana kapitana, litując się nad nami z powodu powszechnie znanej dyscypliny pana kapitana. Z biegiem czasu, gdy zobaczono, że sami wyznajemy tę dyscyplinę i bronimy jej, a w dodatku, gdy zamiast oczekiwanych powszechnie nieporozumień słyszano zawsze o jak najlepszej współpracy, przezwano nas strażą przyboczną Cezara, czyli PRETORIANAMI.

Widzieliśmy, że kapitan słuchając tego wszystkiego, najpierw poczerwieniał, potem się zmieszał. Chcąc zmienić temat wrócił do wybuchu kotłów i zapytał z uśmiechem:

- Znaczy, czy panowie przewidzieli też, że będę musiał postawić coctail kapitanowi angielskiego statku?

Roześmieliśmy się wszyscy, zapewniając go, że ma zbyt dobre mniemanie o nas jako o „nawigatorach”.

Znaczy, nie pozostaje mi nic innego jak poczęstować panów coctaiłem. Właśnie tym samym, który piłem z kapitanem angielskiego statku. Przyniosłem ze sobą jedną butelkę z lądu.

- Tego też nie przewidzieliśmy, panie kapitanie - powiedzieliśmy chórem.

- Znaczy, ja tego też nie przewidziałem - z uśmiechem zażenowania odpowiedział kapitan.

W DRODZE DO ITAKI

Nasze życie we włoskiej stoczni - budującej dla Polski pierwszy nowoczesny transatlantyk m.s. PIŁSUDSKI - było całkowicie odmienne od statkowego. Mieszkaliśmy w mieście, w prywatnych mieszkaniach. Stołowaliśmy się w restauracjach Monfalcone lub Triestu.

Z otrzymanych diet staraliśmy się możliwie jak najwięcej zaoszczędzić, by móc sobotnie popołudnia oraz niedziele spędzać na zwiedzaniu Włoch.

Byliśmy „szkieletem” przyszłej załogi. Każdy dział miał swego przedstawiciela. Naszym zadaniem było przeniknąć do każdej części statku, zainteresować się nią, jej urządzeniami i budową. Mieliśmy statek „poznać i zrozumieć”, by go w przyszłości umieć poprowadzić. Na budującym się transatlantyku nie byliśmy jednak jeszcze gospodarzami, lecz czymś w rodzaju tolerowanych natrętów.

Nowy nasz olbrzym stał przycumowany do jednego z nabrzeży Cantieri Riuniti dell'Adriatico w Monfalcone. Z daleka ze stoczniowego nabrzeża dziób robił wrażenie olbrzymiej głowy słonia, z trąbą zanurzoną w wodzie, pomarszczoną u dołu cyframi oznaczającymi zanurzenie. Olbrzymia srebrna tarcza zdobiła głowę, z oczodołów kluz patrzyły wypukłe oczy patentowych kotwic. Przez olbrzymie drzwi w boku „słonia” codziennie z rana wchodził na statek tłum ludzi. Gubiliśmy się wśród tej masy pędzącej do wszystkich jego zakamarków.

Poznanie i zrozumienie nowego statku oraz opanowanie nowoczesnych urządzeń wymagało od nas „siedmio-milowych butów”. Znaleźliśmy się teraz znów jakby w Szkole Morskiej. Wszystko należało rozpocząć od nowa. Zdobyta przez nas wiedza była zamknięciem wiedzy

o żaglowcach. Znajomość wykonywania zwrotu na największym rejewcu do niczego się tutaj nie nadawała, podobnie jak umiejętność uszczelniania kolumny masztu w miejscu jej przejścia przez główny pokład lub podniesienia i postawienia bramstengi.

Nawet trzy podstawowe cechy dobrego kompasu magnetycznego: czuły, stateczny i spokojny (które według kapitana Ledóchowskiego stanowiły również trzy najlepsze cechy dobrego małżonka) - w nowoczesnym żyroskop-pasie typu Sperry miały swe źródło oparte na zupełnie in-nych zasadach jego budowy. Przypomnił nam się egzamin z dewiacji i słynne oświadczenie kolegi ze Szkoły Morskiej, Staszka Jaworskiego. Wraz z Eustachym Wiśniowskim odmówili oni kiedyś wstania z poobiedniej drzemki dla wspólnego uczenia się tajemnic dewiacji. Ja-worski wyjaśnił nam, że zanim on i Wiśniowski zrozumieją dewiację, to

do tego czasu zostanie zbudowany most z Europy do Nowego Jorku i będzie się po nim jeździć konnymi dorożkami.

- Dewiacja nie będzie już potrzebna! Przeczekajmy! - zakończył.

Egzamin jednak zdali, jeden na piątkę, drugi na czwórkę, ucząc się nocami. Mostu zaś dotychczas nie ma. Pozostała natomiast droga naszych statków z Bałtyku i Morza Północnego nad Szkocją do Cape Race przez północny Atlantyk, z górami lodowymi latem i huraganami zimą.

* * *

Na budującym się „Piłsudskim” od razu zaniepokoiły nas - niedostateczna grubość arkuszy poszycia, słabość wiązań, podtrzymujących główny pokład, spiętrzenie nad wodą pokładów przy stosunkowo małym zanurzeniu oraz wysokie zawieszenie ciężkich łodzi ratunkowych. Widok tego wszystkiego zachwiał naszą wiarę w stateczność „Piłsudskiego”. Zaczęliśmy ją nagle pilnie studiować, pamiętając o jednym z „klejnotów”, który nie załadowany i bez balastu przewracał się po prostu od śmiechu, pomimo że nie wystawał tyle nad wodę.

Całe dni spędzaliśmy na poznawaniu szczegółów budowy, śledzeniu dróg biegnących przez statek kabli (biegły ich kilometry), „rozgryzaniu” elektrycznych i termicznych wykrywaczy ognia, samoczynnych urządzeń do zamykania drzwi w przegrodach wodoszczelnych, instalacji wykrywającej przy pomocy komórek fotoelektrycznych dym w ładowniach, aparatur do automatycznego gaszenia pożarów, żyrokompasów, echosond, telefonów, systemów alarmowych, etc. etc.

Gdy patrzyliśmy na to wszystko, stare „klejnoty” wydawały się nam przystaniami ciszy, prostoty i porządku. Na „klejnotach” wszystko było proste i zrozumiałe, tutaj same schodytające główną arterię komunikacyjną statku z mostkiem mogły przyprawić o zawrót głowy. Kolumna umieszczona w grubej, stalowej rurze i wznosząca się poprzez wszystkie pokłady z owiniętą wokół siebie wstęgą schodów miała coś z wieży krzyżackiego zamku, w której uwięziona była Aldona. Schody te nazywaliśmy „schodami Aldony”.

Główna arteria komunikacyjna w postaci korytarza załogowego, biegnącego przez całą długość statku od baku do rufy, miała wszelkie cechy ulicy portowej. Mieściły się przy niej mesy i hotele, mieszkania załogi, wejście do elektrowni i motorów; stąd można było trafić do garażu i do straży pożarnej, do szpitala i do fryzjera, do pralni i do basenu kąpielowego, a nawet odszukać drogę do morza. Z „portowej ulicy” można było wreszcie dotrzeć do luksusowej windy elektrycznej, która unosiła na najwyższy pokład statkowy, ku słońcu.

Początkowo gubiliśmy się w tym labiryncie przejść, wśród setek ludzi, z których każdy przypominał mrówkę niosącą w kleszczach rzecz przewidzianą tajemniczym nakazem, by umieścić ją w przewidzianym miejscu. W owym mrowiu byliśmy odmiennymi owadami, pełnymi ambicji i zapału. Początkowo w cichości ducha wyobrażaliśmy sobie, że będziemy nawet kierowali robotami. Później czuliśmy się szczęśliwi, gdy udało się nam złapać „wątek” jakiegoś kabla i wysledzić jego drogę. Jeśli sposób mocowania lub grubość jakichś wsporników budziła nasze wątpliwości, usiłowaliśmy zwrócić na to uwagę „mrówek”. Zwykle „mrówki” z zasady nas nie widziały, należało odszukać „starszą mrówkę” kierującą robotą. Lecz wszystkie nasze uwagi na jakikolwiek temat wywoływały lawinę włoskich słów, dźwięcznych i melodyjnych, z których można było zrozumieć jedynie trzy, zawsze się powtarzające wyrazy: YULCANIA, NEPTUNIA, OCEANIA.

Czuliśmy się po takim przemówieniu mali i bezradni. Nie wybudowaliśmy przecież ani „Yulcanii”, ani „Neptunii”, ani „Oceanii” i oto chcemy uczyć ludzi, którzy tego dokonali. Odchodziliśmy urażeni, z poczuciem nie spełnionego obowiązku. Wydawało się nam, że jeśli taki. a taki wspornik nie zostanie zmieniony, to wszystko się przy pierwszym sztormie zawali. Jeżeli zaś w ten a nie w inny sposób położą kable, to przy pracy statku na fali wszystko musi się pourywać lub popękać. No, ale cóż, jeśli „Yulcania”, „Neptunia” i „Oceania” pływają z takimi urządzeniami i konstrukcjami, to może i nasz transatlantyk będzie pływał?

Gdy po obiedzie w restauracyjce o nazwie „Citta del Udine” uzgodniliśmy, że na nasze reklamacje otrzymujemy wszyscy jednakową odpowiedź, usiłowaliśmy od tej pory rozpoczynać rozmowy z inżynierami od zdania, iż dobrze wiemy, że „Yulcania”, „Neptunia” i „Oceania” mają coś tak skonstruowane, ale nam się wydaje, że należałoby to zrobić inaczej dla naszej północnej linii. Odpowiedzialny za daną robotę inżynier robił rozradowany wyraz twarzy, ciesząc się widocznie, że wiemy o „Yulcanii”, „Neptunii” i „Oceanii”, potem potakiwał, mówiąc swoje niezmiennie, si, si i na tym się kończyło.

Doprowadziło to nas do takiego stanu, że na widok na przykład źle zawiązanego krawata czy sznurowadła kolegi mówiliśmy do niego:

- Twój krawat „Yulcania”, „Neptunia”, „Oceania”!

Zapytani kiedyś przez kapitana o nasze postępy w poznawaniu statku i opinię o wykonywanych robotach, odpowiedzieliśmy niemal chórem:

- „Yulcania”, „Neptunia”, „Oceania”!

W odpowiedzi usłyszeliśmy jeden tylko dźwięk:

- Hm!

Poza tym nic więcej, nawet ulubionego „znaczy”. Pierwszy raz porozumiewaliśmy się z kapitanem przy pomocy tylko trzech włoskich słów.

Wszystkie te nasze bolączki pokrywał w końcu wspaniały, włoski kit. Trzymał jak żelazo, zmieniał najbardziej chropowatą powierzchnię w idealnie gładką, na której doskonale układały się i mocno trzymały lśniące lakierem farby. Pod kitem ginęły wszelkie usterki.

Z każdym dniem ogarniał nas większy niepokój, jak to wszystko będzie działało, kiedy znikną zastępy „mrówek” i będzie wolno nam samym wszystkiego się dotknąć. Staraliśmy się przewidzieć, co pierwsze może zacząć się psuć, czego możemy się obawiać i czego musimy nauczyć się najszybciej.

Z rana zanurzaliśmy się w rosnący z każdym dniem zgiełk „Perskiego Rynku” (tak nazwaliśmy teraz wnętrze naszego transatlantyku). Wieczorem wychodziliśmy z chaosu, który - jak nam się wydawało - nigdy nie będzie miał końca. Nie wyobrażaliśmy już sobie, by kiedykolwiek mogło być inaczej, zdawało się nam, że pracujący na tym statku ludzie pozostaną na nim wiecznie jako nieodzowna część składowa. Intruzami czuliśmy się nawet w kabinach, w których mieliśmy mieszkać w najbliższej przyszłości.

Kiedyś .podczas wędrowki po statku, znaleźliśmy na głównym korytarzu - zwanym przez nas „ulicą portową” - malutki, włoski kalendarzyk kieszonkowy, wytwornie wykonany. Nie widniało w nim nazwisko właściciela, ale był to z pewnością Polak. Podobnie jak i my musiał ciężko chorować na „Yulcanię”, „Neptunie” i „Oceanię”. Cierpienia swe wyrażał jednym słowem - wpisując je w wążiutką, rubryczkę przy dacie dnia tygodnia - BAŁAGAN. W niektórych dniach zwiększonej boleści wtłoczone były w rubrykę jak okrzyk grozy dwa słowa: NIEPRAWDOPODOBNY BAŁAGAN. W jednym miejscu zdołaliśmy odczytać wypisane „maczkem” zdanie: BAŁAGAN NIE DO OPISANIA... Och, jak dobrze to zdanie było przez nas rozumiane.

Właściciel kalendarzyka stał się obiektem naszych długich dociekań. W poszukiwaniu cierpiącej bratniej duszy prowadziliśmy niezmordowanie dochodzenie. Miejsce, gdzie znaleźliśmy kalendarzyk, nasuwało przypuszczenie, że zgubił go któryś z naszych mechaników. Ale żaden z nich się nie przyznał. Demonstrowaliśmy kalendarzyk głośno i wszędzie, niestety właściciela nie mogliśmy odszukać.

* * *

Nadszedł wreszcie czas, gdy zastępy „mrówek” zaczęły wynosić się ze statku. Każdego dnia zjawiało się ich coraz mniej, aż przybyła włoska załoga pokładowa, mechaniczna i hotelowa. Statek udał się do Triestu i zacumował przy reprezentacyjnym molo. Z Triestu

mieliśmy wyruszyć w pierwszą próbną podróż, w kierunku umiłowanej przez Odysa wyspy I taki, symbolu osiągalnego na ziemi szczęścia.

W tę pierwszą podróż zaprosiła stocznia setki osób, przeważnie ze sfer rządowych we Włoszech. My również znaleźliśmy się na statku jako goście stoczni.

Na rzędzie oświetlonym molo zasiadła olbrzymia orkiestra marynarki wojennej. Za chwilę odcumujemy. Staramy się wyobrazić sobie na wszystkich stanowiskach manewrowych. Orkiestra gra wspaniałego marsza „Drewnianych żołnierzyków”, nieświadome arcydzieło teścia, skomponowane na powrót do domu ze służby wojskowej ukochanego zięcia.

Znika molo. Widoczne są już tylko amfiteatralnie rozmieszczone światła Triestu. Wychodzimy w morze.

Wszystkie próby na statku przebiegają pomyślnie. Nie bierzemy w nich bezpośredniego udziału, lecz widzimy, że odbywają się sprawnie i bez zarzutu. Osiągnięta szybkość przechodzi oczekiwania: dwadzieścia jeden i siedem dziesiątych węzła!

Niecierpliwimy się coraz bardziej. Chcemy jak najszybciej stać się sami gospodarzami, by mieć jak najwięcej czasu na wypróbowanie wszystkiego.

Z tej pierwszej podróży wracamy zachwyceni, ale nie uspokojeni. Nurtuje nas jedna i ta sama myśl: jak statek będzie się zachowywał na dużej fali, jaka będzie jego stateczność? Jak wytrzyma pierwszy sztorm na północnym Atlantyku?

Chwila wyruszenia do naszej Itaki - Gdyni - zbliża się szybko. Nareszcie przybywa załoga, za trzy dni wychodzimy do kraju, zabierając w podróż przeszło siedmiuset pasażerów. Jesteśmy gospodarzami na statku.

Pierwszy dzień pracy. Przed rozpoczęciem robót zbiórka całej załogi na pokładzie rufowym. Ustawiają się obok siebie trzy dział: pokładowy, mechaniczny i hotelowy. Wygląda to jak w wypadku największego niebezpieczeństwa: „Wszystkie ręce na pokład! *Ali hands on deck!*” Nie możemy zapomnieć o epoce żaglowców.

- Znaczy, zebraliśmy się tutaj wszyscy... - rozpoczyna kapitan swoje przemówienie.

Mimo woli przypomina mi się Trzeci Maj w Gdańsku, sprzed dziesięciu lat. Na pokładzie statku szkolnego - na którym rozpoczęliśmy pracę na morzu wśród niewiary całego społeczeństwa i niechęci najwyższych dostojników państwowych do naszych poczynań - przemawiał ten sam kapitan. Tam, na „Lwowie”, byliśmy wraz z kapitanem garstką romantyków, która wbrew wszystkiemu i wszystkim postanowiła wdrzeć się w szeregi ludzi morza, stworzyć flotę handlową, zbudować port, stocznie, zbudować statki. Trzeciomajowe przemówienie kapitana sprzed dziesięciu lat było odzwierciedleniem nastroju niewiary.

Podyktowała je raczej chęć uczczenia rocznicy przebudzenia się narodu z uśpienia.

Dzisiaj, po dziesięciu latach, mamy prawo nazwać siebie ludźmi morza. Rozpoczynamy pracę na najszybszym i największym motorowym transatlantyku na Bałtyku, Na pokładzie stoją szeregi ludzi zaprawionych do pracy we wszystkich działach służby na morzu; do pracy będącej dla nich chlebem powszednim. Zdajemy sobie sprawę z kontrastu pomiędzy tym zespołem ludzi, który będzie prowadził ostatni cud techniki okrętowej, a tamtą grupą chłopców sprzed dziesięciu lat, stojących na zbiórce na pokładzie sześćdziesięcioletniego weterana z epoki żaglowców. Zdajemy sobie sprawę, że jest to dorobek bez precedensu i że to budzi ufność w dalszy rozwój naszej floty.

Z obawą myślimy o przemówieniu rozpoczętym przez kapitana. Marynarze nie umieją przemawiać, niektórzy najwyżej potrafią opowiadać. Praca na morzu nie sprzyja rozwojowi krasomówstwa.

Kapitan mówi dalej:

- Dzień dzisiejszy jest wielkim dniem naszej bandery. Musimy sobie wszyscy zdać jasno sprawę, że w tej chwili stoi przed nami zadanie, które przez każdego z nas musi być wypełnione całkowicie i dobrze. Mamy zaledwie trzy dni, aby poznać jak najlepiej statek i zakres swych funkcji. Czasu tego musi starczyć każdemu. Wiem, że jest go niewiele, jak również wiem, że w niektórych działach jest za mało ludzi i że będą przeciążeni robotą. Ale Kraj przysłał nas tutaj wierząc, że potrafimy pokonać wszystkie trudności. Musimy spełnić pokładane w nas nadzieje. Znaczy, każdy musi zrozumieć, iż nie ma prawa myśleć nawet, że nie potrafi, czy nie wykona, lub wykona byle jak swe zadania. Znaczy, wszyscy teraz rozejdą się do swych działów i rozpoczną pracę. Znaczy, dziękuję!

Zgodnie z przygotowanym schematem zaczęło się poznawanie transatlantyku. Poszczególne grupy prowadzone były przez tych, którzy już dawniej przybyli na statek. Bez przerwy jeden za drugim ćwiczyliśmy alarmy, spuszczenie motorówek i łodzi ratunkowych. Kapitan krążył po całym statku. Jego szczęka, ten barometr nastroju, stała stale ł wyraźnie na „*fair*” - „pogodnie”.

Późnym wieczorem, gdy siedzieliśmy w nawigacyjnej, przeglądając mapy i studiując drogę do Gdyni, wszedł kapitan. Spytał nas, czy przewidujemy jakieś trudności.

Wszyscy byliśmy pełni jak najlepszych myśli. Cała załoga przejęła się swoją wyjątkową rolą - pierwszej na najbardziej nowoczesnym statku. Po trudnościach minionego okresu wydawało się nam, że jeśli motory nie staną i nie dostaniemy bardzo dużej fali, to nic już nie jest w stanie zaćmić podróży do Gdyni.

Zaczęliśmy rozmowę o pobycie w stoczni. Przypomnieliśmy sobie kalendarzyk i opowiedzieliśmy kapitanowi o „bratniej duszy”, która dała wyraz swym troskom w formie lakonicznych słów, napisanych mikroskopijnymi literkami.

Rozmowa stawała się widocznie zbyt familiarna, bo szczeka kapitana z wolna z „*fair*” przesunęła się na „*change*” - „zmianę”. Przez zaciśnięte zęby spytał:

- Znaczy, o jakim kalendarzyku panowie mówią?

Z szuflady spod map wyciągnęliśmy malutki, wytworny włoski kalendarzyk.

- Znaleźliśmy go na korytarzu załogowym, panie kapitanie.

Szczeka kapitana przesunęła się na SZTORM: Przez jeszcze bardziej zaciśnięte zęby wycedził:

- Znaczy, to mój kalendarzyk!

PODRÓŻ POŚLUBNA

Dzisiaj po raz pierwszy wychodzimy w morze na naszym najnowszym transatlantyku. Pierwszy samodzielny krok na trasie Triest - Wenecja. Przed wyruszeniem w podróż przewidziana jest na statku uroczystość z udziałem przedstawicieli dyplomatycznych kilku państw. Od rana na pokładzie krążą filmowcy, reporterzy, dziennikarze. W związku z przemówieniem dyplomatów będą grane hymny narodowe i w odpowiednim czasie podnoszone bandery tych państw. Największa gala, jaką można sobie wyobrazić. Cały ten rytuał morski ma być wykonany z włoską żarliwością i polską gościnnością.

Podróż zostanie uwieczniona medalem pamiątkowym wybitym dla uczczenia tego olbrzymiego kroku, jaki postawiliśmy na nlorzu. Od niczego do najwspanialszego, nowoczesnego transatlantyku.

Od wczoraj nurtuje mnie niepokój i rozpiera duma. Doznaję tych uczuć od momentu, gdy kapitan wręczył mi trzy kartki maszynopisu ze słowami:

- Znaczy, pan dopilnuje, żeby wszystko było zgodnie z instrukcją i PORZĄDNIEM. Znaczy, będzie pan kimś w rodzaju mistrza ceremonii.

Maszynopis zawierał bardzo dokładny rozkład uroczystości z podaniem godzin i minut, plan ustawienia załogi i gości, umundurowanie załogi, kolejność przemówień i związane z nim granie hymnów, podnoszenie bander etc. etc. Zsynchronizowanie tego wszystkiego miało dać pełny efekt.

Patrząc na maszynopis przypomniałem sobie pierwszy tego rodzaju rozkaz otrzymany od kapitana, gdy jeszcze jako szósty oficer na „Polonii” miałem sporządzić tabelkę do wpisywania pozycji statku na godzinę dwunastą w południe oraz ilości przebytych mil w podróży Gdynia - Nowy Jork.

Wówczas słowo „porządnie”, dodane do rozkazu, nie wzbudziło w mej wyobraźni wizji specjalnych trudności przy wykonywaniu tabelki. Narysowałem ją szybko, na kancelaryjnym papierze. Miękkim ołówkiem nawigacyjnym wykreśliłem potrzebne rubryki, z rubryką dla ilości minut przesuniętego zegara włącznie. O obramowaniu tabelki nie pomyślałem nawet. Zbyłem tę robotę przypinając swoje „dzieło” pinezką w gablotce zawieszanej w głównym hallu.

W parę godzin później umiałem już świetnie wykonać taką tabelkę na najlepszym kreślarskim brystolu wyproszonym od starszego mechanika, używając przy tym szablonów, grafionów i buteleczki najlepszego chińskiego tuszu „Perła”. Wytworne wzory symboli

szerokości i długości geograficznej przerysowałem z luksusowo wykonanej mapy wyszukanej w bibliotece okrętowej. Oramowanie tabliczki wykonałem trzema liniami rozmaitej grubości-

W rubryki tej tabelki wpisywałem później jak najstaranniej w ciągu całej podróży ilość przebytych mil, bez względu na to czy w danej chwili bardzo kołysało, czy też otaczała mnie ciżba pasażerów, czekających na podanie ilości mil jak na numer konia, który wygrał bieg. Stawki zakładów na ten temat były niekiedy bardzo wysokie.

Gdy zmieniałem poprzednią kartkę na swe nowe arcydzieło, sam byłem zachwycony. Tegoż wieczoru na wachcie usłyszałem od kapitana zdanie:

- Znaczy, pan potrafi wykonać tabelkę „porządnie”.

Słowo „porządnie”, jak i wszystkie inne, było przez kapitana wymawiane przez zaciśnięte zęby, lecz ze szczególnym naciskiem na „ą”. Każde jego polecenie musiało być wykonane ściśle i z precyzją, tak jak podany rozkaz.

Początkowo nie zdawaliśmy sobie sprawy z tej całej precyzji, ciesząc się w duchu z usłyszanego słowa „znaczy” i z tego mocno akcentowanego „ą” w wyrazie „porządek”. Oficerowie, którzy zbyt długo nie byli w stanie tego zrozumieć, schodzili ze statku z urazą i żalem, że kapitan im nie ufa. Wielu z nich drażniła konieczność meldowania wykonanych poleceń. „Księga rozkazów nocnych” była według niektórych dokumentem stwierdzającym kompletny brak zaufania kapitana do naszych wiadomości fachowych. Bolały ich zapisywane w książce polecenia, takie jak na przykład rozkaz budzenia kapitana w nocy i meldowania o „odkryciu się” światła latarni leżącej przy naszym kursie, lub podanie godziny budzenia go w wypadku, gdyby latarnia „nie odkryła się”. Słowo „porządnie”, dodawane niekiedy do rozkazu, „dobijało” owych oficerów i tak już rozgoryczonych samym rozkazem.

W porcie czy na morzu, poczynając od godziny ósmej rano, nie mógł „istnieć” na statku nie ogolony oficer pokładowy. Nie do pomyślenia było również nałożenie przez któregoś z oficerów munduru odmiennego od tego, w jakim był kapitan. Oficerów wychodzących na wachtę od godziny ósmej starszy oficer zawiadamiał przez sternika, jak mają być ubrani. Jeśli w ciągu dnia kapitan z powodu ciepła lub zimna zmienił mundur z granatowego na biały lub z białego na granatowy, wszyscy oficerowie, którzy obejmowali służbę na mostku, byli już odpowiednio ubrani.

Wszystko miało swoje ramy. Każda służbowa rozmowa kapitana na statku była ujęta w ramy. Na powitanie kapitana salutował pierwszy. Po skończonej rozmowie dziękował i znów salutował z jednakową dokładnością każdemu.

Nawet prywatne życie kapitana, jeśli musiało być na statku wystawione na zewnątrz, ujęte było w nieugięte ramy. Na „Polonii” dwutygodniowe rejsy na Liniu Palestyńskiej nadawały się znakomicie do wyczerpujących studiów nad jego zwyczajami.

Żona kapitana przez dłuższy czas mieszkała w Hajfie i prawie za każdym razem była obecna przy wyjściu statku na morze. Jeśli „Polonia” odchodziła od mola, scena pożegnania wyglądała zawsze jednakowo: Kapitan, po wydaniu rozkazu rzucenia ostatniej liny łączącej statek z lądem, przechodził na skrzydło mostku, wychylał się przez podniesione okno nockhausu, odsłaniał głowę - trzymając w ręku czapkę tak jak gdyby trzymał hełm rycerski - i głośno wołał do stojącej na molo żony:

- Halino! Znaczy, tak jak umówiliśmy się!

Po czym nakładał czapkę, przechodził na środek mostku i cały był już pochłonięty manewrowaniem.

W ten sposób kapitan żegnał się wyłącznie z żoną. Ten sposób pożegnania bawił nas początkowo, tak jak i słowo „znaczy”, usłyszane po raz pierwszy. Z biegiem czasu zaś czuliśmy w pożegnaniu tym dopatrywać się trafności wyboru chwili, porządku w ustaleniu czynności, a nawet rycerskości.

Dla tych, którzy zżyli się z kapitanem, wzajemne zrozumienie sposobu wykonywania wspólnych obowiązków zacierało coraz bardziej możliwości powstawania konfliktów. Z przykrością też dowiedzieliśmy się, że Znaczy Ka-pitah odejdzie do Monfalcone na budowę nowego transatlantyku. W parę dni po otrzymaniu tej wiadomości kapitan zaproponował nam przejście wraz z nim na nowo budowany statek.

Od tego momentu stosunek kapitana do nas uległ zasadniczej zmianie: przestał on reagować na nasze niedociągnięcia. Stało się to bardziej uciążliwe niż poprzednio zwracane uwagi. Dlatego obecnie słowo „porządnie”, dodane do polecenia, tym bardziej musiało wykluczać pomylenie się czy nieścisłość. Toteż patrząc na otrzymany maszynopis z rozkładem czynności wiedziałem, że wszystkie- trudności muszą być przewidziane i że nie może być zaskoczenia.

* * *

Wszyscy w nieskazitelnie białych mundurach, od kapitana do chłopca pokładowego włącznie, celebруем z dumą inauguracyjne wyjście w morze pierwszego polskiego nowoczesnego transatlantyku pasażerskiego. Przejęci jesteśmy jedną i tą samą myślą: nie popełnić jakiegoś błędu, który by nas ośmieszył! Błąd może się zdarzyć jutro, pojutrze, byle nie dzisiaj w pierwszym dniu.

Boimy się nie tyle błędów nawigacyjnych, bo tych nie popełnimy, lecz raczej owych małych, pozornie nic nie znaczących „potknięć”, które przechodzą do historii jako anegdota i są zapamiętywane prawie tak samo gorliwie jak sławne bitwy morskie. A niebezpieczeństw „potknięcia” jest mnóstwo: źle obliczony moment spuszczenia bandery, podniesienie obcej bandery odwróconej barwami, podniesienie sygnału błędnie zrozumianego przy tłumaczeniu go z międzynarodowego kodu sygnałowego itd. itd.

Ze wszystkich, statków w porcie patrzą na nas, ze wszystkich statków wycelowane są w nas lornetki, śledzące każdy ruch na pokładzie, każdy- podniesiony sygnał, każdą banderę.

Sternikom drżą ręce przy wiązaniu flag sygnałowych. Flagi muszą być tak zawiązane, by „pękały” po podniesieniu na kształt kolorowych ogni i z ciemnych punktów w mgnieniu oka zmieniały się w trzepoczące barwami litery, mówiące do wtajemniczonych całymi zdaniem. Opadać potem muszą „piorunem”, gdy tylko rozmawiający z nami statek barwnym słowem odpowie: „zrozumiałem”.

Żadna bandera nie może wznieść się nad statkiem owinięta dookoła swej flaglinki. Nie może być tłumaczeń; „urwała się”, „zakreśliła się”, „pomyliło się”.

Wszystkie mijające nas statki witają „Piłsudskiego” rykiem syren i gwizdków oraz gamami różnobarwnych flag, mówiących nam o życzeniach. Wszystkie z sympatią i zainteresowaniem odnoszą się do naszego nowego statku, który za parę godzin zacznie pisać stewą historię swego życia na wodach całego świata.

Tych rozmów ze statkami i wszystkich podziękowań nie ma na trzech kartkach maszynopisu wręczonych mi przez kapitana. Należą do odwiecznego rytuału *Maiden-trip* - dziewiczej podróży statku, który po raz pierwszy wychodzi w samodzielny rejs.

Na razie na „Piłsudskim” wszystko idzie sprawnie jak na starych „klejnotach”. Wyczerpała się w końcu zawartość maszynopisu.

- Stacje manewrowe!

Telefoniczne meldunki podają, że bak i rufa są „czyste”. Rączki telegrafów maszynowych stają wreszcie na „cała naprzód”. Na fioletem oświetlonych tachometrach strzałki wskazują maksymalne obroty obu śrub.

Z prawej burty zostaje w oddali stocznia Monfalcone, gdzie urodził się nasz statek. Pierwszy postój przewidziany jest w Wenecji, mieście zakochanych, Mekce nowożeńców, których kilka par jest na burcie.

Tych kilka godzin drogi z Triestu do Wenecji to w dalszym ciągu praca przy odczytywaniu trzepoczących na wietrze słów, wykwitających flagami nad pokładami mijanych

statków. Od momentu rzucenia cum do tej chwili wszystko działa sprawnie, wszystko potrafimy obsłużyć, mimo że każdy szczegół jest dla nas nowością.

Ze steru schodzi sternik manewrowy, Jan Dominik, który podobnie jak i my przyszedł z „Polonii”. Jego miejsce zajmuje przysłany przed paroma dniami z Gdyni sternik Sierbista. Już po chwili daje oczami znak, że nie może sobie poradzić z kompasem Sperry. Na „Polonii” był co prawda żyrop Kompas Anschütz, ale Sierbista widzi żyro-kompas po raz pierwszy. Pokazuje palcem tarczę ustawionego niemal pionowo repetytora żyrokompasu i szepce:

- Co on jest?... Co on jest?... - nie może znaleźć od powiedniego słowa, żeby wyrazić swe zdumienie i oburzenie. - Co on jest taki „dziki”, panie poruczniku?

Wszystkie kompasy magnetyczne mają tarcze ustawione równoległe do płaszczyzny horyzontu. Ten jest nachylony o sześćdziesiąt stopni nieomal. Kompas magnetyczny jest niemy. Ten zaś stale ma coś do „powiedzenia”. Raz ciszej, raz głośniejszy, szybciej lub wolniej - ale stale „mówi”. To ponad wytrzymałość nerwów w takim dniu jak dzisiejszy. Sierbista, nienaganny sternik, jest zagrożony w swej reputacji. Żyrop Kompas to dla niego odkrycie jak swego czasu dla Kolumba - Indianie. A więc - dziki!

- Ja wolę sterować według magnetycznego, panie poruczniku - szepce Sierbista.

Magnetyczny Kompas stoi obok, ale mamy jak najszybciej przeciwżyć wszystkim marynarzy w sterowaniu według żyrokompasu. Uspokajam Sierbistę, że nie ma żadnej różnicy między sterowaniem według kompasu magnetycznego i żyroskopowego, by nie zwracał uwagi na terkotanie „żyra”.

- Ale tu wszystko nowe, jak zaraz po ślubie – mówi Sierbista. W tej chwili zaterkotało „żyro” i sternik zszedł parę stopni z kursu.

- Tu wszystko denerwuje - szepce Sierbista. - Trzy stopnie zszedłem z kursu. Przy takiej pogodzie nie schodziło się nigdy więcej niż o stopień. Ale „dziki”!

Kropelki potu pokrywają całą twarz sternika, tworząc strugi. Mówię mu, że jeśli nie da rady, niech steruje według magnetycznego, po czym odchodzę na skrzydło mostku do repetytora żyrokompasu. Powoli statek wraca na kurs. Jeszcze raz schodzi z kursu o trzy stopnie, teraz dla odmiany w prawo.

Po piętnastu minutach statek leży prawie stale na tym samym kursie. Podchodzę znów do Sierbisty. Steruje według „żyra”. Uśmiecha się sam do siebie:

- Takie trudne to nie jest. Dam radę. Ale „dziki” to on jest!

Wchodzimy na opalizujące perłowo wody Wenecji. Zwiększa się ilość statków witających nas syrenami i gwizdkami. Rzucamy kotwicę - skończony pierwszy krok.

Mamy spuścić motorówkę. Kapitan chce pojechać nią na ląd. Przyglądam się z mostku, jak będzie wyglądało to pierwsze spuszczenie motorówki w reprezentacyjnym miejscu Wenecji. Akcja ta ma być sfilmowana przez Polską Kronikę Filmową i nagrana przez Polskie Radio.

Spuszczenie motorówki odbywa się zgodnie z najsurowszymi przepisami. Wszyscy ludzie są na właściwych miejscach. Zdjęcie mocowań i puszczenie hamulców odbywa się w ciszy. Ani jednego zbędnego ruchu, ani jednego głosu poza wydaniem i powtórzeniem rozkazu. Cały mechanizm działa bez zacięcia.

Naraz dopada mnie jeden z „dyrektorów od radia”. Kolega z zamierzchłych szkolnych czasów, z trzeciej klasy - Antoś. Przypominam go sobie, jak zalewał się łzami z powodu otrzymanej czwórki. Zawsze musiała być piątka.

Antoś perswaduje mi gorączkowo:

- Zrób coś, żeby ci ludzie mówili! Przecież ta martwa cisza zepsuje nam całe nagranie!

Z identyczną pretensją występuje „dyrektor od filmu”:

- Panie, gdzież tu akcja? Tu nie ma żadnej akcji.

Tłumaczę, że taki sposób spuszczenia szalupy jest dowodem doskonałego wykształcenia załogi. Krzyk i bieganina znamionują brak kultury morskiej na statku.

- Zrób coś dla mnie! - prosi Antoś. - Niech wołają, krzyczą, klną! Przecież ludzie muszą coś słyszeć!

Filmowcy denerwują się jeszcze gorzej:

- Tyle metrów taśmy zmarnowanych. Żadnej akcji! Na porządnym statku jest życie, ruch, bieganie. Kapitan was nigdy nie gania? Niczego od was nie wymaga?

- Kapitan wymaga od nas matematyki i znajomości języków obcych.

- Ale przecież tego ani sfilmować, ani nagrać nie można - biada zawiedziony Antoni.

Motorówka osiada na wodzie. W dole zawarczał motor i łódź odeszła pod trap.

Antoni niepokieszony domaga się czegoś ciekawego o statku. Czegoś niezwykłego.

- Wiesz Antoni, ile ten statek ma matek? - pytam, by go uspokoić.

- Jedną, chrzestną - odpowiada jak zwykle na piątkę.

- Z nią... cztery. Pozostałe trzy są zawsze na statku.

Antoni nie dowierza. Ale jest szczerze zaciekawiony. Zaczynam więc wyliczać:

- Pierwsza, to matka okrętowa. Coś w rodzaju opiekunki dla dzieci podróżujących statkiem. Druga, to matka żyrokompasu. Tuż przy drugim kominie na pokładzie słonecznym znajduje się kabina, gdzie umieszczony jest właściwy kompas bąkowy, czyli żyroskopowy, zwany matką. Od niego rozchodzą się kable do wszystkich repetytorów, małych puszek z

różami wiatrów, które ustawiają się według wskazań kompasu-matki. Trzecia matka, to matka-zegar. Ta stoi w kabinie nawigacyjnej. Na statku, jak widziałeś, we wszystkich salach i jadalniach umieszczone są zegary. W czasie podróży statku na wschód lub zachód zmienia się czas okrętowy, mniej więcej zgodnie ze słońcem. Codzienne regulowanie takiej ilości zegarów zajęłoby zbyt wiele czasu. Robi się to więc automatycznie dla statku z kabiny nawigacyjnej, regulując zegar-matkę.

Przepraszam zachwyconego trzema matkami Antoniego i idę zadzwonić do szóstego oficera przy trapie, by dał znać na mostek, gdy motorówkę dla kapitana będzie miał gotową. Zgodnie z tradycją morską, jeśli statek ma połączenie z lądem przy pomocy szalup okrętowych, kapitan siada do łodzi zawsze ostatni, by nie czekać na kogoś z załogi.

Na m.s. „Piłsudski” mamy olbrzymią centralę telefoniczną. Sieć telefonów obejmuje dosłownie cały statek. Wystarczy pokręcić tarczę aparatu, aby mieć połączenie z każdym zakątkiem. Ale gdy „szósty” melduje wreszcie, że motorówka kończy się zapełniać ludźmi i za chwilę będzie gotowa do drogi, nie korzystam z kremowobiałego telefonu dla zawiadomienia o tym kapitana. Coś podobnego jeszcze się u nas nie przydarzyło, by służbowy oficer nie zawiadomił kapitana osobiście i nie odprowadził go do trapu.

Z trudem przychodzi nam wzywianie się w nową epokę.

Kapitana zastałem w kabinie, gotowego do wyjścia.

Ubrany był w tropikalny garnitur, w rękę trzymał elegancki kapelusz „panama”. Zameldowałem o gotowości motorówki.

Wychodzimy razem z kabiny. Asystuję kapitanowi przez długie korytarze, zjeżdżamy windą na pokład, skąd prowadzi trap do motorówki. Nie zamieniamy ze sobą ani jednego słowa, chociaż wiemy, że myślimy o jednym i tym samym; o tym, że zakończony właśnie odcinek podróży był odcinkiem „porządnej” pracy, że takich odcinków i podróży mamy jeszcze wiele przed sobą i że wszystkie muszą być „porządne”. Wiem, że w kapitanie triumfuje dziś świadomość zwycięstwa włożonej w nas pracy.

Wchodzimy obaj na podest trapu. Salutuję cały czas, zanim kapitan nie wejdzie do motorówki. Po starych szalupach ratunkowych „Polonii”, ze wstawionymi w nie motorami, obecna motorówka wydaje się istnym cudem nowoczesnej techniki. Posiada nawet radiostację.

Kapitan wchodzi do motorówki uśmiechnięty. Nikt z nas jeszcze go takim nie widział. Jakby nigdy nie miał na sobie hełmu z lodową przyłbicą.

Oficer przy sterze motorówki salutuje witając kapitana. Ja również jeszcze raz salutuję i pytam, czy motorówka może odbić? Salutowaliśmy może w tym dniu zbyt często, ale było to

przecież zakończenie pierwszego etapu podróży. Odprężyliśmy się i nabieraliśmy pewności siebie.

Kapitan kiwa głową na znak, że motorówka może od-* bić. Powtarzam rozkaz oficerowi przy sterze i jeszcze raz salutuję odbijającą od burty statku łódź. W tej chwili kapitan podnosi z lekka panamę i poprzez warkot motoru słyszę, jak woła do mnie:

- Panie Borchardt! Znaczy, tak jak umówiliśmy się!

STARZY ZNAJOMI

Z szybkością dwudziestu węzłów mija życie i mijają postrzępione brzegi Europy w podróży naszego nowego transatlantyku „Piłsudski” z Wenecji do Gdyni. Jego nowoczesna budowa w nieoczekiwany sposób zmienia ustalone formy współżycia z kolegami, pasażerami i samym statkiem.

Jak zwykle sternik manewrowy, Jan Dominik, budzi nas na wachtę, nucąc cichutko kołysankę kaszubską, jaką śpiewano mu w rodzinnym domu. Dominik, z tytułu swej zaszczytnej funkcji sternika manewrowego, należy jak gdyby do pretorianów. Na „klejnotach” tak się utarło, że niektórzy kapitanowie idąc na zastępstwo tja inny statek zabierali ze sobą sternika manewrowego, z którym w czasie manewrów tworzyli jeden instrument połączony latami współpracy. Niekiedy bowiem brak było czasu na zbyt formalne czekanie na powtórzenie rozkazu. Sternik już z gestu kapitana wiedział, co ma robić, a powtórzenie rozkazu było tylko echem wykonanej czynności.

Dominik dobrze rozumie mękę człowieka od lat budzonego na wachtę w chwili najgłębszego snu. Z ciepłej, przytulnej koi trzeba wyjść na śnieżycę, w mgłę, w tropikalną ulewę, w sztormowy wiatr siekący deszczem. Niekiedy z kolegów w czasie pobytu w domu prosili czasem, aby ich budzić nocą „na wachtę” po to tylko, by mieć satysfakcję, że właśnie nie trzeba wstawać, że można spać i śnić dalej.

Gdy Dominik przekonywał się, że świadomość budzonego zdolna już jest do zrozumienia, w co ma się ubrać - zaczynał szczegółowo wyliczać, jakie części garderoby należy na siebie włożyć z uwagi na pogodę. Tak było na „klejnotach”. Teraz na „Piłsudskim” Dominik nie wie, co ma powiedzieć na ten temat. Mostek zakryty. Wirujące kręgi szklane pozwalają lepiej widzieć w siekącym deszczu niż dawniej z odkrytego mostku. Wystarczy nacisnąć wyłącznik wentylatora, by wpuścić strugę ciepłego powietrza ze specjalnych termotanków. Niepotrzebne są swetry, kozuchy i nieprzemakalne płaszcze. Dominik kończy więc teraz kołysankę jedynie krótkim komunikatem meteorologicznym.

Szybkość transatlantyku napawa nas dumą. Przejąłem wachtę wypatrując światła Otranto, a zdaję ją już z dobrze widoczną luną latarni Santa Maria di Leuca, znaczącą południowy cypel Apulii.

Szybkość ta zaczyna wbijać nas nie tylko w dumę, ale i w próżność. Na wachtę wychodzimy napuszeni i sztywni, starając się prześcignąć wyglądem najbardziej wytworne postacie oficerów z marynarskiego żurnala mód, jaki stanowi Rocznik Astronomiczny

angielskiego wydawnictwa *Browns, Son and Freyguson Ltd.* z Glasgow, wypełniony tysiącami reklam i ogłoszeń.

Chłopak kabinowy przynosi z rana mundury tak nakrochmalone, że czujemy się w nich jak w pancerzach. Nieskalana biel pantofli i pokrowców na czapkach czyni nas wytwornymi od stóp do głów. Oczy nasze nie widzą nic prócz służby, słońca i horyzontu. Nie spostrzegamy nawet pięknych pasażerek, które w swej wędrówce po statku dotarły aż do mostku, gdzie zostały wstrzymane groźną tablicą WEJŚCIE WZBRONIONE.

Bez naszego udziału stajemy się mimo woli „zakazanym owocem”, przedmiotem zainteresowania ze strony pań. O rozmowie podczas wachty nie może być nawet mowy. Budowa statku odseparowała nas zupełnie od pasażerów; z mostku możemy zejść kręconymi schodami na główny korytarz, wprost do mesy, nie przechodząc przez pokłady ani przez pomieszczenia pasażerskie, co było nieuniknione na naszych starych transatlantykach.

Nie zgłębiona dotychczas tajemnica żyrokompasu Sper-ry wciąż nas nurtuje i wzmacnia czujność. To życie „na wiarę” z przedmiotem codziennego i tak podstawowego użytku trzyma nas w stałym napięciu. Również skoncentrowana na mostku sieć alarmowopozarowa powoduje w naszej wyobraźni pożary coraz to innych sekcji. Przy tej ilości kabli, przeprowadzonych na statku, wszystkiego można się spodziewać. Kilkakrotnie na przykład ni stąd, ni zowąd dzwonił termiczny wykrywacz ognia. Wówczas telefonowaliśmy do straży ogniowej, by sprawdzili odpowiednią sekcję. Alarmy na szczęście fałszywe.

W pamięci mamy wszystkie niespodzianki dziewiczych podróży. Wspaniałą włoski „Rex” był podobno jakiś czas w podróży bez światła. Na słynnej francuskiej „Normandie” w powrotnej dziewiczej podróży z Nowego Jorku na płytkich wodach Ambrose Channel „wysiadły” mechanizmy napędowe. Przyczyną było nieznanе dotychczas zjawisko zatrzymywania się turbin, spowodowane gwałtownym spadkiem napięcia przy nagłym wejściu statku z dużą szybkością na płytkie wody.

Nasi mechanicy byli o tyle w dobrej sytuacji, że mieli „zakładników” w postaci dwóch inżynierów gwarancyjnych ze stoczni Monfalcone.

Właściwa dziewicza podróż „Piłsudskiego” miała się odbyć dopiero na trasie z Gdyni do Nowego Jorku. Na tym szlaku będziemy mogli wreszcie ocenić go i poznać, co nas czeka w przyszłości. Obecna podróż uważaliśmy wyłącznie za doprowadzenie statku z miejsca budowy do macierzystego portu.

Trosk naszych nie ujawnialiśmy na zewnątrz, niemniej jednak zasłaniały nam one skutecznie czarujące postacie pań. Panie przyjęły to widocznie jako lekceważenie ich kobiecości. Zjawiały się na wachcie razem z nami i „trwały” cały czas, siedząc na

przyniesionych leżakach lub na relingach. Każda miała wyraz kobiety zdecydowanej zostać Madame Butterfly. Wszystkie operacje przeprowadzały zgodnie i zbiorowo. Niektóre były w kostiumach kąpielowych, inne w przewiewnych i szerokich szortach.

Trudno było powiedzieć, który strój był „niebezpieczniejszy”. Panie w zasadzie „tylko” się opalały. Ale opalały wszystko, niekiedy w pozach niewygodnych dla siebie, ale zabójczych dla nas. Chcąc być jak najbliżej słońca, potrafiły układać się tuż przy kompasie, z którego braliśmy namiary.

Gdy zobaczyły, że usiłujemy nie patrzeć na nie przy braniu namiarów czy wysokości słońca - część z nich przeniosła się na drugą ładownię, która znajdowała się tuż pod oknami mostku.

Najbardziej wrażliwym okazał się nasz najmłodszy, szósty oficer. Chłopiec o duszy poety odmówił wychodzenia dla brania namiarów w dzień i nie podchodził do okien na mostku. Wreszcie, gdy panie zaatakowały mocniej, oświadczył, że to jest „zajazd” i że nic robić nie będzie, bo mostek to Soplicowo oblegane przez „Horesz-kówny”. Przed każdym oknem mostku - zaścianek, a koło skrzydeł mostku czyha „niedźwiedź, mospanie”.

Przed przejściem przez Cieśninę Messyńską przewerto-waliśmy „Odyseję”, spodziewając się, że na mostku będziemy mieli gości zaopatrzonych w baedekery i opisy tych miejsc, przez które mamy przechodzić. W oczekiwaniu na nieodłączne pytania uzbroidliśmy się nawet w najstarsze żeglarskie przysłowie: *Incidit in Scyllam, qui vult viare Charybdim**. W zanadru mieliśmy między innymi wyjaśnienie, że wiry zwane Garofali, wytworzone wskutek prądu pływowego Montante, noszą odwieczne nazwy Scylla oraz Charybda i są po dziś dzień niebezpieczne dla małych jednostek.

Starożytnego żeglarza, znużonego walką z prądami, wabiły cieniste lasy Kalabrii, ale zbliżenie się do brzegów znaczyło niechybną śmierć w wirach u stóp niedostępnych skał. Ptaki były tylko swobodne i przelatując nad niebezpieczeństwem kusiły do naśladowania. By wzmocnić ich czar wabienia, Homer kazał im przybrać postacie pół-ko-biet, pół-ptaków. A Odyseusz, aby stać się głuchym na ich wołanie, kazał zakleić swej załodze uszy, sam zaś przywiązał się do masztu. Po dziś dzień każdy kapitan związany jest artykułami „Przepisów drogi na morzu”, zabraniającymi mu zmiany kursu wyłącznie na podstawie zdradliwego głosu syreny.

* *Incidit in Scyllam, qui vult vitare Charybdim* (łac.) - chcąc uniknąć; Charybdy wpadł na Scyllę

Ale oto już z lewej burty widać stożek Etny. Wchodzimy do cieśniny. Kapitan po raz pierwszy na tym odcinku podróży przebywa dłużej na mostku. Widząc oblegające mostek panie - ocenia w lot grożące nam niebezpieczeństwo:

- Znaczy, ja sędzę, że dobrze by było, gdyby panowie sobie uszy zatkali woskiem.

W odpowiedzi pokazujemy kapitanowi luk drugiej ładowni, wyjaśniając, że w tym wypadku wosk nic nie pomoże.

- Znaczy, rzeczywiście, tak sobie można wyobrazić raj Mahometa.

Rozmowę przerywa wejście na mostek paru zaproszonych przez kapitana osób, z ministrem na czele. W pamięci jak żywe stają mi fiordy Norwegii -i historia z Quanto Costo. W dodatku minister zwraca się do mnie z zapytaniem, czy widoczna latarnia morska ma związek z „Odyseją”, czy może ma jakieś inne historyczne znaczenie? Minister nosi szpakowatą brodę, a tuż obok skaliste brzegi Kalabrii. Pokusa, by zablysnąć przed dostojnikiem czymś nieoczekiwanym, jest straszna. Już mam gotową odpowiedź, lecz w tej chwili kapitan, który obserwował latarnię przez lornetkę, odejmuje ją od oczu i sam zwraca się z wyjaśnieniem:

- Znaczy, Hannibal, uchodząc z Italii na statku, zobaczył ten cypel. Pilot powiedział mu, że to cypel wyspy Trinacrii, Sycylii. Hannibal będąc przekonany, że pilot jest w zмовie z Rzymianami, kazał go zamordować. Lecz gdy się przekonał, że pilot mówił prawdę, nazwał ten cypel jego imieniem, Pelorus. Imię to zostało następnie użyte do nazwania przyrządu powszechnie dzisiaj używanego, skonstruowanego przez oficerów marynarki brytyjskiej, Frienda i Browninga, w 1854 roku. Znaczy, jest to coś w rodzaju róży kompasowej bez magnesów. Jeżeli pana ministra przyrząd ten interesuje, to po przejściu cieśniny natychmiast pokażemy...

Podczas przejścia całej cieśniny już nie chciało mi się więcej dawać żadnych wyjaśnień. Kapitan okazał się lepiej przygotowany od nas. I to bez dodatku własnej fantazji.

Nieznajomość żyrokompasu Sperry nie przestaje nas gnębić, a skutki tego nie kazały na siebie długo czekać. Przy każdym sprawdzaniu poprawki jego różnią się coraz bardziej. Duża szybkość statku zmusza nas do ciągłego kontrolowania wskazań kompasu magnetycznego i bąkowego. Staramy się co kwadrans mieć określoną poprawkę. Przy tej szybkości w przeciagu piętnastu minut przebywamy pięć mil.

W nocy, w drodze z Palermo do Algieru różnica z dwóch stopni skacze nagle do dziewięćdziesięciu. Zamiast na zachód idziemy pełną szybkością w ład afrykański. W porę zauważony błąd mógł w najgorszym wypadku spowodować zejście z kursu o pięć mil. Przechodzimy na sterowanie według kompasu magnetycznego. Jeszcze raz o-kreślamy

poprawkę kompasu z gwiazd i meldujemy kapitanowi przez staroświecką szprechrurę - „przyrząd” ten bierze początek przy jednym z okien mostku, a kończy się przy poduszce kapitana - że Sperry wykazuje różnicę dziewięćdziesiąt stopni, wobec czego musieliśmy „żyro” zatrzymać. Sterujemy według kompasu magnetycznego, którego poprawkę tylko co określiliśmy. W najgorszym wypadku możemy być o pięć mil na południe od kursu. Jest bezchmurnie i cisza, gdy tylko ukaże się horyzont, będzie można określić pozycję. „Dziękuję” kapitana zatwierdza powrót do starego, lecz niezawodnego kompasu magnetycznego.

W Algierze spotykamy się z przestarzałym nieco luksusem stoczni angielskich. Reprezentuje go motorowiec pasażerski „Doric”. Nie zwracamy na niego nawet uwagi. Żaden statek, który ma mniejszą szybkość od dwudziestu węzłów, nie jest godzien naszego zainteresowania.

Pasażerowie „zwiedzają się” wzajemnie. Nas nie interesuje nic poza kompasem Sperry. Już niby chodzi i niby coś wskazuje, nawet prawidłowo. Ale grzeje się, jest ciepły. Mamy ochotę go rozebrać, jednak przezorniejsi twierdzą, że - jak zawsze - okaże się później, iż ma zbyt dużo części i nie będziemy wiedzieli, co z nimi zrobić.

Nieznajomość żyrokompasu kładzie twardą zapórę pomiędzy nami a spokojem. Nie bawią nas nawet port i wino Malaga. Za to „Horeszkówny” znają już statek na wylot i są jak u siebie w domu. Nie przestając nas nękać w dzień, postanawiają zabrać się do nas z bliższej odległości. Po wyjściu na Atlantyk zdecydowały, że teraz jest już bezpiecznie i wysłały do kapitana delegację z żądaniem, by oficerowie nawigacyjni wolni od służby byli wszyscy obecni na wieczornych balach: „Po to przecież one jada, aby poznać ludzi morza i nie do pomyślenia jest, by w dwudziestym wieku można było tak ludzi więzić i zamykać”.

Kapitan słuchał i zakończył lakonicznie:

- Znaczy, oficerowie nawigacyjni są do prowadzenia nawigacji i czuwania nad bezpieczeństwem statku. Mają panie towarzystwo starszego oficera i to musi wystarczyć. - „Horeszkówny” obraziły się.

Następnego dnia przy kolacji kapitan, chcąc ułagodzić nadąsane panie, wyjaśnił:

- Znaczy, ja sędzę, iż panie przyznają mi jednak rację, że oficerowie są do prowadzenia nawigacji. Właśnie idący przed nami „Doric”, którego państwo zwiedzali w Algierze, zderzył się we mgle przy brzegach Portugalii. Pasażerów zabrał z niego statek angielski „Orion”, który był bliżej od nas. Znaczy /ja sędzę, że paniom nie byłoby przyjemnie wsiadać w nocy do łodzi ratunkowych. Nie chcę przez to powiedzieć, iż na tamtym statku oficerowie tańczyli w nocy, zamiast stać na wachcie. Na pewno nie. Tylko panie muszą zrozumieć, że czujność jest konieczna właśnie dla dobra samych pań.

Skutek tego przemówienia był wprost fatalny. Staliśmy się bohaterami, którzy uratowali nasze „Horeszkówny” od wysiadania w burzliwą noc z ciepłych kabin do zalanych zimną wodą łodzi ratunkowych. Wszystkie zawdzięczały nam teraz życie i były gotowe do wszelkich ofiar na naszą, oczywiście, korzyść.

Męcząc się nad niezbadanymi tajemnicami Sperry dotarliśmy do Kanału Kilońskiego. Przy dochodzeniu do nabrzeża poczuliśmy ledwie uchwytny wstrząs. Po chwili telefon z sekcji dziobowej doniósł, że statek doszedł do nabrzeża przednią częścią, co spowodowało wgniecenie burty w kabine stewardów. Koja prysła, a śpiący w niej steward został wyrzucony na podłogę. Poza tym innych uszkodzeń nie ma.

Stojący na sterze Dominik mało się nie rozplakał, gdy to usłyszał. Łzy mu kręciły się w oczach:

- Przecież zawsze tak dobijaliśmy w kanale!

- Znaczy, kształt dziobu jest inny - wyjaśnił kapitan. - Znaczy, tak podchodzić nie można. W tamtych portach były wszędzie niskie mola, a tu jest wysokie.

Naraz z mola posłyszeliśmy znajomy głos dyrektora naczelnego naszej linii. Według wytycznych Admiralicji Brytyjskiej oficer marynarki nie może być Pierwszym Lordem Admiralicji - podobno tylko dlatego, by nie faworyzował kolegów. Nasz „Pierwszy Lord” również nie był marynarzem. Stojąc na molo chciał koniecznie zobaczyć kapitana. Był bardzo podniecony i rozgorączkowany. Na widok kapitana wychylającego się z jnostku wydał mu polecenie zapisania nazwiska pilota, by pociągnąć go do odpowiedzialności za wyrządzone Towarzystwu szkody. Kapitan z miejsca przerwał cały dalszy potok słów:

- Znaczy, ja wyłącznie odpowiadam za statek i to moja wina, a nie pilota!

Przebieg Kanał Kiloński - Gdynia mija jak jedna chwila. Cała Gdynia nas wita, tysięczne tłumy zaległy nabrzeże przy Dworcu Morskim. Okazuje się jednak, że nasze przyjście jest złudzeniem: przyjdziemy dopiero jutro o dziesiątej rano. Przed wschodem słońca mamy wyjść w morze, by wejść do portu ponownie - tym razem oficjalnie.

Jesteśmy rozgoryczeni, wszyscy nareszcie pragniemy się odprężyć. Również urzędnicy na statku potrzebują przeglądu. Ale i tak czujemy się szczęśliwi, że doszliśmy bez wypadku. Jeden Dominik nie rozmawia z nikim, tylko sam z sobą rozważa sprawę:

- Trzeba było jeszcze troszeczkę podejść i nie dochodzić. Ale ja tu od steru nic nie widzę. Nie widziałem, że doszedł!

Aż żal na Dominika patrzeć. Tłumaczymy mu, że przecież nikt nie ma do niego pretensji. A on nam na to:

- Ale ja sam mam do siebie pretensję!

O świcie, gdy miasto jeszcze spało, bez głosu syreny wymknęliśmy się w morze. Krążymy w okolicy Helu. Punktualnie o dziesiątej jesteśmy między latarniami wejściowymi portu. Podchodzimy do Dworca Morskiego udekorowanego flagami. Gra olbrzymia orkiestra Marynarki Wojennej. Na górnym peronie dworca ministrowie i zaproszeni goście. Jeszcze tylko kilkaset metrów. Zacumujemy i wreszcie odpoczniemy.

Transatlantyk sunie wzdłuż nabrzeża. Dominik przezornie nie pozwala mu się zbliżyć. Czuje już statek nerwami. Zbliżamy się do ślepego rogu, jaki tworzy nabrzeże Dworca Morskiego z prostopadle doń idącym nabrzeżem, na którym stoi kapitanat portu> Musimy tak ustawić statek, by pozostało kilkanaście metrów od tego niebezpiecznego rogu. Czerwone znaki ustawione na moło wskazują, jak statek_ ma stanąć, by można było przerzucić trap z pokładu na górny peron dworca.

Rączki telegrafów maszynowych stoją na „stop”. Fioletowe światło tachometrów oświetla wskazówki obrotów śrub. Na nabrzeżu tysiące głów, jedna przy drugiej. Kapitan na skrzydle mostku ocenia szybkość i odległość. Wreszcie podaje komendę.

- Obie całą wstecz!

- Obie całą wstecz! - odpowiadam, przesuwając rączki telegrafów na „całą wstecz”. Lecz smuga światła, którą maszynownia sygnalizuje wykonanie rozkazu, stoi na „stop”. Nie ruszają się również strzałki obrotów śrub. Statek sunie nieubłaganie w ślepy róg.

Naraz dzwoni telefon z maszynowni. „Szósty” mówi zrazu głośno, a potem krzyczy:

- Motory nie działają!

- MOTORY NIE DZIAŁAJĄ! - przekazuję kapitanowi odpowiedź maszynowni.

Kapitan przez trzymany w rękę olbrzymi megafon z okresu najwspanialszego rozkwitu żaglowców podaje natychmiast rozkaz na dziób:

- RZUCIĆ OBIE KOTWICE!

I rozkaz dla rufy:

- Podać rufową i trzymać!

Cieśla ze starszym marynarzem - stojący przy kotwicach - luzują hamulce. W dźwięki marsza granego przez orkiestrę wdziera się ogłuszający zgrzyt i szczęk lecących kotwic oraz łoskot wybiegających za burtę łańcuchów. Zdezorientowany tłum zakołysał się i cofa w przerażeniu przed sunącym w ślepy róg statkiem. Ogólne poruszenie w świcie ministra. Słysząc szczęk łańcuchów trących o burtę i pracowicie starających się zatrzymać rozpędzony transatlantyk. Odległość od ślepego rogu maleje coraz bardziej. Kotwice muszą zatrzymać statek, inaczej cała ta rozpędzona masa wpakuje się na moło i nasza chluba rozprysnie się o granitowe nabrzeże.

Statek wysunął się o metr za przewidziany znak i... stanął.

Nareszcie rufa i bak podają przez telefon, że skończyły cumowanie. Koniec manewrów. Przez pomost, ustawiony między statkiem a górnym peronem Dworca Morskiego, wchodzi dostojnicy i goście.

Na pytanie naszego naczelnego „Lorda”, dlaczego kapitan rzucał kotwice, ten ani słowem nie wspomina o maszynie:

- Znaczy, tak jest bardziej efektownie - tłumaczy.

Przed nami pierwsza spokojna noc. Mnie wypada służba. Odprowadzam kapitana do trapu. Wychodząc, podaje mi numer telefonu:

- Znaczy, gdyby było coś pilnego, proszę natychmiast dzwonić. Dobranoc!

- Dobranoc! - odpowiadam.

Obchodzę statek. Wszyscy służbowi są na wyznaczonych miejscach. Na mostku aparaty do wykrywania ognia pracują bez zarzutu. Dzwonię do okrętowej straży ogniowej: są na miejscu. Na mostku zostają sternik i asystent. Po północy o godzinie pierwszej dwadzieścia budzi mnie sternik:

- Depesza do kapitana!

Zastanawiam się, co mam zrobić. Dochodzę do wniosku, że kapitan spodziewał się widać depeszy, skoro powiedział, żebym dzwonił natychmiast, jeżeli będzie coś pilnego. Może będzie musiał wyjechać rannym pociągiem?

Dzwonię pod wskazany numer. W słuchawce znajomy głos i znajome:

- Znaczy, słucham.

- Depesza, panie kapitanie!

Proszę, niech pan czyta.

Otwieram depeszę i czytam: SILNYCH WIATRÓW ANDRZEJ STRUG.

Chwileczkę milczymy obaj. I chyba razem przenosimy się myślami na „Polonię”, na której znakomity pisarz był stałym gościem na mostku podczas swej podróży do Palestyny. Interesował się nawigacją i zwyczajami, potrafił nawet w natłoku wrażeń zapamiętać, iż dobrym żeglarzom życzyło się tylko SILNYCH wiatrów.

Wracamy z tej wędrówki znów do telefonu:

- Znaczy, proszę pana! Znaczy, proszę niech pan już sam wszystko czyta, co przyjdzie do mnie. Znaczy, zapomniałem o tym panu powiedzieć. Znaczy, dziękuję panu!

W nocy nadeszło jeszcze kilkanaście depesz z życzeniami dla kapitana. Był to rezultat audycji radiowej, z której w całym kraju dowiedziano się, żeśmy przyszli do Gdyni.

Rano odniosłem kapitanowi do kabiny otrzymane w nocy depesze. Czytając je nawiązałem do nocnej rozmowy telefonicznej. Powiedział, że gdy mu w nocy przeczytałem tak miłą depeszę od Struga, wydało mu się, iż znalazł się .v sytuacji pewnego sławnego podróżnika, który dał ogłoszenie do gazet, że poszukuje towarzysza do podróży po Afryce. W nocy zbudził go dzwonek. Jakiś nieznajomy pan chciał się z nim zobaczyć. Po przywitaniu się nieznajomy zapytał: To pan dawał ogłoszenie, że poszukuje pan towarzysza?

- Znaczy, rozumie pan? Znaczy, ten nieznajomy powiedział: Znaczy, mnie jest bardzo przykro, ale ja nie mogę panu towarzyszyć.

DZIEWICZA PODRÓŻ

Po pierwszej podróży przez Atlantyk na naszym nowym statku przygotowaliśmy się tak, jakbyśmy mieli zdobywać Błękitną Wstęgę tego oceanu. A przecież wiedzieliśmy, że nawet w najlepszym wypadku będzie to szybkość zdobywcy tej wstęgi z roku 1900.

Ciekawiła nas przede wszystkim jedna sprawa: jak statek się zachowa na dużej fali przy silnym wietrze. Chcieliśmy wiedzieć, co nas czeka w zimie, gdy staniemy do regularnej służby na linii Gdynia - Nowy Jork.

Niewielkie stosunkowo zanurzenie przy wysokiej burcie, kształt dziobu i rufy odmienny od tych, jakie miały nasze stare „klejnoty” - stanowiły dla nas zagadkę i pragnęliśmy ją jak najszybciej rozwiązać.

Była to tajemnica statku, która nurtowała nas znacznie więcej niż nie zbadana przez nas dotychczas tajemniczość kompasu Sperry.

Podróż przez Atlantyk na zachód uważana jest za bardziej uciążliwą niż w przeciwnym kierunku i daje gorsze wyniki, jeśli chodzi o szybkość. Składają się na to przeważające wiatry zachodnie i przeciwny prąd, nie mówiąc już o tym, że statek idzie „pod górę”, w kierunku przeciwnym do kierunku obrotu ziemi.

Wychodzimy w tę naszą dziewiczą podróż z Gdyni przy pięknej pogodzie, bezwietrznej i bezchmurnej. Szybkość dwadzieścia węzłów. Minęliśmy już Kopenhagę. Szybkość imponująca. Wydaje się nam, że latarnie morskie migają na podobieństwo słupów telegraficznych widzianych z okien pędzącego pociągu. Za ledwie którąś się „odkryje”, to już jest jej trawers i zaraz tylko blada luna światła za rufą każe przez chwilę jeszcze o niej pamiętać.

Dobrze widoczne światło statku latarniowego „Skagens Rev” oznajmia, że wchodzimy na Morze Północne. Ledwieśmy odpoczęli od wypatrywania latarni Norwegii, a już mamy przed sobą szkocką Charybdę - Pentland. Pogoda przez cały czas taka sama: cisza. Widzialność bardzo dobra. Bezchmurne niebo w dzień i w nocy. Z lewej burty zostawiamy Przylądek Gniewu - Cape Wrath. Przed nami ocean. Rozgłośnia statkowa nadaje „Hebrydy” Mendelssohna, które są w tej chwili na trawersie. Ale dzisiaj wyspy o tej nazwie przypominają raczej wybrzeża Sorrento. Muzyka więc przechodzi bez wrażenia, pozbawiona odpowiedniego tła.

Na niebie zjawiają się duże białe ptaki o wąskich, czarno zakończonych skrzydłach. Żłociste ich dzioby wyglądają niczym świecące w słońcu groty strzał na napiętym łuku skrzydeł. Ptaki te to nieomylnie zwiastuny nie zamieszkanego Wysp Świętego Flannana,

otoczonych tajemnicą zniknięcia trzech latarników, których nie znaleziono po sztormie, chociaż nic nie wskazywało na to, by w latarni rozegrała się jakaś tragedia.

Schodząc z wachty pozostawiamy za sobą osiemdziesiąt-ciomilowy odcinek drogi. Daje to pół tysiąca mil na dobę, po dodaniu tej liczby mil, które przebywamy z powodu konieczności cofania zegarów okrętowych.

Do Europy należy jeszcze mała, skalista, nie oświetlona nawet wysepka Rockall.

W dzienniku okrętowym w rubryce „kierunek i siła wiatru” piszemy stale jedno i to samo słowo: „cisza”. Ocean zasnął.

Na Grand Banks wchodzimy w mgłę. Zaledwie jednak zdążyliśmy ustawić automat na odpowiednie przerwy w nadawaniu sygnałów mgłowych i na długość trwania samego dźwięku - mijamy nagle pasmo mgły. Nie możemy się nawet nacieszyć tym, że na naszym transatlantyku nie potrzebujemy naciskać co dwie minuty staromodnej drewnianej dźwigni połączonej drutem z gwizdkiem okrętowym.

Widać już iglice nowojorskich drapaczy nieba. Nowy Jork wita nas złocistym, bezchmurnym dniem i ogromnym napisem na szafirowym niebie:

WELCOME MOTOR SHIP PIŁSUDSKI!

To lecący samolot holuje za sobą olbrzymie czerwone litery.

W porcie wszystko, co pływa i głoś wydaje, wita nas potrójnym dźwiękiem. Nasze podziękowania giną w chórze głosów witających nas statków.

Jest to NASZ dzień, kulminacyjny dzień naszego statku.

Wśród nie milknących dźwięków syren okrętowych leci do nas mały samolot. Zatacza nad nami trzy powitalne koła, a potem zaczyna przelatywać tak nisko, jak gdyby chciał nas musnąć swymi srebrnymi skrzydłami. Po każdym takim przelocie lecą z samolotu na statek białe i szkarłatne róże. Te lecące z nieba kwiaty wyprowadzają nas z równowagi duchowej i powodują miły przechył na stronę serca.

Zbliżamy się do wyspy Manhattan, głównej krainy drapaczy nieba. Skręcamy w rzekę Henryka Hudsona, a potem w jedno ze stu dwudziestu okrętowych „legowisk” na zachodnim brzegu Manhattanu, w których odpoczywają po przejściu tysięcy mil największe okręty świata, a wśród nich kolejni zdobywcy Błękitnej Wstęgi Atlantyku. Z siedmiuset siedemdziesięciu mil nabrzeży nowojorskiego portu ten odcinek należy do arystokracji oceanów - do statków pasażerskich.

Nasze nabrzeże jest wypełnione Polonią Amerykańską. Witają nas entuzjastycznie. Są nami zachwyceni, są z nas dumni. Za chwilę wszyscy znajdują się już na pokładzie.

Każdy z nas ma wyznaczone na statku miejsce, w którym przyjmuje miłych gości, wyjaśnia i tłumaczy cuda nowoczesnej techniki okrętowej. Zwiedzający chcą wszystko widzieć, obejrzeć, wszystkiego dotknąć i koniecznie zabrać na pamiątkę jakiś drobiazg. Cokolwiek! Coś, co ma jakąś łączność z Polską. Największym powodzeniem cieszą się wszelkie przedmioty ozdobione tarczą z trójzębem i trzema literami GAL, a więc spodeczki, filiżanki, popielniczki. Skoro zabrakło tych przedmiotów, idą wszystkie inne, takie, które dadzą się zdjąć czy odkręcić. Idą nawet termometry. Gdyby tak pozwolić, rozebraliby cały statek na drobne części i zabrali ze sobą jako pamiątki.

Na mostek wchodzi nowa fala zwiedzających. Za chwilę jesteśmy w ramionach grupy lotników, którą prowadzi najładniejsza i najzgrabniejsza ze znanych nam dziewcząt Polonii Amerykańskiej - „Hałyn”. Hałyn wygląda jak ta z polskiej piosenki, „co ma jasne włosy i oczy niebieskie”.

Cała grupa trochę się spóźniła, bo to właśnie oni wysłali samolot, a Halina Wiśniewska sypała z niego na nas kwiaty. Wszyscy czekali na nią na lotnisku. I oto są.

W domu państwa Wiśniewskich, podobnie jak i w wielu domach Polonii Amerykańskiej, czas, przywieziony z Polski, zatrzymał się na roku 1863. Rozwieszane na ścianach kilimy z Polski przemawiają wyhaftowanymi słowami piosenek z tamtego okresu. Z tamtego okresu zachowały się nie tylko książki, ale i mowa. Nawet noszona biżuteria ma czarne ornamenty na znak tamtej żałoby narodowej.

Na honorowych miejscach spotykamy zabrane nam z kabin przedmioty. Niekiedy są to ramki z fotografiami nie znanych tu osób; wystarczyły jednak ramki z Polski, żeby osoby na fotografiach stały się bliskie.

* * *

Cała załoga statku, wraz z kapitanem, została zaproszona na bankiet urządony na naszą cześć przez Polonię Amerykańską.

Wieczorem, gdy szykowałem się do wyjścia, sternik służbowy oznajmił mi, że kapitan życzy sobie mnie widzieć. Zameldowałem się u kapitana. Słowa jego szronem okryły mą głowę:

- Znaczy, zastąpi mnie pan na dzisiejszym przyjęciu i przeprosi pan, że nie przyszedłem, ale jak pan wie, nie czuję się dobrze. Znaczy, dziękuję panu!

Wyszedłem z kabiny z wrażeniem, że przed chwilą przeczytałem depeszę o treści, w którą nie chce się uwierzyć, która oszałamia i przytłacza.

Kapitan rzeczywiście od kilku dni był na ścisłej diecie. Ale ten fakt wcale nie rozjaśniał czarnych barw mej wizji, widziałem jedynie siebie przemawiającego w imieniu kapitana do kilkuset, a może i tysięcy osób.

Przemówienie moje składało się ze słów, których w tej chwili nie mogę znaleźć i których nie znalazłem na bankiecie. Nie powiedziałem ani słowa. Z trudem tylko wy-bąkałem podziękowanie. A tyle przecież można było powiedzieć obywatelom miasta, którego najwspanialsza arteria komunikacyjna - łącząca to miasto z San Francisco - nosi nazwisko Pułaskiego.

Następnego dnia zjawił się na statku inżynier zakładów Sperry, zamówiony przez nas jeszcze z morza. Miał dokonać kontroli wciąż tajemniczego dla nas przyrządu.

Dzień był wyjątkowo upalny i bezwietrzny. Majstrując przy repetytorze na skrzydle mostku, w pełnym słońcu, inżynier Kennedy nagle zasłabł. Przenieśliśmy go do na- -wigacyjnej i zatelefonowaliśmy po naszego lekarza. Okazało się, że wyszedł na miasto. Sprowadziliśmy więc pogotowie ratunkowe, którego lekarz doprowadził inżyniera do „stanu używalności”. Atak serca spowodowany upałem minął szybko i uprzejmy ten człowiek zainstalował nam jeszcze automatyczny kursograf. Przyrząd najbardziej oczekiwany przez kapitana, ponieważ widać na nim było bardzo dokładnie zmiany kursu nawet o pół stopnia. Zresztą i to było już właściwie niepotrzebne, gdyż mieliśmy sterowanie automatyczne.

Podczas gdy kapitan oglądał nowo zainstalowany przyrząd, opowiedzieliśmy mu, co się przydarzyło inżynierowi Kennedy'emu. Kapitan wysłuchał i spytał:

- Znaczy, czym go panowie do tego doprowadzili, stanem żyrokompasu czy swoją gościnnością?

Była to lekka aluzja do tego, że przed przyjściem do Nowego Jorku zaopatrywaliśmy się w większą ilość polskiej wiśniówki, która „podbiła” nie tylko Amerykanów polskiego pochodzenia, ale wszystkich obywateli Stanów Zjednoczonych.

Wieczorami w kabinach zjawiali się rodacy. W kabinie, w której w Gdyni z trudem mieściło się siedem osób, w Nowym Jorku stało dwadzieścia. Każdy z obecnych musiał przyjąć tych kilka kropel z polskich wiśni. Naturalnie wszystko to miało charakter liturgiczny, bo pomimo najlepszych chęci nie byliśmy w stanie ugościć takiej ilości ludzi tak, jak byśmy tego chcieli.

Przyjęcia w kabinach kończyły się tym, że goście zabierali nas ze sobą. Często nie wiedzieliśmy z kim i dokąd jedziemy. Można było trafić w miejsca najmniej oczekiwane: poczawszy od fabryk a skończywszy na wieży obserwacyjnej na lotnisku, gdzie podziwiała się lądujące w nocy samoloty z całego świata. Potem trafiało się albo na zabawę w jakimś ośrodku

polskim albo na wieczorek w prywatnym domu. Gospodarze nasi zawsze starali się nam pokazać, jak pracują i jak się bawią. Po powrocie na statek często znajdowaliśmy w kabinie wieczne ołówki, wieczne pióra, zegarki i stwierdzaliśmy brak przedmiotów pochodzących z Polski.

Kapitan, wiedząc o tym „liturgicznym” picu wiśniówki, sądził, że przebraliśmy miarę w stosunku do inżyniera Kennedy'ego. Tym razem jednak się omylił.

Nasze ciągnące się aż od Monfalcone przez „siedem mórz” nieporozumienia z kompasem Sperry zostały wreszcie zakończone. Kapitan wysłał nas na specjalny kurs do zakładów Sperry. Na kursie tym zadziwialiśmy instruktorów znajomością całych zdań, zapamiętanych bezbłędnie z angielskiej instrukcji o kompasie. Nie przeszkadzało nam to jednak^N nie mieć pojęcia, o co właściwie chodzi. Po przejściu tego kursu uchodziliśmy za „wielkich wtajemniczonych”, ale w duchu wstydziliśmy się, że tak prostych rzeczy nie potrafiliśmy dojść sami.

* * *

Po kilkudniowym postoju w Nowym Jorku szykujemy się do drugiej części naszej dziewiczej podróży: na wschód.

Z Nowego Jorku wychodzimy w nocy o godzinie dwudziestej czwartej. Na samym początku podróży prawdziwą niespodziankę sprawia nam trudność, jaką napotykamy przy wyjściu z naszego reprezentacyjnego „leża”. Po każdej próbie wyjścia rufą na wody rzeki Hudson prąd rzuca nas z powrotem na nabrzeże. Od godziny przeszło ocieramy już kilka razy farbę z burt, zrywamy reflektory przyburtowych lamp.

Zerwane zostają również stosunki dyplomatyczne pomiędzy kapitanem a pilotem. W ciemną noc trzymają się za klapy marynarek i starają się przekonać wzajemnie. Zrezygnowany pilot milknie i „zastyga” na skrzydle mostku. Kapitan sam odrywa statek od nabrzeża i wychodzi na rzekę.

Szybko mijamy światła Manhattanu, kierując się ku wyjściu na ocean. *Zbliża się statek pilotowy, by zabrać pilota.*

Kapitan podpisuje dokumenty i wręcza przygotowaną zawczasu butelkę wiśniówki. Pilot z uznaniem ściska rękę kapitana i mówi po angielsku: „Dobrze zrobione, kapitanie!” Z mostku widzimy jeszcze uśmiechniętą twarz schodzącego do motorówki pilota.

- Obie całą naprzód!

- Obie całą naprzód! - powtarza oficer rozkaz kapitana.

- Skończone manewry maszynami!

Kładziemy się na kurs do Halifaxu i wyrzucamy log. Z lewej burty za trawersem zostają światła wielkiego miasta.

Przed nami znów ocean, za nim Gdynia. Po drodze wступujemy do Halifaxu. Tuż po nim Grand Banks w jesieni wolne od gór lodowych. Teraz nie napotykamy nawet mgły.

„Oficjalne czynniki”, które z nami wracają, są rozczarowane brakiem sztormów i zaczynają je uważać prawie że za wymysł naszej wyobraźni. Posądzają nas, że tylko z chęci dodania sobie uroku ludzi walczących z żywiołem - który występuje jedynie w książkach - propagujemy wieści o niebezpieczeństwach na kolumbowych szlakach.

W dzienniku okrętowym w rubryce „kierunek i siła wiatru” piszemy w dalszym ciągu: „cisza”. Ocean zasnął na dobre.

Cisza trwa aż do Kopenhagi, w której dopiero rozpętuje się „burza”. Przyczyną jest niewielka koperta z dyrekcji GAL-u, zawierająca instrukcje dla kapitana.

„Burzowe instrukcje” nawiedzały statki w rozmaitych odstępach czasu i z różną siłą. Słynna była jedna, dotycząca międzynarodowych przepisów drogi na morzu. Przepisy te traktujące o zachowaniu się statków przy mijaniu w morzu i w kanałach, w czasie mgły i w chwili awarii, mówiące o światłach statku i o nadawaniu sygnałów - musiały trafić w dyrekcji do kogoś bardzo gorliwego, do kogoś, kto po zbadaniu wszystkich instrukcji, wydanych dotychczas przez dyrekcję, nie znalazł ani jednej, która by zalecała kapitanom rzeczy z tej dziedziny. Wobec tego sporządzono wyciąg przepisów, jak się wydawało autorom, najbardziej koniecznych i wydrukowano je w formie instrukcji dla kapitanów. Na końcu umieszczono niedwuznaczną klauzulę: PRZECZYTAŁEM I ZROZUMIAŁEM.

Owe wskazania, od których rozpoczyna naukę każdy uczeń, „w każdej szkole morskiej, przysłano na trzy transatlantyki dla trzech kapitanów.

Kapitan Białe Mszy spokojny, lojalny i drobiazgowo ścisły odesłał podpisany przez siebie okólnik z niewielką adnotacją: PRZECZYTAŁEM, ALE NIE ZROZUMIAŁEM. Kapitan Szaman Morski napisał, że jako urodzony marynarz już niemowlęciem w kolebce będąc przestrzegał przepisów zawartych w książce pt. „Międzynarodowe przepisy itd.” i książeczkę tę załączył do podpisanego przez siebie zarządzenia. Trzeci kapitan przyjął prawdopodobnie nawigacyjny moment „przeczekania” aż do wyjaśnienia i... znaczy, nie podpisał.

Instrukcja, która teraz nadeszła do Kopenhagi, zabraniała stanowczo kapitanowi rzucania kotwic przy podchodzeniu do mola w Gdyni. Było to echo naszego ostatniego cumowania w tym porcie.

Kapitan miał jeszcze w ręku otrzymany list, gdy na mostek przyszedł szef działu maszynowego, inżynier Mi-lewski. Kapitan odczytał mu otrzymaną od dyrekcji instrukcję. Inżynier nie mógł powstrzymać się od śmiechu, ale szczęka kapitana ustawiona była na „sztorm”.

- Znaczy, zarządzenie jest zarządzeniem! - zakończył kapitan rozmowę z inżynierem.

Niezliczone kolorowe światła Zelandii zostawiliśmy za sobą, rozpoczynając ostatni etap dziewiczej podróży: Kopenhaga - Gdynia.

Żaden z nas nie pamiętał takiej pogody w żadnym z odbytych poprzednio rejsów do Nowego Jorku. Wszystkie dni bezchmurne i bezwietrzne pozwoliły statkowi zachować tajemnicę jego zdolności nawigacyjnych.

Okrażamy półwysep Hel.

Informujemy maszyny, że za pół godziny manewry. Z kapitanatu portu otrzymujemy zawiadomienie, że mamy cumować koło Dworca Morskiego. Kapitan jako pierwszy starszy pilot Gdyni zachował przywilej wchodzenia do portu bez pilota. Zbliżamy się do głównego wejścia do portu. Pierwszy rozkaz do maszyn:

- UWAGA! - a potem zaraz - STOP!

Statek idzie w ciszy szybko, zawraca lekko i skrzy się od refleksów słońca odbitych w lakierowanych powierzchniach nadbudówek i łodzi ratunkowych oraz w żarzących się złotem pierścieniach iluminatorów.

Cała załoga w bieli. Na dziobie wyrównany szereg marynarzy wygląda jak kompania honorowa. Tylko cieśla okrętowy i starszy marynarz stoją przy kotwicach z rękami na hamulcach.

Starszy oficer wpatrzony pilnie w mostek.

Posuwamy się już równolegle do nabrzeża Dworca Morskiego. Idziemy wprost na zagradzające nam dalszą drogę molo kapitanatu portu.

Kapitan stoi na lewym skrzydle na platformie repetytora z megafonem w ręku. Wspaniały, z mosiężnej blachy megafon błyszczy jak drugie słońce: Światła telegrafów maszynowych jarzą się na STOP. Strzałki tachometrów stoją na zerze obrotów śrub.

Szybko migające z lewej burty dźwigi nabrzeża zaczynają mnie niepokoić. Przez okna mostku widać górny peron Dworca Morskiego, orkiestrę Marynarki Wojennej i grupę dostojników, którzy przybyli witać wracających z Nowego Jorku delegatów rządu.

Przed nami na nabrzeżu tysiące ludzi.

Patrzę na stojącego przy sterze Dominika. Sternik z niepokojem śledzi zbliżające się szybko pod dziób statku molo kapitanatu. Kurczowo zaciskam dłonie na rączkach telegrafów.

Ręce same chcą je przesunąć już w dół i postawić tam, gdzie na telegrafie widnieje CAŁA WSTECZ. Ale kapitan milczy.

Nagle nie wytrzymuję nerwowo i w momencie gdy spostrzegam, że kapitan patrzy na mnie, wołam:

- Straszna szybkość!

W odpowiedzi na tę niesubordynację kapitan uśmiecha się i podnosi do góry zaciśniętą pięść. W sumie oznacza to: trzymam sytuację w garści!

Odprężam się wewnętrznie, ale dłonie coraz bardziej zaciskają się wokół rączek telegrafów. Jest jeszcze za wcześnie, by rzucić kotwice, bo statek nie dojdzie do wyznaczonego czerwonymi chorągiewkami miejsca i nie stanie tak, by można było ustawić pomost pomiędzy nim a górną platformą dworca. Ciszę przerywa telefon. „Szósty” melduje, że rufa ma podane rzutki na ląd i jest gotowa do podania cum. Kapitan kiwa tylko głową na znak, że przyjął to do wiadomości.

Zagradzające nam drogę molo wydaje się już tuż pod dziobem!

Szybkość jest wciąż zawrotna i przerażająca. Rozumiem, że to strach *zbliża* mi molo i podwaja szybkość pędzących jeden za drugim dźwigów nabrzeża. Wszystko to wiem, *se* jednak... Cóż więc muszą czuć ludzie stojący na nabrzeżu i patrzący na idący wprost na nich statek, bez holowników. Słyszę marsz grany przez orkiestrę. Nie mogę opanować rosnącego we mnie napięcia. Wreszcie przychodzi wyzwolenie w postaci rozkazu kapitana:

- OBIE CAŁĄ WSTECZ!

- Obie całą wstecz! - powtarzam, opuszczając błyskawicznie rączki telegrafów. O dziwo, jednocześnie opada i światło wewnątrz telegrafów, sygnalizujące, wykonanie rozkazu. Patrzę na strzałki tachometrów. Przesuwają się szybko na pełne obroty wstecz. Automatycznie kiwa mi się głowa, oznajmiając kapitanowi, że wszystko działa w porządku. Statek zaczyna dygotać. Szybkość maleje gwałtownie. Statek stoi.

- OBIE STOP!

- Obie stop! - powtarzam za kapitanem.

I znów światła telegrafów wędrują nieomal razem z rączkami. Strzałki tachometrów wracają na zera.

- Podać dziobowe, rufowe i szpring! - „Szósty” powtarza głośno rozkazy przez telefon.

Ostatni rozkaz kapitana kończy dziewiczą podróż:

- SKOŃCZONE JVIANEWRY MASZYNAMI!

- Skończone manewry maszynami! – przekazujemy telefonicznie do maszyn.

Kapitan stoi jeszcze na skrzydle mostku. Czekają na zamocowanie pierwszych lin, które dociągają statek do nabrzeża. Dźwig szykuje się do przerzucenia pomostu pomiędzy statkiem a dworcem. Kapitan przygląda się stojącemu na górnej platformie dworca dostojnikowi i po chwili zwraca się do mnie:

- *Znaczy, rozumie pan! Znaczy, zgodnie z instrukcją nie rzucałem kotwic!*

ŚLADAMI WALTERA SCOTTA

W kolejnej podróży do Nowego Jorku mamy gości. Są to dwaj oficerowie z naszej marynarki wojennej. Odbywają staż na „Piłsudskim”, zapoznając się z prowadzeniem nawigacji na nowoczesnym transatlantyku.

Obaj „rycerze” nazywają mostek w swym „rycerskim” języku „pomostem”. Staramy się to jakoś znosić ze spokojem. Takich neologizmów mamy zresztą coraz więcej. Dzieje się to wskutek zmagania naszych marynistów z terminologią morską. Na przykład nad drzwiami prowadzącymi do osłoniętej części mostku pojawiła się olbrzymia tablica mosiężna z wrytym na niej napisem: STERÓWKA. W pomieszczeniu tym są, co prawda, nawet trzy stery: ciśnieniowy, elektryczny i aparat samosterujący - „żyropilot”, niemniej napis ten drażni nas wszystkich. Mostek bowiem to jest MOSTEK. Ponieważ nie możemy tej tabliczki zdjąć, więc ignorujemy ją, udając, że jej nie widzimy. Skutek jest taki, że tabliczka po kilku tygodniach przybrała kolor malachitowoczarny i z daleka napisu odczytać nie można. A kapitan, który podczas inspekcji statku dostrzega nawet pod dywanem zmiecione tam w pośpiechu śmieci, na owej tabliczce nie zauważa grubej warstwy śniedzi.

Stosunki z ryцерzami są kurtuazyjno-wytworne. Z rozkazu kapitana wtajemniczamy gości we wszystkie zdobyte już przez nas tajniki wiedzy nawigacyjnej.

Niezmałony niczym stan uprzejmej obustronnej życzliwości trwał do wyjścia na Atlantyk, ściślej mówiąc do chwili rozpoczęcia pierwszych obserwacji astronomicznych.

Wobec gości z'rycerstwa postanowiliśmy zabłysnąć najwyższą techniką szybkościową i precyzyjnością obliczeń. Przy pięknej pogodzie braliśmy obaj („szósty” i ja) podczas wachty - dwa razy po cztery wysokości słońca, obliczając je na przemian przy pomocy rozmaitych patentowych tablic lub wzorów z trygonometrii sferycznej. Pozycję obserwowaną mieliśmy już zazwyczaj obliczoną o godzinie pół do jedenastej, szerokość - otrzymana z kulminacji słońca o godzinie dwunastej - była tylko ukoronowaniem obliczonej poprzednio pozycji i jej nieomylnym sprawdzianem. Obliczenia robiliśmy w przepisowym czasie, pisząc minimalną ilość liczb i trzymając uwagę swoją „w garści”, by się nie omylić. Każde kolejne zliczenie sprawdzaliśmy bardzo starannie.

Obaj ryцерze ku naszemu wielkiemu zdziwieniu robili te obliczenia szybciej od nas. Zanim zdążyliśmy wykreślić na mapie naszą drugą linię pozycyjną, oni już porównywali swoją ostateczną pozycję z mapą.

Był to dla nas cios nieoczekiwany.

Gdy kapitan zapytał nas o współpracę z oficerami marynarki wojennej, z przykrością musieliśmy mu powiedzieć, że nie jesteśmy w stanie im dorównać i że obliczają szybciej od nas.

- Znaczy, to niemożliwe - posłyszeliśmy w odpowiedzi. - Znaczy, wiem, z jaką szybkością robią panowie obserwacje, i jeśli ktoś robiłby to szybciej, to musiałby być człowiekiem z jeszcze większą praktyką niż panowie. Oficerowie ci, bez żadnej ujemy dla nich, nie mogą mieć za sobą takiej praktyki.

- Jednak obliczają szybciej, panie kapitanie! A przecież, podobnie jak i my, biorą po czejry wysokości. Robimy, co możemy, ale nie jesteśmy w stanie ich prześcignąć.

Kapitan nic więcej nie powiedział na ten temat. Natomiast posłyszeliśmy inne zdanie:

- Znaczy, niech panowie zabezpieczą wszystko dobrze, ponieważ w drodze spotkamy się z idącym z południa sztormem.

Pobici przez rycerzy na polu astronomiczno-nawigacyjnym postanowiliśmy zabłysnąć przed nimi wszechstronną znajomością literatury na temat orkanów zwanych też huraganami. Wiedzieliśmy, że nadchodzący sztorm to dziecko huraganu, którego ojcem jest bóg Indian z Gwatemali, groźny Hunrakan. Pokrewne huraganom tajfuny to dzieci chińskiej bogini Keu-Woo, podległej wielkiej bogini Tyfoon czczonej w chińskiej prowincji Hainan. Wreszcie, że słowo cyklon pochodzi od greckiego słowa *kyklon** i służy dzisiaj do określenia sztormu o niskim w środku swego układu ciśnieniu, mającego tendencję do posuwania się w oznaczonym kierunku. Sztorm, jaki spotykamy na swej drodze, będzie na pewno huraganem, który stracił swe charakterystyczne cechy cyklonu.

Gdy obaj rycerze zjawili się na mostku, gotowi byliśmy stawić im czoło i szykowaliśmy się do rozpoczęcia rozmowy o nadchodzącym sztormie. Na razie, korzystając z dobrego horyzontu, rzuciliśmy się do beznadziejnej dla nas walki - obliczania pozycji obserwowanej.

W momencie, gdy uporaliśmy się już z pierwszą serią wysokości, jeden z rycerzy najniespodziewaniej spytał:

- Kiedy panowie robią te obliczenia?

Wydało mi się, że nie zrozumiałem pytania, więc powtórzyłem je głośno:

- Kiedy robimy obliczenia?

- Tak, kiedy je panowie robią? Takie ilości obliczeń.

Przekonany byłem, że rycerze chcą z nas dworować, wolałem więc przyznać ze skruchą:

- Jak pan widzi, skończyliśmy dopiero przed chwilą.

* *Kyklon* (gr.) - obracać się w koło.

- To niemożliwe! - zawołał rycerz. - My siedzimy całe wieczory do późnej nocy w kabinie i nie zawsze wszystkie obliczenia, wychodzą nam dokładnie.

Teraz dopiero pojąłem, że to co uważaliśmy za zakończenie przez nich pracy, było zaledwie początkiem i braniem z mapy pozycji zliczonej jako podstawy do przyszłych obliczeń, nad którymi pracowali wieczorami w kabinie.

Tematu z orkanografii już nie poruszaliśmy.

* * *

Wobec nadchodzącego sztormu każdy nawigator na mostku wraca myślami do egzaminu dyplomowego z działu SZTORMOWANIE, który w istocie swej jest teoretyczny i suchy, składający się jedynie z formuł oraz wytycznych. Wiedza w tym dziale zawarta nie stanowi całokształtu, gdyż nie istnieje możliwość objęcia wszystkich okoliczności, z jakimi może w przyszłości spotkać się absolwent i jakie wymagać od niego będą wykorzystania opanowanej dziedziny. Zdany z tego przedmiotu egzamin chyba najbardziej uzasadnia nadawany w niektórych państwach wraz z dyplomem tytuł szturmana, którego widocznym znakiem są naszyte na rękawach kotwiczki, jak gdyby symbol średniowiecznego obrzędu pasowania na rycerza. Z biegiem lat przybywają pod złotymi kotwiczkami złote pasy rycerskie, kładzione na czarnym tle.

Szykujemy się do spotkania nadchodzącego sztormu. Znamy taktykę przeciwnika, nie znana nam jest natomiast dokładnie siła, z jaką na nas uderzy. Nie znana jest nam też na razie odporność naszej „fortecy”.

Wiemy, że zobaczymy z mostku przeciwnika w postaci długiej, oceanicznej, uskrzydłonej białą pianą fali, która przypominać będzie pędzącą do ataku na białych koniach husarie, opancerzoną w zbroję twardszą od stali.

Starożytni żeglarze widzieli w grzywaczu fali skrzydlatego rumaka Neptuna. Ruch wierzchołka fali ma kierunek poziomy i od stuleci wykorzystywany jest przez wspaniałych pływaków Wysp Hawajskich, którzy siodłając deską boskiego rumaka potrafią przelecieć olbrzymią przestrzeń, trzymając się mocno jego białych skrzydeł.

Pędząca „husaria” z furją uderzy w każdą przeszkodę, jeśli uda się jej dostać na statek. Kwadratowa mila tego „rycerstwa” o grubości jednej tylko stopy waży milion ton, a szybkość pędu wynosi dwadzieścia trzy węzły dla fali o długości stu metrów.

Statek broniący się przed „uskrzydłonym rycerstwem” musi pamiętać, że nie mniej straszny jest atak „szarych szeregów” tej samej fali, ukrytych w dolinie i pędzących z tą samą szybkością w kierunku biegunowo przeciwnym. Jeśli się zdarzy, że dziób statku zmagać się

będzie z nacierającą „husarią”, a ster i śruba znajdą się wśród pędzących w odwrotnym kierunku „szeregów”, to ster - pozbawiony oporu wody poruszającej się teraz w tym samym kierunku co statek - stanie się bezużytecznym narzędziem w rękach najbardziej nawet doświadczonego sternika. Z przerażeniem czekając na moment utraty przez statek sterowności, sternik stara się ustawić uprzednio statek w takiej pozycji, by nie podać jego boku furii uderzenia fali. Ustawienie się statku w poprzek nacierającej kolumny fal może zakończyć walkę, po jakiej nie zostanie nawet świadek klęski. Jedyłą w takich wypadkach obronę stanowi wyostrzona do najwyższych granic czujność, która ma za zadanie nie dopuścić do wtargnięcia na pokład druzgocącej fali i jednocześnie mieć już statek odpowiednio ustawiony w krytycznej chwili jego niesterowności.

Śruba okrętową, pozbawiona z tego samego powodu oporu wody - jeśli nie ma automatycznego hamulca - zacznie się obracać z szaloną szybkością i może się urwać. Także długi wał śrubowy może ulec pęknięciu, wyskoczyć z łożyska i przebić burtę. Mechanikom, czuwającym w maszynie, wydaje się w takich chwilach, że śruba wyszła z wody, podczas gdy statek jest właśnie głęboko zanurzony rufą. W ten sposób zginęło w sztormach wiele statków.

Szykujemy się do pierwszej w życiu naszego transatlantyku walki. Bosman Franciszek Borrász wraz z marynarzami zakłada olbrzymie stalowe pokrywy na okna werandy wychodzące na dziób statku. Sprzątnięte zostają wentylatory oraz wszystko to, co może być zerwane przez falę.

Patrzę z mostku na przygotowania do spotkania sztormu, czynione pod kierunkiem Borrásza. Przypomina mi się ostatnia jego przygoda, która nasuwa porównanie starego marynarza z albatrosem - obaj na lądzie są bezradni. Borrász od dziecka przyzwyczajony do desek pokładu, gdy o dwa tygodnie wcześniej od całej naszej grupy wyruszył z Konstancy na nowo budujący się statek do Monfalcone - zginął w drodze między Rumunią a Włochami. Na depezę z Monfalcone: „Co się stało z Borrászem?” nikt z nas nie umiał odpowiedzieć. Stary bosman zaginął w Europie wśród narodów nie posiadających dostępu do morza. Sprawa się wyjaśniła dopiero po nadejściu do Konstancy listu adresowanego do Jana Dominika, sternika manewrowego. Borrász pisał: „Janku, jak będziesz jechał do Monfalcone, to nie jedź sam. Ja zajechałem aż do Wiednia. Ładne miasto, ale byłem tam zupełnie niepotrzebnie i drogo za to musiałem zapłacić.” List ten wprowadził naszego sternika manewrowego w panikę na samą myśl o podróży lądem. Od chwili rozpoczęcia podróży z Konstancy przedsięwziął on wszystkie możliwe środki ostrożności, by się ustrzec przed zobaczeniem Wiednia.

Teraz Borrasz pieczołowicie sprawdza każde umocnienie i każdą nakrętkę przy zasłonach. Cieśla wraz z lajtkami* przegląda zamocowania luków ładunkowych i rozmieszcza na brezentach dodatkowe liny, które krzyżując się tworzą pajęczę sieci. Poza tym kontroluje, czy łodzie ratunkowe oraz tratwy są odpowiednio zabezpieczone. Z pokładów zabiera się to, co nie będzie potrzebne „na polu walki”, a może być zmyte za burtę.

Wreszcie wszystko jeszcze raz zostaje sprawdzone przez „czwartego” oraz starszego oficera. Ten ostatni melduje kapitanowi, że pokład jest przygotowany do spotkania sztormu.

* * *

Chmury i długa martwa fala są pierwszymi zwiastunami nadchodzącej walki. Po pierwszym dużym przechyle telefon od intendenta na mostek oznajmia, że całe towarzystwo siedzące w salonie zostało rzucone razem z meblami na burtę statku, pomimo iż wszystkie sprzęty były zamocowane i do sztormowania przygotowane. Jeden z pasażerów ma prawdopodobnie złamaną nogę. Radzimy intendentowi, by kazał przywiązać meble linami, skoro przewidziane przez stocznię mocowania puściły. Wiadomość ta nasuwa nam pytanie: co się będzie działo podczas sztormu? Na razie jest przecież tylko martwa fala.

Fala stale się zwiększa. Przychodzi wiatr. Wzrasta szybko na sile. Wzmaga się do ośmiu stopni w skali Beauforta, w porywach dochodzi już do dziewięciu. Z niecierpliwością śledzimy zachowanie się statku na fali. Czy będzie się na nią wspinał? Czy przetnie ją i osłabi uderzenie?

Nic z tego! Jak gdyby wierny swej widzianej od przodu sylwetce słońca, wali głową jak taranem w podnóża fal, pozwala rozszalałej kipieli wdzierać się na pokład i z całą furią uderzać w przednie płaszczyzny nadbudówek. Tysiące ton wody, której własna prędkość sumuje się z prędkością idącego naprzeciwko niej statku - szturmują z podwójną siłą. Manewry maszynami i zmniejszenie szybkości statku nieznacznie tylko łagodzą uderzenia.

Prawie bezradni przyglądamy się, jak cały dziób ginie pod białym pióropuszem, dymiącym ponad czarną falą. Po kilku takich uderzeniach spostrzegamy, że przy pierwszej ładowni ukazują się czarne, wijące się wstęgi. Postrzępione, cienkie wznoszą się nieomal pionowo ku górze. Nie jesteśmy w stanie zrozumieć, skąd się wzięły, z czego powstały? Wreszcie w stalowych wstęgach rozróżniamy szczątki grubych żelaznych schodów, prowadzących z głównego pokładu na pokład przy drugiej ładowni. Z olbrzymich, masywnych trapów pozostały wspomnienia.

* Lajtek - młodszy marynarz (z niemieckiego).

Przez lornetki zaczynamy badać cały bak. Nad windą kotwiczną rysują się zabawne rogi. Są to rączki hamulców wind kotwicznych ze stali grubości nadgarstka dorosłego mężczyzny. Wygięte przez falę do góry - przybrały postać motyli skrzydeł.

Sztormujemy teraz bez oglądania się na ortodromę Rockall - Cape Race. Odnosimy wrażenie, że kształt statku oraz grubość i wytrzymałość materiału nie nadają się do walki z północnym Atlantykiem. Przyjmujemy na pokład prawie wszystkie fale, które są coraz większe.

Szybkość statku jest zmniejszona do minimum koniecznego dla utrzymania go w pożądanym położeniu w stosunku do fali. Musimy oprócz tego stale pomagać maszynami w sterowaniu, usiłując zapobiec „czemuś” - czego sami nie jesteśmy nawet w stanie przewidzieć. Czujemy, że nie rozumiemy nowego transatlantyku i nie potrafimy nim manewrować podczas sztormu z taką pewnością, jak to miało miejsce na naszych starych „klejnotach”.

Kapitan- od pierwszej podróży nowojorskiej jest ciężko chory. Obecnie jedynie wielkie jego poczucie obowiązku kazało mu się przenieść na stałe do nawigacyjnej. Leży na tapczanie, wychodząc od czasu do czasu na mostek.

Fala jest już tak duża, że zaczynamy się niepokoić o szyby statku, na które nie zostały przewidziane zasłony. Instynktownie, przy każdej wchodzącej fali przysiadamy tak, by nie być na linii okien.

Znów nadchodzi olbrzymia fala. Nie pomagają żadne manewry maszynami. Statek włazi dziobem w samo nieomal podnóże tej ogromnej góry. Przysiadamy pod oknami. Sternik, widząc nas przykucniętych, również przysiąda za sterem. W tej samej chwili z hukiem pryskają okna. Cały mostek zalany jest wodą. Wyprostowujemy się. Przez pozbawione szyb okna widać czarne niebo. Sternik zwraca naszą uwagę na odłamki szkła wbite w ścianę za kołem sterowym. Tkwią na wysokości jego głowy.

W historii walk statków ze sztormami znane są wypadki zmycia skrzydeł mostku wraz z oficerami, zmycia łodzi ratunkowych, wgniecenia ścian, przesunięcia ładunku lub otwarcia ładowni. Nie dzieje się więc nic nowego na naszym statku, a jednak jesteśmy głęboko zawiedzeni w swej dumie z posiadania najbardziej nowoczesnego transatlantyku.

Nadchodzi noc z wciąż wzmagającym się wiatrem i falą. Zmienia się stopniowo wysokość oraz długość fali. Zmiany te kaza i nam wciąż zmieniać prędkość. Nie przestajemy manewrować maszynami starając się iść jak najwolniej, co doprowadza niekiedy do zupełnego wytracenia szybkości. Jednocześnie w żadnym wypadku nie możemy dopuścić, by z tego powodu statek znalazł się bokiem do fali.

Przed północą, po nowym, jeszcze silniejszym uderzeniu fali - wbrew wszystkim przepisom prawa międzynarodowego o noszeniu świateł przez statek - zapalają się naraż lampy na kolumnach bomów ładunkowych, używane wyłącznie w porcie przy pracy w ładowniach. Orgia świateł odbita w pyłe wodnym, niesionym przez sztormowy wiatr, oślepia nas na mostku swym blaskiem. Jakby tego było mało, zaczynają dzwonić alarmowe -urządzenia świateł pozycyjnych, do których wdarła się woda przez pozbawione szyb okna mostku. Słychać syk tłącej się izolacji przewodów.

Nasi goście - rycerze - zjawili się na mostku. Widząc zapalone na fordeku* lampy z wyraźnym zdziwieniem w głosie pytają, czy zawsze zapalamy światła przed godziną dwunastą w nocy, by oświetlić drogę idącym z dziobu na zmianę wachty marynarzom? Zdajemy sobie sprawę, iż zupełnie się nie orientują w sytuacji, ale czujemy się upokorzeni tłumacząc im, że statek okazał się za słaby, bierze falę na pokład i jest tak poszarpany, że woda wdziera się we wszystkie połączenia na tablicach rozdzielczych i do wszystkich przyrządów na mostku pozbawionym szyb.

Zmuszeni jesteśmy w końcu odciąć dopływ prądu do odpowiednich tablic rozdzielczych, ponieważ pomimo że światła nad ładowniami są wyłączone - palą się one bez przerwy.

Zdaję wachtę i idę na inspekcję statku. Piękne salony przeistoczyły się w składy mebli przymocowanych linami do wytwornych kolumn wspierających sufity. Przechodzę przez sekcję kabin pasażerskich przylegających do przedniej części statku. Naraz, w chwili gdy statek robi głęboki przechył na dziób, z jednej z kabin wybiega pasażerka.* Trzyma się kurczowo poręczy biegnącej wzdłuż korytarza. Podchodzę, by jej pomóc. Pasażerka spostrzega mnie i dygocąc ze strachu, woła:

- Panie, w szafie, w kabinie woda!

Wchodzę szybko do kabiny. Drzwi szafy szeroko otwarte, na dole w szafie przelewa się woda. Uspokajam pasażerkę, że to lekki przeciek z umywalki wskutek kołysania i że zaraz przyślę jej stewardesę, która zaopiekuje się jej rzeczami w szafie.

W drugim korytarzu jest jeszcze gorzej. W rytm przechyłów statku przelewa się tam duża struga wody. Woda raz leci w kierunku dziobu, to znów z szumem pędzi w kierunku rufy. Na razie nic bardziej ciekawego nie wykrywam. Domyślam się, że wgnieciosa została przednia ściana nad drugą ładownią.

Wracam na mostek. Kapitan każe zmierzyć natychmiast stan wody w zęzach. Dziobowe zęzy wykazują *znaczny* jej przybór. Idziemy z bosmanem Borraserh sprawdzić

* Fordek - przedni pokład.

pomieszczenia i magazyny na dziobie statku. To, cośmy ujrzeli, przypomina rysunkowe filmy Disneya z myszką Mickey Mouse. Wszystkie stojaki podpierające główny pokład i drabinki prowadzące do pomieszczeń są dziwacznie powyginane, jakby pracowała tu wyobraźnia artysty. Ale jest to straszna rzeczywistość, od której' jeżą się włosy na głowie. Bosmanowi, co prawda, włosy nie mogą się jeżyć, bo je już dawno rozsiał po wodach siedmiu mórz. Zdejmuje czapkę, robi znak krzyża i mówi głośno po kaszubsku:

- Diachli!

Nie bardzo to jedno do drugiego pasuje, ale *zgadza* się z obrazem rzeczywistości: główny pokład osiadł przeszło o stopę.

* * *

Nie możemy na razie nic zmienić w sytuacji statku. Fale i wiatr zmuszają nas do tego, że idziemy na północ zamiast na zachód.

Kapitan czuje się coraz gorzej. Ma silną gorączkę. Wychodzenie na mostek z wybitymi szybami pogarsza jego stan.

Cały następny dzień mija bez żadnej zmiany. Wieczorem woda wdiera się w przewody alarmowej sieci przeciwpożarowej. Dzwonią aparaty „wykrywaczy ognia” w kabinach i ładowniach. Fioletowe światła wskaźników obrotów rzucają upiorne refleksy na przelewającą się po mostku wodę. Cała nasza uwaga jest napięta, by nie pozwolić wodzie wdrzeć się na dziób i jednocześnie - nie dopuścić do bocznego uderzenia fali.

Znowu potężne uderzenie, którego nie udało się uniknąć. "Cały statek dygoce. Woda zalewa ponownie tablice rozdzielcze i aparaty na mostku. Znow dzwonią wszystkie dzwonki alarmowe. Silniej czuć zapach tłęcej się izolacji. Mamy też nowe uszkodzenie kadłuba, pękło poszycie.

„Szósty” lubi cytować poetów. Mając na myśli spokojnie śpiących w kabinach pasażerów mówi półgłosem: - „Cierpimy za miliony”.

Manewrujemy statkiem z najwyższą uwagą. Wydaje się nam, że jest on zrobiony z tektury. Staramy się nie dopuścić do jego rozpadnięcia i zatopienia tysiąca przeszło ludzi, którzy śpią teraz spokojnie w kojach, przyzwyczajeni już do trwających od kilku dni przechyłów na dziób i na rufę.

„Szósty”, który skrzętnie wszystko notuje w dzienniku okrętowym, w pewnej chwili wraca z nawigacyjnej z wiadomością, że kapitan chce mnie widzieć.

Kapitan leży na tapczanie. Jest na ścisłej diecie i ma nadal gorączkę. Pyta mnie, czy wiatr się nie zmienia i czy jest potrzebny na mostku? Melduję, że już przystosowaliśmy się do

fali i od dłuższego czasu nie mieliśmy silniejszego uderzenia, które mogłoby spowodować nowe szkody.

Kapitan jest zupełnie wyczerpany. Prosi, abym postarał się zrobić coś z dzwonkami, żeby mógł odpocząć od nich nerwowo.

Na chwilę pozostawiam „szóstemu” pilnowanie kursu i szybkości. Do kabiny mam z mostku dwa kroki. Wpadam do niej i zabieram pęk chusteczek do nosa. Zapelniam nimi czasie dzwonek alarmowych na tablicach swiateł pozycyjnych oraz „wykrywaczy ognia”. Nie możemy ich wyłączyć spod prądu, gdyż zgasłyby również przepisowe światła statku oraz pozbawieni byłibyśmy ostrzeżenia na wypadek pożaru. A pożar jest całkiem możliwy w wyniku spięć w przewodach, które przecież zalane zostały wodą wdzierającą się przez uszkodzenia. Wciąż więc kontrolujemy „wykrywacze ognia” sprawdzając, czy nie podają numeru zagrożonej pożarem sekcji. Coraz silniejszy swąd tłęcej się izolacji przypomina nam o tym nowym niebezpieczeństwie, gotowym w każdej chwili wybuchnąć.

Po zakneblowaniu chusteczką ostatniego dzwonka alarmowego zapanowuje na mostku względna cisza. Zamiast poprzedniego, donośnego dźwięku bijących na alarm młoteczków, słyszymy teraz jedynie ich drgania. Wydaje się nam, że to trzepot skrzydeł ptaków walczących o życie.

Na jasnych smugach swiateł w' telegrafach maszynowych czernią się litery napisów wskazujących podaną do maszyny prędkość. Fioletem mienią się strzałki wskazujące ilość obrotów każdej śruby. Godziny na tej wachcie zdają się mieć potrójną ilość minut. Czas się wlecze, zatrzymując się często wraz z naszym oddechem przy każdej nadchodzącej górze wodnej, która może nas pogrzebać.

* * *

Ranek przynosi zmianę kierunku wiatru i spadek jego siły. Po południu kładziemy się na wyimaginowaną - jak nam się zdaje - przez kapitana w gorączce ortodromę.

Pozycji obserwowanej nie mamy już od kilku dni. O swicie starszemu oficerowi udaje się zmierzyć wysokość dwu gwiazd. Otrzymana z nich pozycja prawie się pokrywa z podaną przez kapitana. Życie na statku, w miarę zmniejszania się przechyłów na słabnącej fali, wraca z wolna do normy. Meble zajmują swoje miejsca. Poszarpany sztormem statek jest znów prawie że gotów do porannej inspekcji kapitana.

Przed wzięciem pilota kapitan zjawia się na mostku. Trzyma się - według nas - z przyzwyczajenia do stworzonej przez samego siebie dyscypliny statkowej.

Przycumowanie do naszego nabrzeża na Manhattanie kończy podróż oznaczoną w raportach symbolem „2 W” (druga podróż na zachód). W potrójnym tempie idzie wyładunek i załadunek statku. W takim samym tempie stocznia doprowadza nas „do pełnomorskiej zdolności nawigacyjnej”.

Zdobyte w sztormie doświadczenia zostają pieczołowicie przekazane dla budującego się w Monfalcone siostrzanego statku m.s. BATORY.

Pomimo „opóźnionego przyjscia wychodzimy z Nowego Jorku według rozkładu. Rozpoczynamy podróż, której rozpoznawczym znakiem w papierach okrętowych będzie: „2 E” (druga podróż na wschód). Nadzieję, że wypocniemy po tamtym sztormie, rozwiewa sztormowy wiatr, który dogania nas po wyjściu z Halifaxu.

Dla odmiany fala uderza prawie z rufy. Chcąc się utrzymać na obranym kursie, pozwalamy statkowi kłaść się na boki. Niespodzianką są teraz dla nas gwałtowne boczne przechyły, przy których jesteśmy wyrzucani z koi nieomal na przeciwległą ścianę. Próby spania na poprzecznych kanapach, umieszczonych w tym celu w kabinach, są bezcelowe. Leżąc bowiem na kanapce, stajemy raz na głowie, raz na nogach- i jedynie udajemy, że śpimy. Wracamy na koje.

Statek zachowuje się zupełnie odmiennie niż nasze stare, wypróbowane „klejnoty”. Gdy się położy na bok, namyśla się, co zrobić dalej - czy przechylać się głębiej, czy też się wyprostować? Leżymy i z zapartym oddechem czekamy na każdorazową decyzję statku. Zmordowani tą pantomimą spania wychodzimy na wachtę. Podczas wachty - uczepieni telegrafów maszynowych - jesteśmy pochłonięci obserwowaniem nie tachometrów, lecz klinometru*.

Kapitan znowu leży w nawigacyjnej na tapczanie, który - podobnie jak i nasze kanapki - umieszczony jest w poprzek statku. Zdajemy sobie sprawę, jak musi go męczyć to nie kończące się kołysanie. Znów ma dużą gorączkę. Teraz jest o tyle lepiej, że na mostek na powrót .dochodzi ciepło i nie ma tych denerwujących „sygnałów śmierci” w postaci samodzwoniących aparatów. Przechyły za to dochodzą do trzydziestu stopni.

O dziewiątej rano zjawia się na mostku radiotelegrafista z depezą do kapitana. Po chwili kapitan podaje nam do wiadomości, że według instrukcji otrzymanej od dyrekcji GAL-u nie należy pozwalać statkowi na większe przechyły niż trzydzieści stopni maksymalnie. Poza tą granicą stateczność nie jest pewna. „W cichości ducha” rozumiemy tę

* Klinometr - wskaźnik przechyłów statku.

instrukcję jako ostrzeżenie: jeśli przekroczymy w przechyłach trzydzieści stopni, to się przewrócimy.

Wobec tego znowu zaczynamy sztormować. Tym razem przyjmujemy walkę z rufy. I znów są chwile, w których statek nie słucha steru, zdradzając ochotę do wykręcania się bokiem do wiatru i fali. Teraz już z całą świadomością boimy się przekroczyć feralną trzydziestkę. Każda zmiana sternika, nim ten przystosuje się do warunków, powoduje napięcie.

Przy zmianach wacht kapitan wychodzi jeszcze z nawigacyjnej na mostek. Jest to słaniający się, trawiony gorączką szkielet.

Mijają dalsze dwa dni. Szybszy od statku sztorm zostawia nas wreszcie za sobą. W kabinie nawigacyjnej nie ma już kapitana. W dzienniku okrętowym widnieje tylko zapis, że dowództwo statku zostało przejęte przez starszego oficera. Pod nim - podpisy kapitana i starszego oficera.

Przy dobrej pogodzie mijamy Pentland i Morze Północne. Jesteśmy wszyscy zgaszeni i nie wiemy, do kogo mieć pretensje o zawiedzione nadzieje, pokładane w tym statku. Pociśmamy się tylko tym, że takich samych błędów nie popełnią już na nowo budującym się „Batorym”.

Kapitan czuje się coraz gorzej.

Na redzie Gdyni bierzemy pilota. Wchodzimy do portu. Przed Dworcem Morskim stoi na nabrzeżu ambulans sanitarny, który ma zabrać kapitana. Odprowadzam go, leżącego na noszach, do ambulansu. Przed otwartymi drzwiczkami kapitan usiłuje wyciągnąć spod pledu rękę i robi nią ruch, jak gdyby chciał jak zwykle pierwszy zsalutować. Widzę, że chce coś powiedzieć. Nachylam się nad kapitanem, który usiłuje uśmiechnąć się pogodnie i szepcze:

- Znaczy, mam nie wyjaśnione dolegliwości żołądka i wątroby, przeziębione miedniczki nerkowe, zapalenie płuc, zapalenie ucha i krtani, ale, ZNACZY, poza tym jestem zupełnie zdrow.

.Sanitariusze wstawiają nosze do karetki, która zaraz ginie mi z oczu.

Powiedzenie kapitana wydaje mi się znajome. Po chwili przypominam sobie, że w okresie, gdy rozczytywałem się w romansach historycznych i balladach rycerskich Waltera Scotta, natrafiłem na biografię tego tytana pracy, siły woli i rzetelności. Nieuczciwość współników wtrąciła go w długi. Pomimo bardzo słabego zdrowia postanowił własną pracą spłacić nie znanych mu nawet wierzycieli. Z narażeniem życia pracował dnie i noce, by zwrócić nie zaciągnięte przez siebie długi. Gdy lekarze przypomnieli mu o wszystkich jego dolegliwościach, zaczynał je sam wyliczać, dodając na końcu: „Poza tym jestem zupełnie zdrow”.

Usłyszane przed chwilą z ust kapitana zdanie różniło się tylko o jedno ulubione przez niego słowo: ZNACZY.

DAR

Siedziałem w kabinie przy biurku nad grubą księgą materiałową przewracając kolejno kartki, na podstawie których należało zaopatrzyć statek na długie miesiące podróży i przewidzieć wszystko, co mu do życia w tym okresie będzie potrzebne. Praca ta w oparciu o doświadczenie zebrane na statku byłaby formalnością, bez doświadczenia - wymagała analizowania długich kolumn liczb.

Odbiegłem myślami od poszczególnych pozycji zamówionych już materiałów, przypominając sobie kolejne etapy drogi, jaka mnie do tej księgi doprowadziła. Zapoczątkowało ją pukanie do drzwi kabiny na jednym ze statków pasażerskich, na którym pełniłem obowiązki starszego oficera. Sternik pełniący służbę przy trapie zameldował, że dwóch panów chce się ze mną zobaczyć.

Nie wierzyłem własnym oczom: jednym z panów okazał się komendant fregaty szkolnej. DAR POMORZA, drugim - jego zastępca a mój kolega, „Kot”.

Od wielu lat komendantem „Daru” był ów „straszny” starszy oficer z barku szkolnego „Lwów”, z którym miałem pamiętne przeprawy na początku mej uczniowskiej kariery. Na widok niezwykle gościa jak żywa stanęła mi w oczach scena z pierwszego dnia mego pobytu na „Lwowie” i połamane przeze mnie handszpaki.

Zanim obaj usiedli, wyciągnąłem butelkę najlepszego wina. Na rozmowie „o wszystkim i o niczym” zbiegła godzina, w ciągu której niczego się nie dowiedziałem o celu wizyty. Dopiero gdy się już obaj zabierali do wyjścia, u-słyszałem od komendanta propozycję porzucenia pracy w kompanii „klejnotów” i przejścia na „Dar Pomorza” w charakterze starszego oficera.

Oniemiały ze zdumienia słuchałem wyjaśnień. Obecny komendant „Daru” przechodzi na wyższe stanowisko inspektora Szkoły Morskiej. Komendantem „Daru Pomorza” zostaje mój kolega, Konstanty Kowalski. Mnie proponują funkcję starszego oficera, po Kocie.

W najśmielszych mych marzeniach nigdy nie powstała nawet myśl objęcia stanowiska zastępcy komendanta na Białej Fregacie. Propozycja ta wprowadziła mnie w tym większe zdumienie, że od czasu egzaminów dyplomowych, jeszcze na starym „Lwowie”, nie spotkałem się nigdy ani z komendantem, ani z Kotem, zaś „Dar” dotychczas tylko dwukrotnie udało mi się spotkać na morzu.

W odpowiedzi pozwoliłem więc sobie zauważyć, iż od ostatniego egzaminu nie byłem ani razu na żaglowcu. W tej samej chwili zobaczyłem na twarzy komendanta ten sam wyraz,

jaki ongiś towarzyszył odkryciu przez niego połamanych przeze mnie handszpaków. Kot był wyraźnie przerażony moim „uporem”. Groźba wybuchu zawisła nad nami.

Hamując swe wzburzenie komendant odpowiedział, że wie o tym doskonale i zdaje sobie jasno sprawę, że pływałem tylko na pasażerskich statkach. Niemniej...

Nie mogłem jednak ochłonąć z wrażenia. Zdawałem sobie jasno sprawę, że będę musiał dowodzić ludźmi, z których wielu uczyło mnie stawiać pierwsze kroki na pokładzie. Pomimo więc, że propozycja była nawet poza szczytem moich marzeń, zdobyłem się na prośbę o dwudziestoczterogodzinną zwłokę w udzieleniu odpowiedzi. Moi goście zgodzili się na ten termin, ale pożegnali mnie bardzo niezadowoleni.

Z niecierpliwością czekałem na koniec służby. Chciałem jak najszybciej pójść na „Dar Pomorza”, by poznać statek, który może stanie się moim aowym domem, zaś jego załoga - moją rodziną.

Otrzymała propozycja wydawała mi się zbyt oficjalna w porównaniu z tym, czym miał się stać dla mnie „Dar”.

Sądziłem, że dopiero jeśli sam statek przemówi do mnie w jakiś sposób, będę miał prawo przyjąć proponowane mi na nim stanowisko.

Biała Fregata stała przy nabrzeżu, odpoczywając po zimowym rejsie na południe,

Na trapie zdjąłem kapelusz przed banderą. Przed nią samą i w powitaniu nowego losu...

W pobliżu trapu zobaczyłem na-pokładzie dawnego żaglomistrza z barku szkolnego „Lwów”, obecnie starszego bosmana „Daru”, - Jana Leszczyńskiego. Żaglomistrz o królewskiej postaci i królewskim nazwisku był „piastu-nem” nas wszystkich na starym barku.

Teraz był to „żywy galion” Białej Fregaty, pełen głębokiego zrozumienia dla własnej pracy.

Podszedłem, by uścisnąć najtwardszą i najszlachetniejszą dłoń człowieka morza, jaką znałem. Wyciągnął do mnie prawicę, a drugą rękę położył na ramieniu. Przyjrzał mi się, uważnie patrząc swymi przenikliwymi oczami, w których odbijało się wieczne „wiodro”^{*} jego duszy, i powiedział jak za szkolnych czasów po imieniu:

- Karol, ja cię chcę mieć za starszego oficera.

Po usłyszeniu tego zdania nie traciłem ani jednej chwili więcej. Pognałem do Szkoły Morskiej, ponieważ na „Darze” nie było komendanta ani starszego oficera, którym mógłbym zakomunikować, że jestem już składową częścią Białej Fregaty.

^{*} Wiodro - po kaszubsku „pogoda”.

* * *

W parę miesięcy później rwaliśmy pod wszystkimi żaglami na zlot żaglowców do Sztokholmu.

Niepokój uczniów na temat wysokości kwot pieniężnych, jakie ewentualnie otrzymają na reprezentację statku za granicą, rozwiany został przez echo przemówienia, w którym opuściłem tylko słowo ZNACZY, dodając od siebie, że ani komendant, ani starszy oficer czy starszy bosmań nie mają możliwości zaprezentowania statku tak, jak to mogą zrobić uczniowie. Statek w tej chwili należy do nich, a jego ^reprezentacja zależy wyłącznie od ich dobrej woli. I że muszą to zrobić „porządnie”.

Bez słowa zabrali się do pracy. Podczas całej podróży do Sztokholmu podwachtę nie schodziły z pokładu, pracując nad przygotowaniem statku do reprezentacji. Szał ogarnął chłopców: od jabłka na maszcie do zęz doprowadzili wszystko do takiego stanu, że nikt nie potrafiłby wyszukać czegoś, co nie było zgodne z wymogami morza.

Podczas pracy uczniowie utyskiwali trochę, że widzimy z bosmanem tylko to, co „nieporządnie” wykonane. Wybaczyli nam to jednak, gdy w Sztokholmie na „Dar Pomorza” przyszedł z wizytą kapitan Christensen, komendant norweskiej fregaty szkolnej „Christian Radich”. Po wejściu na pokład sześćdziesięcioletni kapitan cisnął o pokład swą czapkę i zawołał, że tak utrzymanego żaglowca jeszcze nie widział,

Po chwili jednak pocieszył siebie, wyrażając przypuszczenie, że tak jest tylko na pokładzie- i w takielunku. Oświadczyłem wówczas, że uczniowie byliby mu bardzo wdzięczni, gdyby zechciał dokładnie ocenić stopień ich znajomości utrzymania statku i poprosiłem, by wybrał sobie dowolnie parę pomieszczeń - od kabelgatów* i magazynów do zęz włącznie - i obejrzał. '

Kapitan Christensen dokonał inspekcji kabelgatów na dziobie i nie znalazł w nich ani jednej szakli nie zakonserwowanej czy porzuconej w pośpiechu. Wszystkie narzędzia były w stanie kwitnącej używalności i znajdowały się na wyznaczonych'miejscach. Oglądane przez niego zęzy lśniły przepisowymi farbami i czystością.

Szczerze swe uznanie dla pracy uczniów wyraził kapitan Christensen na specjalnej zbiórce, po której już nigdy nie było mowy na temat, że nie widzimy z bosmanem tego, co jest zrobione „porządnie”.

* Kabelgat - magazyn lin.

Zlot żaglowców miał miejsce z okazji osiemdziesięciolecia urodzin króla Gustawa, który już kiedyś tak nas gościnnie podejmował, gdyśmy na sędziwym „Lwowie” przywieźli z Polski eksponaty na wystawę rolniczą w Sztokholmie.

Z nieznanych nam przyczyn nie doszło na „Dar Pomorza” zaproszenie na stadion olimpijski, gdzie król miał przyjmować defiladę wojskową. Wybraliśmy się na nią we trójkę: dyrektor Szkoły Morskiej kapitan Kosko, nasz lekarz okrętowy Wacław Korabiewicz i ja.

Przy wejściu na stadion wyjaśniliśmy, że jesteśmy z fregaty „Dar Pomorza”, przybyłej na zlot z okazji urodzin króla, i że nie otrzymaliśmy zaproszeń ani kart wstępu na stadion. Zostaliśmy natychmiast gorąco przeproszeni i z wielkimi honorami doprowadzeni do łoży przylegającej do łoży królewskiej, wypełnionej po brzegi królewiatkami.

Biała Fregata otwierała nam wszystkie bramy.

Za największy jednak sukces Białej Fregaty nawet sami przedstawiciele marynarki szwedzkiej z kapitanem Schumburkiem na czele poczytywali zwycięstwo nad szwedzkimi celnikami.

Goście podejmowani byli na naszym statku „czym chata bogata”. Podejmowani tym, w co zaopatrywały „Dar Pomorza” polskie przedsiębiorstwa eksportowe, po granice pojemności naszych magazynów. Na to wszystko wbrew swym przepisom szwedzcy celnicy nie nałożyli ani jednej plomby.

Ulegając czarowi Białej Pani, dali się przekonać, że nie będzie się miała czym odwzajemnić za gościnność, którą ją wszyscy darzą.

* * *

Po powrocie do Gdyni szykowaliśmy się do odlotu na zimę na południowe morza. Pierwszy raz „Dar Pomorza” miał pójść na odległe szlaki wielkich żaglowców pod dowództwem młodych absolwentów -Szkoły Morskiej w Tczewie.

Przed nami stał otworem- świat marzeń dziecięcych, mogliśmy teraz lecieć doń na skrzydłach Białej Fregaty. Mieliśmy możność zadośćuczynić najbardziej skrytym marzeniom chłopięcej wyobraźni, która nas zaprowadziła na morze. Ziściły się zabawy dziesięcioletnich chłopców wyruszających na wielkie wyprawy na z trudem skleconych tratwach o szumnych nazwach: .NIEZWYCIĘŻONA lub CUDOWNA. Wyprawy na tajemnicze wody Ma-racaibo, leżące na... stawie, w miejscu oznaczonym sitowiem i tatarakiem, lub na słynną Tortugę, to jest tam, gdzie widniało suche pasmo piasku z drugiej strony stawu. Niedaleko od niej, gdzie z kęp nad stawem wyrastały olchy, był Port Royal na Jamajce, w którym ostatni swój bój stoczył statek kapitana Blooda, noszący imię jego ukochanej - ARABELLA.

Dziś siedzimy w salonie jednej z najpiękniejszych fregat świata i od nas samych zależy, czy pójdziemy na Tortugę, czy do Port Royal, a może przez Chica Boca wędzemy się do Cartageny w podzwrotnikowej Kolumbii? Jedno jest już pewne, że rozpoczniemy podróż śladami kapitana Blooda od wyspy Barbados, na której zdobył hiszpański okręt, „Pięć Ran”, i na której poznał piękną Arabelle.

Pierwszy raz czujemy się „wolni” tak, jak nam się wydawało, że musieli się czuć flibustierzy, którzy nie potrzebowali odrabiać lekcji i chodzić do szkoły. Obowiązek szkolenia nowych kadr „wilków morskich” nie tylko że nam nie przeszkadza w dawaniu folgi swej wyobraźni, lecz jeszcze ją podsyca; chcemy stworzyć młodszym kolegom takie warunki bytowania, by mogli się jak najwięcej uczyć i jednocześnie przeżywać Wielką Przygodę.

Obecny komendant „Daru” - nasz „kapitan Blood” - posiada prawie wszystkie zewnętrzne cechy tego bohatera młodzieńczych snów. Jest tylko trochę niższy, i dlatego nosi imię „Kot”, ale może doskonale go zastąpić, ponieważ świetnie pamięta, o czym w każdej sytuacji prawdziwy kapitan Blood myślał i co powiedział.

Uczciwie i po koleżeńsku pyta teraz Kot kolejno każdego z nas, dokąd by jeszcze, oprócz wyznaczonej trasy, miał ochotę zajść w podróży?

Pierwszeństwo głosu ma nasz żywiciel, intendent Tadeusz Hrycakiewicz, któremu za takt i cierpliwość kajut-kompania nadała tytuł MAJORA.

Major uśmiecha się zażenowany wyróżnieniem i nieśmiało wymienia Hawanę na Kubie.

- Po co ci Hawana? - pyta Kot.

Major zmieszany niechętnie wyjawia, że chce kupić sobie pierścionek, w którym zamiast kamienia umieszczony jest zegarek.

- Przecież już masz taki zegarek na palcu! Znów będziesz na kogoś wydawał pieniądze? Przecież już wszystko porozdawałeś, cud żeś jeszcze tego zegarka nie oddał i to pewnie tylko dlatego, że komuś nie pasował na palec. Nie pojedziemy do Hawany. Powiedz tym, którzy chcą od ciebie coś podobnego, że nie pojedziemy do żadnego takiego portu, w którym są pierścienie z zegarkami.

Wyraz twarzy naszego „kapitana Blooda” ludzaco przypomina teraz wyraz twarzy dawnego komendanta „Daru Pomorza” tuż, tuż przed wybuchem.

- Znów wszystko rozdasz i nie będziesz miał nawet za co sprawić sobie nowego ubrania! - kończy Kot.

Zawstydzony Major rezygnuje z Hawany na Kubie. Najszybciej idzie jednak sprawa zaspokojenia podróżnych projektów lekarza okrętowego. Zanim doktor Korabiewicz zdołał coś powiedzieć, słyszy zwrócone do siebie zdanie:

- Słuchaj, Wacek, nie mamy o czym mówić! Chciał byś być wszędzie. Gdybyśmy cię słuchali, to nigdy do kraju byśmy nie wrócili.

Nasz senior - Alojzy Kwiatkowski, „Diadia” oraz junior - Kazio Jurkiewicz, czwarty oficer nawigacyjny, nie mają ochoty zabierać głosu.

Za to nasz drugi oficer, „Bronc”, ma tropikalne małżeńskie kłopoty. W poprzedniej podróży, naśladując kapitana Blooda, znalazł sobie sobowtóra Arabelli pod imieniem Lu-lu. Poznał ją na balu u gubernatora Martyniki, zdobył jej serce i zabrał córkę jednemu z dostojników Fort-de-France.

- Może byśmy poszli do Fort-de-France? - proponuje z zatroskaną twarzą.

- Po co? - pyta „nasz Blood”.

- Lu-lu zapomniała zabrać swe rzeczy. U teścia zostały jeszcze dwa kufry...

Ale Kot nie daje mu dokończyć:

- Idziemy wobec tego do Fort-de-France!

Podobnie jak lekarz okrętowy, który jest moim kolegą gimnazjalnym, chciałbym na „Darze” być wszędzie. Na razie wystarcza mi zadowolenie z tego, że idziemy do proponowanego przeze mnie Mayagieez na Puerto Rico. Leży ono nad dużą zatoką, na której przez miesiąc będziemy mieli ćwiczenia szalupowe pod żaglami. Potem pójdziemy do tajemniczej dla nas Cartageny. Właściwie podróż jest już zaplanowana, obecna rozmowa ma tylko na celu ostateczne ustalenie wszystkich portów, do jakich zajdziemy.

- Myślałem, że będziecie chcieli coś więcej zwiedzić niż jeden Fort-de-France - dziwi się nasz „kapitan Blood”.

* * *

Do obowiązków starszego oficera na „Darze” należy moralna odpowiedzialność za stan takielunku i jego sprawność. W dzień i w nocy, przy każdej pogodzie szesnaście kilometrów lin musi swobodnie przebiegać przez setki bloków, żeby szybko obsłużyć ruchome wieże, czterdzie-stometrowej przeszło wysokości, zbudowane z tysięcy metrów kwadratowych płótna żaglowego.

Wszystko musi być w stanie wiecznej doskonałości. Nic się nie może zaciąć czy urwać. Nie może pęknąć żadna wyblinka czy perta pod nogami pracujących na rejach uczniów. Najmniejsze niedopatrzenie może kosztować życie ludzkie.

Do wielu innych obowiązków, odziedziczonych przeze mnie po Kocie jako starszym oficerze, należy posiadanie ,w kabinie najlepszego gatunku wiśniówki, która nosi nawet techniczną nazwę - MEDYCYNA. Specjał ten od lat przekazują sobie kolejno starsi oficerowie „Daru”. Ma swe praktyczne zastosowanie na morzu, gdy wieczorem, po robotach, do kabiny przychodzi starszy bosman Białej Fregaty. Zasiada na kanapie, na biurku zjawia się natychmiast malutki kieliszek od likieru i butelka „medycyny”. Jest to obrządek czy rytuał, podczas którego ustala się całokształt prac dziennych, omawia się wykonanie przez każdego ucznia roboty i przygotowuje się przydział prac na dzień następny.

Nazajutrz znów spotykamy się z bosmanem - o godzinie pół do szóstej na pokładzie, przed początkiem robót; na to spotkanie bosman zjawia się z nieodzownym kubkiem czarnej kawy.

O godzinie pół do dziewiątej udajemy się wspólnie na wędrowkę po jednym z masztów, rozpoczynając oględziny od jabłka na szczycie i sprawdzając stan każdej wanty, zabezpieczenie każdej wyblinki czy szakli.

Podczas tych podniebnych wędrowek bosman zawsze przypomina jak „my obadwaj” chodziliśmy zmieniać sza-kle - on jako żaglomistrz, ja jako uczeń. Wspomina, jak to używał tinnie zamiast linobloku do naciągania brasów, by zluzować szakłę, jaką należało zmienić. Do wszystkich, którzy kiedyś byli na „Lwowie”, mówi zawsze po imieniu. Przypominamy sobie dawniejszych moich kolegów...

W opiniach swych co do uczniów żaglomistrz nie mylił się nigdy. W stosunku do kandydatów zdanie swe - o ich przydatności do służby - wyrażał w swoisty sposób, wymieniając sumę pieniędzy, jaką już „odłożył” na dane nazwisko. Wielką wesołość budził potem kandydat wśród uczniów, gdy chwalił się, naśladując sposób mówienia bosmana Leszczyńskiego:

- Ja mam dla waju odłożone dwadzieścia groszy.

Twarz chłopca zaczynała się mienić, gdy się dowiadywał od uczniów, że odłożona suma przeznaczona jest na... bilet powrotny do domu, jako dla nie nadającego się do służby na morzu. Wymieniona kwota była procentową oceną złej pracy.

* * *

W tej baśni na jawie zjawiały się i złe przepowiednie, idące z lądu. Dotyczyły nowego komendanta -”Daru” i mnie jako jego zastępcy. Dochodziły do nas w formie różnych powieści, których treść była jednakowa: Utopią „Dar Pomorza”! Za młodzi!

O innych oficerach „Daru” nie mówiono już nawet, ponieważ byli znacznie młodszy od nas.

Rzeczywiście, obaj z Kotem mieliśmy mniej lat niż kapitan Christensen, komendant szkolnej fregaty norweskiej. Jego publicznego oświadczenia, że starszy oficer i osiemdziesięcioletni bosman norweskiego żaglowca mogliby się wiele nauczyć na „Darze”, nikt nie brał pod uwagę, choć „Dar” liczył sobie trzydzieści lat życia, a „Christian Radich” - tylko dwa.

„Utopią! Za młodzi”. Codziennie nieomal wysłuchiwałem relacji o naszej młodości.

Nie mogliśmy zaprzeczyć, że czuliśmy się młodo, skoro stale w pamięci stały nam żywo przygody kapitana Blo-oda. Zdawaliśmy sobie sprawę, że nie mamy doświadczenia naszych nauczycieli. Ale wiedzieliśmy też, że się niczym nie damy zaskoczyć. Posiadaliśmy dostateczną dozę romantyzmu, znajomość matematyki i równowagę duchową. Posiadanie tych trzech rzeczy uważaliśmy za nieodzowny warunek, by się nie bać morza.

Znosiliśmy niezadowolenie trzech naszych młodszych kolegów z powodu decyzji o zwijaniu na noc górnych żagli. Staraliśmy się mieć stale dokładną pozycję i oddzielnie ślęczeliśmy nad komunikatami meteorologicznymi, których „łapaniem” we wszystkich językach pilnie zajmował się nasz Diadia, Kwiatkowski. Usiłowaliśmy zawsze przewidzieć kierunek i siłę wiatru, jakiego możemy się spodziewać. Porównywaliśmy wyniki.

W chwilach wątpliwości Kot kładł pasjansa. Głowił się nad nim niekiedy całymi godzinami, wreszcie - myśląc, że go nikt nie słyszy - mówił sam do siebie półgłosem: „Kto dla kogo? Ja dla pasjansa, czy pasjans dla mnie?” Przekładał kartę według własnej woli i pasjans wychodził. Decyzja była gotowa.

Do niektórych życiowych problemów na „Darze” nie mogłem się na razie przyzwyczaić. Oto na przykład stale obijałem sobie nogi i głowę w obramowaniu drzwi wodoszczelnych, których nie było na wyższych pokładach statków pasażerskich. Chcąc mi przyjść z pomocą, Kot usiłował dopasować mnie do drzwi nazywając „Karzełkiem”. Ale był to sposób mało skuteczny.

Zupełnie odmienne cierpienia sprawiała szybkość „Daru”. W powrotnej podróży ze Sztokholmu mieliśmy jeden dzień bezwietrzny. Przeciętą szybkość wyniosła jedną milę na dobę. Motoru nie uruchamialiśmy. Wszystkie terminy obliczone były w zależności od wiatrów panujących w danym okresie i na danym obszarze. Motoru użylibyśmy tylko w ostatecznej potrzebie. Cały nerwostan należało dopasować do przewidzianego rozkładu wiatrów, a nie do przypadkowej szybkości w danej chwili. Po dwudziestu węzłach „Piłsudskiego” ta zmienna

szybkość „Daru” powodowała stałą chęć zwiększenia jej, pomimo że wcale nie potrzebowaliśmy się spieszyć.

Istotną i najbardziej dokuczliwą sprawą była konieczność oszczędzania słodkiej wody. Termin ten na statkach pasażerskich był w użyciu głównie w rozmowach pomiędzy starszym oficerem zamawiającym słodką wodę z lądu, cieślą okrętowym, który ją przyjmował, i „maszyną”, która ją przepompowywała. „Słodka woda” na transatlantykach to było już coś w rodzaju „terminu szczątkowego”, pozostałego jako spuścizna po żaglowcach.

Na „Darze”, podobnie jak ongiś na „Lwowie”, słodka woda była artykułem największej wagi i mnie przypadła w udziale troska o jej oszczędzanie. Wiedząc, że Kot wyznaje zasadę potrójnej jedności: „jeden litr na jeden dzień, na jednego człowieka”, przezornie wymogłem na nim własnoręcznie przez niego napisane oświadczenie, że mam prawo zużyć codziennie na kąpiel pół wiadra słodkiej wody, bez cienia urazy z jego strony, wypominania lub nalegania na rezygnację z tak nierozsądnej rozrzutności - nawet przy trawersacie oceanu. Z biegiem czasu, rozważając tę kwestię w płaszczyźnie oszczędności, udało się Kota przekonać, że oszczędzając na wodzie znacznie więcej wydajemy na lekarstwa.

Stosunki między nami ułożyły się więcej niż najlepiej. Zgodnie ze starą tradycją żaglowców, która dawała oficerom w czasie posiłków wytchnienie od „goniącego” ich stale kapitana, ten rrie miał prawa jadać razem z oficerami w kajutkompanii, lecz tylko u siebie, w salonie. Jeśli chciał, zapraszał do siebie na obiad któregoś z oficerów, natomiast w kajutkompanii mógł być wyłącznie jako gość i to po każdorazowej zgodzie wszystkich oficerów. Wy-starczyK sprzeciw jednego oficera i zaproszenie nie mogło mieć miejsca.

Częste zapraszanie kapitana do kajutkompanii było o-znaką dobrych stosunków między komendantem i oficerami, w imieniu których zapraszał starszy oficer. Po pierwszej podróży, na wniosek wszystkich oficerów, ofi-cjamie zaprosiłem komendanta jako stałego gościa kajutkompanii na czas nieograniczony, W momencie gdy zapraszałem Kota tytułując go oficjalnie: Panie komendancie! - odegraliśmy tę scenę ze znacznie większym uczuciem i zrozumieniem, aniżeli te, które odtwarzaliśmy w dzieciństwie, bawiąc się w kapitana Blooda.

* * *

Wszystkie dni na „Darze” należały do dni „ziszczeń” dziecinnych zabaw na tratwach. Do najpiękniejszych zaliczały się dni na morzu w SAN DOMINGO, czyli - dla ludzi o mniejszej wyobraźni niż nasza - zwyczajnie W NIEDZIELE. Podniesienie bandery w tym dniu miało w sobie coś z ostatniej sceny z kapitanem Bloodem na „Niezwycięzonej”.

Mieliśmy również na pokładzie dwóch dostojników, którzy chcieli w podróży do Sztokholmu osobiście przekonać się, czy mamy dostateczne przygotowanie do kierowania uczniami i fregatą. Na naszych tratwach dziecięcych nosiliby wspanialsze tytuły, na przykład: gubernatora Indii Zachodnich i admirała Zachodnioindyjskiej Floty Jego Królewskiej Mości (na tratwie wszystkie tytuły musiały być wymawiane wyraźnie i dokładnie). Na „Darze” musieli kontentować się tytułami: dyrektora Departamentu Spraw Morskich i radcy tegoż Departamentu.

Nie wąpiliśmy jednak, że czuli się tak samo jak i tamci dostojnicy z książki „Kapitan Blood”, gdy w bezchmurny, słoneczny dzień niedzielny stali na pokładzie rufowym Białej Fregaty, pochylonej w baksztagu pod wszystkimi żaglami.

Korsarze kapitana Blooda nie wyglądali bardziej malowniczo niż wyrównane z lewej burty, stojące na baczność szeregi uczniów w granatowych mundurach i naramiennikach ze złotymi kotwicami. Po prawej burcie stała załoga w świetnie skrojonych mundurach, wygolona, w sztywnych białych kołnierzykach i wzorowo zawiązanych krawatach. Na pokładzie rufowym zastygła w szeregu cała kajutkompania, salutująca podnoszącą się wolno banderę. Dzwon okrętowy miarowo wybijał godzinę ósmą w „San Domingo”.

A nam z Kotem wydawało się w takich chwilach, że jesteśmy na tratwie o nazwie CUDOWNNA.

* * *

Wolno przekładam kartki księgi materiałowej. „Utopią! Za młodzi” - te lądowe twierdzenia uporczywie przychodzą mi wciąż na myśl jak refren modnej piosenki.

Tłumaczę sam sobie, że Szkoła Morska przygotowała nas do służby na żaglowcach, ponieważ innego statku wówczas nie mieliśmy. Wszystkiego potem na parowcach musieliśmy douczać się sami.

„Utopią! Za młodzi!” - opinie te ciążą mi, powodując nieznośny „przechył”. Na skutek tego tylko już kilkakrotnie sprawdzam dokonane zamówienia pod wrażeniem, że coś przeoczyłem.

Pukanie do drzwi. Na moje „proszę” do kabiny wchodzi komendant.

- Karzełek, mam list dla ciebie. Jak widzę, nie przestajesz się martwić, że utopimy „Dar”. Nic się nie martw, w razie czego położymy pasjansa i wszystko będziemy wiedzieli.

To mówiąc oddaje mi list i wychodzi.

Wąska lotnicza koperta z kolorowymi brzegami ma na sobie znaczki Stanów Zjednoczonych. Uderza mnie od razu charakter pisma dobrze mi znany z „księgi rozkazów nocnych”. List jest od ZNACZY KAPITANA, którego po raz ostatni widziałem na noszach podczas transportowania go ze statku do szpitala i z którym nigdy nie korespondowałem.

Jest to jego pierwszy list do mnie. Czytając go czuję, jak szybko wracani do równowagi. List, utrzymany w tonie niezwykle serdecznym, oprócz wielkiego zadowolenia z wiadomości, że jestem już na „Darze Pomorza”, zawiera jeszcze wiele takich słów, których w tej chwili potrzebuję najbardziej.

List ten wydaje mi się znakiem bractwa wtajemniczonych. Znakiem, który musiał nieodzownie przybyć w oznaczonym momencie. I przybył.

Kapitan przemawiający do mnie z kartek listu nie mówił swym zwykłym oficjalnym tonem. Wbrew znanym na wszystkich naszych statkach opowiadaniom, że nawet w depe szach wysyłanych przez siebie używa słowa „znaczy”, za które urzędy pocztowe całego świata już nie pobierają opłat, otrzymany przed chwilą list nie zawierał ani jednego ZNACZY.

ZNÓW RAZEM

Straszny sen. Szaleje wojna! Nasz transatlantyk „Piłsudski”, na którym jestem starszym oficerem, stoi zakotwiczony u wybrzeży jednego z państw alianckich. Szykujemy statek do pełnienia nieznanej nam dokładnie misji, otoczonej głęboką tajemnicą.

Wyczuwamy z kapitanem, że na statku jest jakaś tajna organizacja, która stara się sparaliżować wszystkie nasze przygotowania. Wrażenie to potęguje się z każdym dniem zbliżającym nas do wyruszenia w podróż, ale nie możemy uchwycić nic konkretnego...

Zmęczony całodziennym doglądaniem robót przygotowawczych położyłem się o zachodzie słońca w ubraniu na tapczanie. Zdrzemnąłem się. Naraz wydało mi się, że ktoś jest w mojej kabinie. Na wpół senny poczułem, że ów ktoś wciska mi w rękę kartkę papieru i w tej samej chwili usłyszałem szelest zamykanych drzwi na korytarz. Zeskoczyłem szybko z tapczanu i zapaliłem światło. Na wciśniętej mi w rękę kartce było napisane dużymi literami: „Chcą pana i kapitana zamordować! Należy natychmiast uciekać!”

Zgasilem światło i postanowiłem nie zwlekając zobaczyć się z kapitanem. Nasunąłem miękkie pantofle i wyszedłem z kabiny. Na korytarzu było ciemno. Zsunąłem się po poręczy schodów przed kabinę kapitana. W tej samej chwili usłyszałem kroki kogoś idącego od windy długim korytarzem między kabinami pasażerskimi. Przyłgnałem do ściany. Po szybkich krokach poznałem kapitana. Gdy zrównał się ze mną, wyszeptalem:

- Panie kapitanie, ostrożnie! Otrzymałem ostrzeżenie. Chcą nas zamordować!

- Znaczy, przed chwilą otrzymałem je również. Szedłem właśnie do pana. Znaczy, co będziemy robili? Przy puszczałnie cała załoga jest sterroryzowana przez jakąś organizację.

Błyskawicznie przyszło mi na myśl, by ratować się ucieczką na brzeg. Staliśmy na kotwicy prawą burtą do lądu oddalonego o milę. Była cisza. Mogliśmy z łatwością dopłynąć.

- Wyjdziemy na lewą burtę - zaproponowałem szeptem - i skoczmy do wody. Przepłyniemy pod statkiem na prawą burtę. Przy prawej burcie przesuniemy się do dziobu. Od dziobu, nurkując jak najdłużej pod wodą, popłyniemy do lądu.

Plan ten wydał nam się najlepszy. Zresztą, innego wyjścia nie mieliśmy. Pozostanie na statku groziło śmiercią, a nieprzyjaciel był nam nie znany. Strzelać chyba do nas nie będą, żeby się nie zdradzić. Obie motorówki są podniesione.

Umówiliśmy się, że skakać będziemy wspólnie, trzymając się za ręce. Wyszliśmy na pokład łodziowy z lewej burty. Mżyło. Wszystkie światła były wygaszone ze względu na

możliwość nalotów. Zdawaliśmy sobie sprawę z niebezpieczeństwa skoku, nigdy z takiej wysokości nie skakaliśmy.

Raptem usłyszeliśmy głosy ludzi idących korytarzem do kabiny kapitana. Zrzuciliśmy szybko marynarki, wzięliśmy się za ręce i skoczyliśmy jednocześnie za burtę.

Przy uderzeniu nogami o wodę ręka kapitana wyśliznęła mi się z dłoni. Długo szedłem rozpędem pod wodę. Gdy wyciągnąłem ręce przed siebie, wyczułem zaoblenie burty przechodzące w poszycie dna. Zacząłem się pospiesznie przesuwając pod dnem na prawą burtę. Czułem, że brakuje mi tchu i że się w wodzie pocę. Było coraz duszniej. Otarłem się plecami o zaoblenie prawej burty. Coraz silniej pracowałem rękami i nogami.

Po chwili znów byłem na powierzchni. Zaczerpnąłem powietrza i zacząłem rozglądać się szukając kapitana. Musi przecież wypłynąć koło mnie. Ale kapitan' nie wypłynął. Postanowiłem go szukać.

Nic nie wskazywało na to, by na statku odkryto naszą ucieczkę. Postanowiłem przesunąć się przy burcie ku rufie, ale kapitana też tam nie było. Prawdopodobnie musiał zostać z lewej burty i czeka na mnie przy stewie. Nie tracąc czasu popłynąłem szybko w kierunku dziobu. Nie było go tam jednak. Wróciłem do miejsca, gdzie skoczyliśmy do wody, ale i tam go nie było.

Wiedziałem, że kapitan nie popłynął beze mnie do lądu. Musiał więc zostać chyba pod statkiem. Zaczerpnąłem powietrza i zanurzyłem się, chcąc dotrzeć do krytycznego miejsca pod stępką, w którym spodziewałem się go *znaleźć*. Opierając się głową o poszycie dna i szeroko rozstawiając ręce, starałem się jak najszybciej zbadać możliwie dużą przestrzeń przy stępce.

W uszach *zaczyna* mi dzwonić. Dzwoni coraz silniej i wyraźniej. Budzę się ze snu, ale nie wiem, gdzie jestem. „Dar Pomorza”? Dzwon alarmowy na „Darze”? Ale głos nie dochodzi do mnie jak zwykle, z korytarza. Sprawia wrażenie, jak gdyby był tuż przy głowie, na wysoko umieszczonej koi.

Wysuwam nogi i skaczę w dół. Zamiast spodziewanej dużej odległości od podłogi, natychmiast uderzam piętami w podniesiony o metr pokład kabiny. Straszne!

W ciemności słyszę wciąż dzwonek, tuż przy mej głowie. Wysuwam rękę i trafiam... na słuchawkę telefonu. Przykładam ją do ucha. Uprzejmy głos mówi po francusku:

- *Bonjour Monsieur! Six heures!**

Straszny sen zmienia się w baśniową rzeczywistość: jestem w luksusowym hotelu w Marrakeszu. W pobliskiej Casablance stoi „Dar Pomorza”.

* Dzień dobry panu! Szósta godzina!

* * *

Gdynia - Casablanca. Parę mórz, kilka cieśnin i trochę oceanu, dzielących te dwa porty, Biała Fregata przeleciała jednym tchem pod żaglami, zgodnie z rozkładem.

Jedynym urozmaiceniem podróży była niegroźna choroba komendanta. Nasz „kapitan Blood” leżał w koi jak niemowlę. Lekarz okrętowy nie mógł ani rusz wymówić *nazwy* choroby po łacinie. Podobno, zanim słowo to nie zostanie wymówione lub napisane, lekarz nie wie, jakich środków użyć do leczenia, ponieważ one również mają nazwy łacińskie. Na razie więc zaczął leczyć pierwszymi środkami, jakimi pielęgnuje się niemowlęta: przysypywał pudrem „Be-Be” te miejsca, z których wyrastają ręce i nogi. One właśnie były siedliskiem choroby w postaci odparzelin, jak u małego dziecka. Wszystko to okazało się bardzo mało skuteczne, ale przynosiło Kotowi ulgę.

Czekaliśmy cierpliwie, kiedy wreszcie lekarz przypomniał sobie łacińską nazwę i pokona chorobę. Zanim jednak to nastąpiło, przycumowaliśmy do nabrzeża w Casablance.

Prasa marokańska była zrazu ustosunkowana do nas nieprzychylnie. Zaważyła na jej nastrojach ogólna sytuacja polityczna. Nasza wizyta wypadła akurat w napiętym okresie aneksji Czechosłowacji przez Niemcy hitlerowskie i polskiej interwencji na Zaolziu.

Ale „Darowi” trudno się oprzeć, wiedzieliśmy o tym choćby ze sztokholmskich doświadczeń. Zorganizowaliśmy na pokładzie konferencję prasową, pokazaliśmy zaproszonym gościom Białą Fregatę. Chłopcy wyglądali w tropikalnych mundurach jak wyjęte z pudełka luksusowe zabawki. „Dar”, od czasu pobytu w Sztokholmie, był utrzymywany w reprezentacyjnej formie. Nasza niedoskonała francuszczyzna, połączona z serdeczną gościnnością, przyczyniła się również do wytworzenia zupełnie wyjątkowej atmosfery.

Zwycięstwo było całkowite. Cała prasa miejscowa rozpisala się o wizycie polskiego statku entuzjastycznie i serdecznie. Zamieszczono zdjęcia Białej Fregaty, wywiady, artykuły, komentarze.

Następnego dnia przybył na „Dar” następca sułtana

Maroka. Wieczorem tego samego dnia my z kolei byliśmy jego gośćmi.

Najbardziej zadowoloną osobą ze zmienionego przez „Dar” nastroju w opinii publicznej był honorowy konsul polski w Maroku, były kapitan wojsk francuskich, który zaraz po pierwszej wojnie światowej wylądował w Casablance, z trzystu frankami kapitału w kieszeni swych wojskowych jeszcze ineksprimabli; po kilkunastu latach był już milionerem. Fortunę swą zawdzięczał podobno zbiorom pewnej małej palmy, która okazała się przydatna do wyrobu amunicji.

Autokary „naszego konsula” obwoziły uczniów po całym Maroku. Wszystkich oficerów podejmował gościnnie w swej wspaniałej willi. Przyjęciem tym zaćmił uczyty Lu-kullusa „kapiąc” nas w najlepszym szampanie. Wreszcie oddał nam do dyspozycji swą wspaniałą limuzynę na zwiedzanie Maroka. Obejrzeliśmy wszystko, od farm strusich aż do wspaniałej wieży Hassana, która w swym wnętrzu zamiast schodów posiadała serpentynę; umożliwiała ona ongiś sułtanowi Yabout el Mansour wjechanie konno na szczyt wieży, skąd mógł objąć wzrokiem posiadłości” Islamu aż po Pireneje.

W Marrakeszu spędziliśmy jedną noc w luksusowym hotelu „naszego konsula”. O siódmej rano mieliśmy wyruszyć w dalszą drogę, portier dostał polecenie obudzenia nas o godzinie szóstej.

* * *

Z Casablanki popłynęliśmy do Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Wyspa małych złotych bananów stanowiła nową dla nas kartkę kolorowej baśni. Za możliwość oglądania Białej Fregaty ludzie rozchwytywali załogę, wozili po całej wyspie i starali się zgadywać nasze życzenia. Wydawało nam się niekiedy, że śnimy. Raz na przykład znaleźliśmy się na przyjęciu w górach, w hotelu-stanicy jak gdyby żywcem przeniesionej z kartek książki o gruzińskiej księżniczce, której na imię było Dżawacha. Zameczek, zawieszony nad przepaściami, w których snuły się zabłąkane białe chmury, przypominał orle gniazdo. Tworzył koronę na szczycie niedostępnych skał wyrzuconych na powierzchnię morza siłą wulkanu. Dookoła jak okiem sięgnąć widać było szafirowy ocean.

Z Las Palmas wyszliśmy zgodnie z rozkładem. Przed nami Wyspy Zielonego Przylądka - Ilhas do Cabo Ver-de. Idziemy do tej, która nazywa się Sao Yicente, zaopatrzyć się w słodką wodę, warzywa i owoce. Mają nam one wystarczyć na przejście oceanu.

Mała wysepka - widoczna jak na dłoni - drży cała od falującego nad nią powietrza rozgrzanego tropikalnym słońcem. Około siedemdziesięciu angielskich mil kwadratowych całego kramu.

Rzucamy kotwicę na redzie portu Mindelo. Po chwili jesteśmy w biurze agenta, który zaopatruje statki w wodę słodką i prowiant. Po załatwieniu formalności pytamy się go, czy na wyspie jest coś godnego uwagi. Agent nie namyślając się odpowiada krótko: nic! Po chwili jednak dodaje, że specjalnością wyspy są tańce, jeśli chcemy - możemy je zobaczyć.

W drodze z portu do „sali baletowej” agent zwrócił naszą uwagę na idące parami czarne dziewczęta. Każda para dźwigała na głowie olbrzymi bal bawełny. Wydawało nam się,

że potężny bal musi roznieść niosące go wysmukłe Mulatki. Agent wyjaśnił, że to właśnie... tancerki.

Za chwilę siedzimy w dużym pokoju, w którym znajduje się podium i parę rzędów krzeseł. Na podium zjawiają się dwie czarne, smukłe tancerki o silnie zarysowanej muskulaturze. Sprawiają wrażenie posągów. Stają o parę kroków jedna od drugiej. Wydaje się, że nie widzą nikogo, tak s[^] w siebie wpatrzone. Centrum zainteresowania każdej z nich stanowi muskularny brzuch partnerki. . Powoli zaczynają zbliżać się do siebie. Trudno to nazwać tańcem, wygląda raczej na to, że każda z nich stara się zahipnotyzować partnerkę. Gdy zbliżają się do siebie na tyle, że się' nieomal stykają - każda robi szybki ruch mięśniami brzucha. Brzuchy stykają się i momentalnie odskakują od siebie. Towarzyszy temu tak silne klaśnie-cie, jak gdyby ktoś strzelił z bata. „Audytorium” składające się z kilkunastu mężczyzn nagradza „prelegentki” burzliwymi oklaskami.

Nowa para dziewcząt ukazuje się na podium. Znow ta sama chwila długiego wyczekiwania na „zderzenie”. Tym razem jest ono znacznie głośniejsze, a brawa - jeszcze mocniejsze i dłuższe.

W ten sposób zjawia się na podium dziesięć par. Każdą parę ogląda się trzy razy. Występy pozbawione są nawet cienia kokieterii. Tancerki produkują się zupełnie nago, ale nagość konieczna jest tutaj jak konieczna jest przy operacji, nie przynosi ujmy i nie powoduje braku szacunku dla artystki. Wprost przeciwnie - zdolności artystyczne tego rodzaju są dowodem siły i zdrowia. Najgłośniejsze „brzuchomówczynie” otrzymują największe brawa i największą gażę.

Mindelo jest stacją bunkrową, zawija tu wiele statków. Krótkie seanse „brzuchomówczyn” są pokaźnym źródłem dochodów, z którego utrzymują się liczne rodziny na tym tropikalnym skrawku ziemi po wygasłym wulkanie.

* * *

Barbados leży na tej samej szerokości co i Wyspy Zielonego Przylądka. Idziemy więc stale na zachód, przecinając ocean. Mamy dobry wiatr.

Na każdym statku, a w szczególności na dużym żaglowcu, dzieje się najlepiej, jeśli trzy osoby nie mają fachowej roboty: kapitan, kapelan i lekarz.

Jeśli nie szalał sztorm lub śnieżyca i nie zaściełała drogi mgła - w wieczory wolne od rutyny dnia jedyną troską naszego „kapitana Blooda” było kąpienie znaczków pocztowych. Lepszy ich zbiór, według naszej oceny „na oko”, mógł mieć tylko król angielski. Nie słyszeliśmy, by ktokolwiek poza nimi dwoma zbierał je z taką gorliwością i w takich

ilościach. Jedynie w czasie trawersaty oceanu kąpanie znaczków w luksusowej wannie („luksusowej” ze względu na marnotrawstwo słodkiej wody) było dla Konstantego Drugiego czymś nie do pomyślenia. Jako „pierwszy po Bogu”, odziedziczył ten zmysł oszczędności słodkiej wody po miłościwie panującym przed nim na „Darze” Konstantym Pierwszym.

Co do kapelana, to uczniowie stale narzekali, że ani jeden z nich nie posiada takiego doskonałego aparatu fotograficznego, który by zdołał uchwycić i utrwalić na kliszy jego pracę. Według nas, chłopcy byli temu sami winni: swym zachowaniem zmuszali okrętowego kapelana do kompletnej bezczynności.

Nasz doktor należał do specjalnej odmiany lekarzy o-krętov. ych. Ich prototypem był Conan Doyle, który jako lekarz na poławiaczu wielorybów w Zatoce Baffina stworzył postać Sherlocka Holmesa. Nasz lekarz okrętowy opisał na razie wszystko to, co widział w swych trzech wyprawach kajakowych: do minaretów Stambułu, do Aten i Pireusu oraz - do Szanghaju; w drodze do tego ostatniego, po przebyciu kilku mórz i Oceanu Indyjskiego, utknął w Indiach na Gangesie. Obecnie na pokładzie Białej Fregaty zbierał nowe materiały do swych prac pod-różniczo-literackich. Rozkładowe zajęcia, związane z czuwaniem nad higieną i zdrowiem załogi, pozostawiały mu jeszcze wiele, wiele wolnego czasu.

Cała trójka po skończonej „ostatniej psiej wachcie” nie miała zazwyczaj już nic do roboty. Dla odpoczynku zasiadali do brydża. W salonie, z lewej burty, było specjalne wgłębienie, pośrodku którego stał stół otoczony wygodnymi siedzeniami w formie kanapy. Ale przekładanie kart w trzech nie daje tyle radości co w czterech. Jedynym „czwartym do brydża”, którego mogli wieczorami zmusić do gry był - poza intendentem - starszy oficer, to znaczy ja.

O grze w brydża nie miałem pojęcia. Wieczorami uczyłem się hiszpańskiego. Oprócz tego „Dar” zaopatrzony był w ciekawą bibliotekę złożoną przeważnie z dzieł podróźniczych. „Godzina brydżowa” zastawała mnie na mojej wysokiej, na kilku szufladach położonej koi, obłożonego książkami. Jeśli Major (intendent) nie miał czasu, by stać się czwartym partnerem, cała wspaniała trójka zjawiała się u mnie w kabinie, obiecując dobre wino i „nadzwyczajne” owoce; obiecywali nawet solennie, że nic mi nie powiedzą, jeśli „wyjdę” w nieodpowiednią kartę.

Po długich namawianiach udawałem, że wierzę w to ostatnie i szedłem do salonu. Wino było dobre, nastrój też, aż do momentu, w którym „kapitan Blood” krzyczał strasznym głosem:

- Kto kładzie króla?!

Było to jawne niedotrzymanie umowy. Zabierałem się do wyjścia. Doktor rzucał się na mnie i zatrzymywał siłą. Kapelan uspokajał komendanta. Zaczynaliśmy grę na nowo, zanim znów nie położyłem tego nieszczęsnego króla. Co najdziwniejsze, Kot zawsze skądś wiedział, że ja mam również waleta i że to zamiast niego kładę owego króla.

Najbardziej jednak bałem się nie rozgrywek, a licytacji, którą - według określenia Kota - „nawet dziecko rozumie”. Nigdy naturalnie nie graliśmy na pieniądze. Prawdziwie wygranym był ten, kto potrafił wygrać mając za partnera starszego oficera.

By utrzymać całą załogę w dobrej kondycji fizycznej, lekarz wymyślał najrozmaitsze ćwiczenia dla wszystkich; zawody sportowe dla uczniów i gimnastykę na świeżym powietrzu dla kajutkompanii.

Gdy kończyliśmy z wachtowym oficerem obliczanie pozycji z gwiazd, doktor już stał na rufie i czekał, by „znęcać się” nad nami pod osłoną ciemności, nie narażając naszej godności wobec uczniów.

Gimnastyka, podobnie jak i brydż, kończyła się awanturą, jeśli Kot nie mógł wykonać któregoś z zaleconych przez doktora ćwiczeń. Rozpoczynało się to od krzyku „Wacek!...”, potem następowały epitety zależne od trudności wykonywanego ćwiczenia, aż wreszcie przychodziła konkluzja: „...naumyślnie dajesz takie ćwiczenia, których wiesz, że nie potrafię wykonać!”

Po ćwiczeniach zazwyczaj długo jeszcze leżeliśmy na rufowym pokładzie, zapatrzeni w migocące jasnym światłem „tropikalne” gwiazdy. Wydawało nam się, że są jaśniejsze i większe aniżeli te nasze, rodzime.

Na roziskrzonym niebie rysowały się czarne sylwetki napiętych od wiatru żagli. W takich chwilach nie istniały lądy. Świat składał się z wody, wiatru i gwiazd, do których lecieliśmy...

* * *

Wieczorem mieliśmy zobaczyć światła wyspy Barbados. Ulewny deszcz psuł nam piękno tropikalnej nocy i ograniczał widzialność. Wskutek tego światło latarni morskiej odkryło się nam zaledwie parę mil od wyspy, ale w przewidzianym ściśle namiarze. Zgodnie z rozkładem rejsu w oznaczonym dniu rzuciliśmy kotwicę w zatoce Carlisle na redzie Bridgetown. Tutaj właśnie w siedemnastym wieku rzucił kotwicę żaglowiec „Kupiec Jamajski”. Na jego pokładzie znajdował się w charakterze niewolnika kapitan Blood. Miano go sprzedać z licytacji na targu w Bridgetown.

Bridgetown jest stolicą i portem Barbadosu - wyspy, na której „rośnie” dwieście tysięcy Murzynów. Rosną gęsto, około tysiąca dwustu pięćdziesięciu na jedną milę kwadratową. Mil tych posiada cała wyspa tylko sto sześćdziesiąt sześć.

W tych miejscach, gdzie nie rosną Murzyni, rośnie gęsto trzcina cukrowa. Anglicy, na tej bezludnej wyspie odkrytej przez ich okręt „Olive Blossom”, zasadzili trzcinę cukrową, a dla jej kultywowania - zasadzili Murzynów. W ten sposób zmienili wyspę w „wulkan cukru”, z którego jak lawa płynie na świat w setkach tysięcy ton rocznie melasa, cukier i rum.

Nie zobaczyliśmy już na wyspie brodatych figowych drzew, od których Portugalczycy nazwali wyspę „brodatą” (Barbados). Wszystko, co na niej rosło, wyparte zostało przez trzcinę cukrową i Murzynów.

Deszcz całkowicie zgasił pragnienie oglądania miejscowości, gdzie kapitan Blood z niewolnika przeobraził się w korsarza. Niekiedy tylko w rzednących smugach deszczu można było z daleka dojrzeć mury fortu Świętej Anny. Był on ongiś niemy świadkiem zmiany nazwy hiszpańskiego okrętu „Pięć Ran” na korsarski „Arabella”.

Przez trzydzieści dni tropikalna ulewa nękała bez wytchnienia nasze życie na „Darze”. Musiało się ono przed nią kryć pod rozpięte tenty, które miały nas chronić przed „palącymi promieniami podzwrotnikowego słońca”.

Dni szumiące ulewą musieliśmy wypełniać wykładami teoretycznymi, lekcjami angielskiego oraz reperacją i szyciem żagli. Zaczynaliśmy dobrze rozumieć nastroje, jakim ulegać musiał najstarszy, znany z imienia, kapitan marynarki handlowej - Noe. Dziesięciu dni zabrakło do tego, by i nas mogła dotyczyć znana piosenka:

Przez dni czterdzieści padał deszcz,
Pan ziemię wodą raził.
Przez dni czterdzieści Noe pił,
Spod beczki nie wylał...

Jeden tylko człowiek docenił od razu tę lejącą się z nieba wodę: lekarz okrętowy. Od czasów owej pamiętnej choroby komendant czuł do doktora nieutulony żal, pomimo że, jak się okazało, sam był winien. Kot cierpiał niekiedy na bezsenność i zażywał jakieś lekarstwo przepisane mu przez lekarza na lądzie, które według jego mniemania nie mogło absolutnie obchodzić lekarza okrętowego. Wobec tego nigdy mu o lekarstwie nie wspominał. Doktor przypadkiem zobaczył Kota zażywającego tamto lekarstwo i wpadł w szal - ono właśnie powodowało wysypkę, z jaką nie mógł dać sobie rady. Wynikła niebywała awantura, podczas

której doktor powiedział Kotowi, że ma fiołki w głowie, może nawet siano albo - zwykłą sieczkę. I aby można go było leczyć - należałoby najpierw usunąć mu z głowy owo ziele...

Zacząła się między nimi wojna. Kot nie mógł zapomnieć doktorowi fiołków, siana oraz sieczki i starał się mu dokuczyć, jak tylko mógł. Wspaniałą okazję stwarzała wydzielana w mikroskopijnych ilościach „słodka” woda, której ilość w każdym dniu na godzinę dwunastą odnotowywano w odpowiedniej rubryce dziennika okrętowego.

Słodka woda była „progiem”, o który co dzień ktoś zaczepiał. Był to temat na fregacie stale aktualny. Kot interesował się nią z taką samą uporczywością, z jaką czynił to niegdyś kardynał Richelieu, który opiekę nad słodką wodą ujął w żelazne ramy ustaw. Te wspólne z Wielkim Kardynałem zainteresowania pozostały komendantowi po służbie na francuskich okrętach chodzących na Daleki Wschód oraz po wielu latach pływania na żaglowcach „Lwów” i „Dar Pomorza”. Kot pamiętał doskonale, na jakiej wyspie i w jakim porcie jest najlepsza słodka woda, i martwił się po kryjomu, że w tym roku nie możemy zaopatrzyć „Daru” w źródlaną wodę z Przylądka Dobrej Nadziei, którą swego czasu okręty duńskie zabierały dla dworu królewskiego w dalekiej Zelandii. W „ustach” króla duńskiego woda ta uchodziła za najśodsza i najzdrowsza na całym świecie.

Kot nie pozwalał używać podczas podróży słodkiej wody do kąpieli, uważając, że aby się orzeźwić, „pod ręką” jest dostateczna ilość wody słonej. Doktor słysząc mnie kąpiącego się w łaźnicy w „moich” paru litrach, które przezornie zagwarantowałem sobie pisemną umową dobrowolnie podpisaną przez komendanta, usiłował wywalczyć nieco słodkiej wody również i dla siebie. Na prośbę doktora Kot odpowiedział zaczepnie:

- Kogo będziesz operował? Kto ci się pozwoli operować po tych wszystkich operacjach, których dokonałeś na mnie? - Kot każdy zastrzyk zrobiony mu przez doktora uważał za wielką operację chirurgiczną. - Lekarze tylko przed operacją się „myją, i to jedynie ręce!

Gdy doktor nastawał mocniej, huknął:

- Ja znaczków, takich małych - tu pokazał dwiema rękami, jakie małe są znaczki pocztowe - nie kąpię, a będę słodką wodę marnował na cały kilometr? (doktor miał około dwóch metrów wysokości).

W odpowiedzi doktor, który lubił popisywać się niekiedy znajomością na pamięć całego „Potopu”, bardzo nie-przezornie zacytował z niego jedno zdanie:

- „Waści szpakami musieli za młodu karmić...”

I od tej chwili się zaczęło:

- Szpaki to ja jadłem, ale ty masz żywe w głowie. Ooo, teraz, przed chwilą widziałem, jak jeden wystawił dziób z prawego ucha!

Do czasu tej rozmowy, jeśli doktor coś zaproponował, Kot przypominał sobie natychmiast dokonane na nim „operacje” i sprzeciwiał się kategorycznie, ale potem... jakoś to było. Od rozmowy o szpakach wszystko się zmieniło.

Któregoś dnia usłyszeliśmy w salonie BA! BACH! wydane głosem, na ile si} starczyło. Po chwili radosny o-krzyk Kota oznajmił:

- Zabiłem, zabiłem! Akurat szpak głowę wystawił z lewego ucha Wacka, wycelowałem i zabiłem! Już teraz Wacek ma o jednego szpaka mniej w głowie. Poczekaj, zobaczysz, wszystkie szpaki ci wybiję!

Następnego dnia po rzuceniu w deszczową noc kotwicy na redzie Barbadosu doktor wpadł do kajutkmpniani rozradowany i mokry, w kąpielówkach tylko, z wiadomością, że można się wspaniale kąpać na deszczu, że się stoi pod dobrym prysznicem. W porywie dobrego serca, zachwycony taką ilością słodkiej wody z nieba, doktor pobiegł do salonu komendanta, by mu to zakomunikować.

Po chwili usłyszeliśmy głośnie „ba, bach!” i radosne:

- Zabiłem, zabiłem! Znów o jednego szpaka mniej w głowie!

Z salonu wybiegł doktor w kąpielówkach, a za nim leciały słowa:

- Eureka! Nowy Archimedes! Wymyśl jeszcze coś nowego! Jak już teraz masz wodę z nieba, to wymyśl podróż kajakiem na księżyc. Wymyśl! Ale może to już był ostatni twój szpak i nic więcej nie wymyślisz?

Piętnaście minut po tej „wojnie” wyszedłem na pokład mfowy. Zastałem na nim nagiego, namydlonego Kota, który kąpał się pod kaskadami wody leżącej z rozpiętego nad pokładem ten tu. Gdy mnie zobaczył, zaczął bardzo miłym głosem zachęcać do kąpieli na deszczu, twierdząc, że woda jest znacznie przyjemniejsza od naszej „starej” okrętowej i że mydło znacznie się lepiej w niej mydli. Propozycja ta w niczym nie naruszała pisemnej umowy, w której było zastrzeżone: „Żadnych propozycji na temat oszczędzania wody słodkiej, zagwarantowanej dla mnie tą umową”.

Kąpaliśmy się wszyscy „na zapas” podczas całego postoju koło Barbadosu, zresztą nie tylko na pokładzie, ale i na plaży. Wzbudzaliśmy tym przerażenie wśród mieszkańców wyspy, gdyż w tym czasie Murzyni setkami chorowali na zapalenie płuc i dziesiątkami umierali ze strasznego według nich zimna.

Wreszcie wśród tropikalnej ulewy wybraliśmy kotwicę, którą w identycznych warunkach rzuciliśmy w tym miejscu przed, miesiącem. Mokra żagle - z trudem kolejno

stawiane - nabierały wiatru, ale za rufą Białej Fregaty nie pozostało nic. Niczego nie było widać, tak jak nie było widać i wówczas, gdy przyszlismy na redę Bridgetown.

Następnego dnia po wyjściu z Barbadosu ukazało się słońce i ustał deszcz. Udało się nam Kota przekonać, że po przebyciu oceanu zostało nam tyle słodkiej wody, iż wystarczyłoby jej jeszcze na dwie takie trawersaty, Wobec tego można było pozwolić na codzienną, naturalnie bardzo oszczędną kąpiel w słodkiej wodzie dla wszystkich na „Darze”.

Kot, który przyzwyczał się sam do ciągłych kąpieli deszczowych w okresie miesięcznego pobytu na Barbadosie, zgodził się na splukiwanie soli słodką wodą, po kąpieli w wodzie słonej.

- Ale tylko raz dziennie! - zastrzegł.

* * *

Po wyjściu spod wodnej pokrywy na Barbadosie szliśmy teraz w blasku tropikalnego słońca przez „raj na ziemi” odkryty przez Kolumba.

Na śnieżnobiałych żaglach lecieliśmy drogami huraganów. Pas ich ciągnie się od trzeciego do siedemnastego stopnia szerokości północnej, poczynając od Wysp Zielonego Przylądka. Przez setki lat pamięta się huragany, które tędy przeszły. Kolumb zostawił opis jednego z nich. Zginęły wtedy setki ludzi, dziesiątki żaglowców oraz olbrzymi ładunek złota. W ładunku zatopionego złota znajdowała się największa samorodna bryła złota, jaką w owych czasach wydobyto w Indiach Zachodnich. Ważyła sto osiemdziesiąt siedem i pół funta.

Minął już huraganowy sezon, gdy rzucaliśmy kotwicę w zatoce Fort-de-France na Martynice. Największy huragan przeszedł tędy w roku 1767. Zginęło wówczas tysiąc sześćset osób.

W deszczu na Barbadosie oddzielnie nudzili się Anglicy, oddzielnie Murzyni. Na roześmianej Martynice wspólnie bawią się Francuzi i ludność kolorowa. Najweselej bawią się wszyscy na słynnych balach Dou-dous.

Dou-dous pracują w rafineriach cukru, w fabrykach cygar, w sklepach. Są to kolorowe dziewczęta, we wszystkich „odcieniach” - od brązowych do czarnych, ubrane w charakterystyczne chusteczki fantazyjnie związane na głowie oraz suknie o jaskrawych kolorach. Na balach Dou-dous jest taka „załuma”, że nie pozwala ona tańczącej parze na zrobienie ani jednego kroku w którymkolwiek kierunku. Wobec tego, stojąc naprzeciwko pięknej Dou-dou, można się tylko kołysać w takt muzyki i słuchać piosenki nuconej z uczuciem przez partnerkę. To „kipienie” par przykutych do jednego miejsca upodabnia salę

taneczna do głucho wrzącego wnętrza wulkanu tej wyspy, noszącego nazwę Mont Pelee. Swojego czasu położył on kres pojęciu „wulkan wygasły”.

Pele - bogini wulkanów i ognia, której składają ofiary

Hawajczycy, by nie nękała ich wybuchami, nie ma nic wspólnego z nazwą wulkanu na Martynice. Pomimo to w roku 1902 żarliwe tchnienie Mont Pelee stopiło w jedną bryłę dwanaście srebrnych łyżek w pewnym pałacyku w mieście St. Pierre, leżącym nad morzem u stóp wulkanu i zabiło czterdzieści tysięcy ludzi. Stopione w bryłę łyżki stanowią jedną z wielu osobliwości miejscowego muzeum.

„Skarby” Lu-lu - córki potentata z Martyniki a żony naszego drugiego oficera - po które wstąpiliśmy do Fort-de-France, przywieziono na „Dar” w skórzanych kufrach obitych metalem.

Z wyrobu takich kufrów od wieków słynęły Indie Zachodnie. W szczególności sławna z nich była odkryta przez Kolumba w niedzielę (Dies Dominica) wyspa Dominika, nosząca na tę pamiątkę imię Niedzieli. Wyrabiane tam kufrы przyjęły nazwę DOMINIQUE. Kufrы te przed setkami lat służyły flibustierom do przechowywania zdobytych skarbów. Od nich zwyczaj ten przejęła flota francuska. Płatnicy na okrętach francuskich przewozili i przechowywali żołd w takich właśnie kufrach, bezpośrednio z nich początkowo dokonując wypłat. Z biegiem lat zniknęły kufrы, pozostał natomiast krótki rozkaz na wojennych okrętach francuskich: *Dominique!*, który oznacza tyle samo co długo brzmiące: Załoga po wypłatę!

Oglądając stojące na pokładzie dwa *dominique*, nie mieliśmy wątpliwości, że właśnie w takich kufrach musiało być transportowane złoto zdobyte na Hiszpanach przez kapitana Blooda. Wszyscy byliśmy na „Darze” bardzo dumni z tych kufrów, jak gdyby zawierały skarby, z których znaczna część należała do każdego z nas.

Po obejrzeniu Mont Pelee i zabraniu obu kufrów nie mieliśmy nic więcej do roboty na wyspie, skąd pochodziły dwie żony: Napoleona PIERWSZEGO i naszego... „DRUGIEGO”.

Wyjście przy północnym wietrze z miejsca, gdzie byliśmy zakotwiczeni w zatoce Fort-de-France, wymagało kilku dość skomplikowanych zwrotów Białej Fregaty. Załoga musiała być do tego manewru zgrana, wyćwiczona i wypoczęta przed dużym wysiłkiem fizycznym. Uczniowie przez tych kilka miesięcy w morzu rozrośli się i zmęźnieli. Brązowi od tropikalnego słońca, o zgrubiałych od lin dłoniach, podobni byli do Braci Wybrzeża. Ponieważ o drugiej po południu mieliśmy zamiar podnieść kotwicę, wobec tego od godziny ósmej rano chłopcy wypoczywali jak prawdziwi piraci, których „codzienną robotą

jest wypoczywanie, by zachować siły do walki". Leżeli na pokładzie i słuchali nadawanej przez głośnik ulubionej swej melodii — walca „Francois”. Mogli tego walca słuchać niezmordowanie cały dzień bez przerwy, do tego stopnia, że przyzwyczaili do niego wszystkich na „Darze”. Ponieważ grać można było tylko wówczas, gdy mieli czas wolny od robót, wobec tego zamiast ogłaszać, że „uczniowie będą teraz mieli czas wolny od zajęć”, mówiliśmy krótko „Frangois!”

O czternastej przyszedł świeży wiatr i zdjęliśmy się z kotwicy. Zaczęliśmy lawirować pod wszystkimi żaglami po zatoce „strzeżonej przez trzy forty najeżone armatami”.

Fregata, Komendant i Załoga — stały się jednym ciałem ożywionym wspólną myślą i wspólnym wysiłkiem. Nasz „drugi”, którego „druga połowa” była „francuska”, nauczył się od niej bardzo ładnie o tym deklamować:

*Il fant pour faire beau voyage
Que Bateau. Capitaine, Equipage
A la mer, a la traite, uu combat
Toujours ne soient qu'un xeul en trois.**

Ze złocistym megafonem w rękę zamiast szpady, nasz „kapitan Blood” wymijał „niebezpieczne paszcze armat” stokroć kierował fregatą stokroć lepiej, niż dowodził swym okrętem prawdziwy kapitan Blood, prowadząc „Arabelle” na abordaż „Niewzyciężonej”. Manewry odbywały się cicho i sprawnie - „znaczy, porządnie”. Wszyscy uczniowie na pokładzie byli boso, a więc nie słyszało się tupotu nóg, żaden zaś nie śmiał odezwać się nawet szeptem.

Leżeliśmy już na kursie, który miał nas zaprowadzić do Puerto Rico. Podwachty zeszczyły do międzypokładu, odwach służbowy klarował liny. Starszy bosman „Daru” podkręcał sumiastego węża i uśmiechając się powiedział:

- Ale to szłooooo! Jak diachli!

* W dość dowolnym tłumaczeniu czterowiersz ten brzmi:

*Dla dokonania pięknej podróży.
Okręt, Kapitan i Załoga
W morzu, w potrzebie i w walce
Muszą zawsze stanowić jedność potrójna.*

Biała Fregata, idąc prawym halsiem pod wszystkimi żaglami mocno pochylona na lewą burzę, zostawiła za sobą szary, pozbawiony roślinności masyw strasznej Łysej Góry (Mont Pelee), który długo jeszcze był widoczny nad horyzontem.

* * *

Nasz „kapitan Blood” prowadził teraz fregatę na wyspę, która swe chrzestne imię San Juan - nadane jej przez Kolumba - oddała swej stolicy, a sama przybrała pierwotną nazwę tego miasta: Puerto Rico. Szliśmy na razie śladami „Arabelli”, okrętu kapitana Blooda. Dochodząc jednak do Puerto Rico, zamiast skręcić na zachód, na spotkanie ze „Zwiastowaniem”, poszliśmy dalej na północ, by dotrzeć do zatoki Mayagieez, upatrzonej jeszcze w Gdyni jako miejsce najlepiej nadające się do ćwiczeń na szalupach pod żaglami. Takielunek i żagle wszystkich szalup były już przygotowane. Plan ćwiczeń, opracowany do najdrobniejszych szczegółów, czekał tylko na słoneczną zatokę o stałych wiatrach.

Z morza powiadomiliśmy władze miasta Mayagieez leżącego nad tą zatoką, że staniemy na kotwicy o godzinie ósmej rano. Ze zdziwieniem więc powitaliśmy holownik, który już o szóstej wyszedł na nasze spotkanie, przywożąc ze sobą olbrzymią pocztę z kraju. Formalności sanitarno-celne odbyły się z błyskawiczną szybkością.

Potomkowie Hiszpanów z Puerto Rico byli czarująco uprzejmi. Wyrazili swą radość, żeśmy przybyli do nich z taką punktualnością, dokładnie w terminie zapowiedzianym jeszcze przed kilkoma miesiącami, co pozwoli im całkowicie wykonać opracowany program. Słuchaliśmy tego ze zdumieniem, nie rozumiejąc, co ma wspólnego ich program z naszym. Na razie położyliśmy to na karb nieścisłości językowych.

Wszystkie osoby, które przyjechały nas witać, przeszły z holownika na pokład i przedstawiły się jako członkowie Komitetu Przyjęcia „Daru Pomorza” w Mayagieez. Byliśmy mile zdziwieni.

Przy wejściu do zatoki wynikło nieporozumienie. Komitet chciał, żebyśmy przycumowali do reprezentacyjnego mola Mayagieez, na co my nie byliśmy przygotowani, przewidując wyłącznie postój na kotwicy. Wobec tego umówiliśmy się, że na razie rzucimy kotwicę, a o dwunastej przycumujemy do nabrzeża.

„Kapitan Blood” szykował się do złożenia oficjalnych wizyt. Przed jego powrotem mieliśmy zdjąć się z kotwicy i podejść do mola. Kot w paradnym mundurze, w asyście nieodstępnego w takich wypadkach Diadi, zszedł z wszystkimi ceremoniami do motorówki, która ruszyła do mola. Gdy wyszedł na ląd, czekały go tam już władze municypalne oraz

przedstawiciele wszystkich niemal miejscowych instytucji. Wspaniała orkiestra odegrała polski hymn narodowy. Ponieważ osobistości, którym Kot miał składać wizyty, witały go właśnie na nabrzeżu, wobec tego wszyscy znaleźli się za chwilę w motorówce i razem z komendantem - na „Darze Pomorza” .

Gdy tylko przycumowaliśmy do nabrzeża, przybyła nowa grupa gości, Tctóra wręczyła nam maszynopis na dwóch stronicach, zawierający... szczegółowy program naszego pobytu w Mayaguez przez okres całego miesiąca. Wynikała z niego, że każdy dzień miał się rozpoczynać wycieczką autokarami na zwiedzanie wyspy lub ważniejszej instytucji i zakładów miasta. Po wycieczce, przed zachodem słońca, program przewidywał parę godzin wytchnienia. Wieczorem - bale lub przyjęcia.

Wszelkie nasze próby odzyskania wolności spotkały się z tak ostrym sprzeciwem, że milcząco musieliśmy skapitulować i zgodzić się na wszystkie przedstawione nam „warunki”. Do naszej dyspozycji pozostawiono tylko pierwszy dzień, a raczej jego zakończenie, oraz przedostatni wieczór za miesiąc, w przeddzień wyjścia w morze.

O siódmej rano następnego dnia uczeń trapowy zameldował limuzynę przy statku. Okazało się, że to dyrektor miejscowego Uniwersytetu Rolniczego osobiście przywiózł dla załogi „Daru” pełen samochód owoców z uniwersyteckich plantacji. Były to najwspanialsze okazy ananasów, pomarańcz, grejpfrutów, bananów, avocados („gruszek aligatora”), mango oraz innych gatunków rosnących na doświadczalnych plantacjach. Od tego dnia do końca naszego pobytu na wyspie, zawsze o tej samej godzinie, zjawiała się przy „Darze” limuzyna z dyrektorem i owocami.

O godzinie ósmej trzydzieści zabierały nas autokary na zwiedzanie wyspy. Przez lasy cedrowe, palmowe i bambusowe jeździliśmy po wspaniałych autostradach do najpiękniejszych miejscowości. Podejmowano nas co dzień innymi potrawami, ich nazw nie byliśmy w stanie spamiętać. Wiele z nich podobno jadali jeszcze Indianie, których zastał tu Kolumb. Raczone nas krewetkami, langustami, prosiakami w cieście bananowym i „czymś” zapiekany w liściach, w gorącym popiele.

Przed zachodem słońca odwożono nas na „Dar”, ale o dziewiątej musieliśmy już być na balu lub na przyjęciu. „Kadeci z Polski” byli najbardziej egzotycznymi gośćmi jacy kiedykolwiek na wyspie przebywali, robili przy tym szybkie postępy w tańcach, wzbudzając zachwyty na zabawach urządzanych w coraz to innych salach.

Kajutkompania natomiast co wieczór musiała bywać na przyjęciach organizowanych kolejno przez wszystkie kluby, instytucje naukowe i stowarzyszenia. Odwiedziliśmy między innymi klub milionerów, noszący nazwę „Klubu Lwów”. Mieścił

się on w „chacie” zbudowanej na wzór budowli indiańskiego szczepu Borinauenos, który żył tu w czasach Kolumba. „Chata” klubowa była wysoka i przewiewna, jej ściany oraz dach stanowiło poszycie z dużych liści palmowych. Podczas przyjęcia, przed rozpoczęciem posiłku, każdy członek klubu musiał stanąć na krześle i po wymienieniu przez przewodniczącego jego nazwiska zaryczeć jak znany bywalcom kin lew, zapowiadający filmy wytwórni Metro-Goldwyn-Mayer.

Dom mera miasta Mayagiiez, señora Marina, stał się dla kajutkompanii „Daru” prawie domem rodzinnym. Mer miasta był z zawodu aptekarzem, jego synowie zaś - inżynierami posiadającymi dyplomy wyższej uczelni w Stanach Zjednoczonych. Inżynierem była również córka mera. Ta dwudziestokilkuletnia dziewczyna, podobna do słynnej aktorki filmowej Joan Crawford, kierowała samodzielnie własną rafinerią rumu i likierów, a za najmilszą rozrywkę uważała szalony jazdę swymi sportowymi samochodami, które prowadziła i niewiarygodną wprawą i szybkością. Mieszkali wszyscy w olbrzymim parku, każde miało swą oddzielną „chatę indiańską”, luksusowo urządzone. W parku pełno było sztucznych sadzawek, które leżały jak lustrzane tafle wśród tropikalnej zieleni, otoczone trzcinami i pełne najdziwniejszych kolorowych ryb. Wolne chwile lubiliśmy najbardziej spędzać w zaczerpniętym parku señora Marino. Zresztą, wzięci „do niewoli” przez Hiszpanów, niewiele mieliśmy czasu na własne sprawy. Zadowoleni byliśmy, jeśli udało nam się wypaść.

Znajdowaliśmy się wszyscy pod szczególnym urokiem dyrektora Uniwersytetu Rolniczego. Czarujący ten człowiek, zaopatrujący codziennie uczniów w owoce, posiadał najpiękniejszy chyba na świecie sztab naukowy. Wszystkie asystentki profesora miały ukończone studia w uniwersytetach Stanów Zjednoczonych, a każda z nich śmiało mogła stawiać do konkursów piękności. Asystentki prowadziły poszczególne działy na uniwersytecie. Dla nas - wszystkie razem - stanowiły dziewiąty cud świata. Nic dziwnego, że pięknemu „sztabowi”, któremu nikt na wyspie nie mógł się oprzeć, byliśmy ślepo posłuszni. Kiedyś, przez nieporozumienie, zjawiliśmy się na kolejnym balu bez „kadetów”. Tak zrozumieliśmy zaproszenie. W olbrzymiej sali balowej konserwatorium zostaliśmy otoczeni przez setkę uczennic, ubranych w piękne krynoliny i nie ukrywających swojego rozgoryczenia. Garstka naszej kajutkompanii stanęła przed sądem wyrażnie zasmuconego „sztabu” piękności: - Gdzie są kadeci? Bądźcie uprzejmi i popatrzcie, coście zrobili! Popatrzcie na twarze dziewczynek!

Była godzina dziesiąta wieczorem. Postanowiliśmy ratować sytuację. - Czy możecie dać nam dwadzieścia samochodów? - zapytaliśmy. - Za pół godziny wszyscy uczniowie będą na sali!

„Sztab” myślał, że żartujemy, ale ponowiliśmy prośbę o samochody. Po paru minutach dzwonek alarmowy na „Darze” postawił załogę na nogi. Ogłoszono: - Za piętnaście minut wszyscy wolni od służby mają stanąć na zbiórce, ogoleni, w tropikalnych mundurach. Można po sobie nie sprzątać.

O pół do jedenastej „kadeci” wkroczyli w kolumnie czwórkowej na salę. Brawom nie było końca. Chłopcy wzbudzili podziw swą dyscypliną, szybkością wykonania rozkazów i wyglądem. Był to chyba najpopularniejszy wyczyn „nawigacyjny” w ich życiu.

Wszystkie dzienniki Mayagieez codziennie wypełniały nasze fotografie. Oglądaliśmy siebie na wycieczkach; w miejscu, gdzie wylądował Kolumb; na trybunie, przyjmujących defiladę korporacji studenckich; w Rotary Club i w Lion Club; na plantacjach avocado; w rafinerii trzciny cukrowej. Byliśmy stale obdarowywani. Córka mera zaopatrzyła każdego z nas w dwanaście najlepszych gatunków likierów. Zaczęliśmy zatracać poczucie rzeczywistości. Nie wiedzieliśmy już, jak się za to wszystko odwdzięczyć. Zostaliśmy огоłoceni ze wszystkiego, co się nadawało na pamiątki. Co tylko było z Polski i mogło spełniać rolę „suvenirów” - znikło z kabin.

* * *

Ostatecznie kajutkompanii nadano, obywatelstwo honorowe miasta Mayaguez. Stolica wyspy - San Juan - kipiała zazdrością. W domu mera ze śmiechem opowiadano sobie, co na ten temat mówią w San Juan. Największą zagadką dla wszystkich było, dlaczego nie zawinęliśmy do San Juan, lecz do nie znanego nikomu Mayaguez?

Ale ostatecznie San Juan nie wytrzymało i zażądało przyjazdu komendanta „Daru Pomorza” do stolicy. Zjawił się pułkownik, by zabrać naszego „kapitana Blooda”. Do San Juan mieli jechać samochodem, wrócić natomiast samolotem, by komendant mógł jeszcze zdążyć na przyjęcie dla prasy, które organizowaliśmy na statku po zachodzie słońca.

Samolot należał do tych środków lokomocji, jakich nasz „kapitan Blood” starał się unikać. Kiedyś musiał lecieć z Gdyni do Warszawy z żoną i córeczką Krysią. Gdy dolatywali do Warszawy, Kot zobaczył przez okno samolotu, że cały płat skrzydła pękł i za chwilę się oderwie. Przejęty grozą skamieniał i czekał w milczeniu, kiedy runą na ziemię. Męczył się sam. Wolał, by żona i córeczka o niczym nie wiedziały. Milczał.

Kiedy wylądowali szczęśliwie na lotnisku, Kot poszedł obejrzeć pęknięte skrzydło i wówczas dopiero dowiedział się, co to są lotki. Przysiągł sobie jednak, że nigdy więcej samolotem nie polecą. Niestety, obecnie sytuacja wyglądała beznadziejnie i nikt nie miał wątpliwości, że Kot będzie musiał wracać samolotem.

Naturalnie musiał z Kotem jechać Diadia. Dla nas wszystkich ze Szkoły Morskiej Diadia uosabiał postać, która BYŁA, JEST I BĘDZIE. Diadia zrobił ongiś w swym życiu stuletni krok wstecz, przechodząc z okrętu podwodnego na stary żaglowiec. Diadia był tym, który na zakupionym w lecie 1920 roku statku szkolnym „Lwów” wysłał w eter pierwszy jego sygnał - PBAL. Diadia z powietrza łapał wiadomości o mających przyjść wiatrach i ich sile. Musiał znać wiele języków, by zrozumieć wszystkie nadawane ostrzeżenia. Diadia na statkach szkolnych pracował na muzealnych niekiedy aparatach, budząc podziw w portach zagranicznych ich doskonałym stanem używalności. Diadia miał wspaniałą pamięć - pamiętał wszystko i wszystkich. Gdy przyszliśmy po raz pierwszy na „Lwów”, Diadia był dla nas wilkiem morskim o atletycznej budowie. U Diadi musiało być wszystko zrobione na czas i dokładnie. Z przełożonego stał się naszym kolegą. Teraz, gdy wchodził do salonu, stawał służbiście na baczność i salutował, lecz gdy nikogo nie było w pobliżu, rozpoczynał swe „zapotrzebowanie” w formie zupełnie bezpośredniej:- Kot, gdzie są części do logu? Zamówiłeś? Gdzie są cewki, o które prosiłem? Zamówiłeś?

Diadia nie przewidywał uchybień od terminów.

Na samą wzmiankę o leceniu samolotem Kot od razu zawołał:

- Diadia, lecimy! I zabieramy „drugiego”!

„Drugi” - to jest mąż Lu-lu - z powodu swego egzotycznego małżeństwa uchodził w oczach Kota nieomal za tubylca Zachodnich Indii.

Po odjeździe Kota ze świtą do San Juan cały dzień zbiegł nam jak zwykle na zwiedzaniu wyspy. Byliśmy już z powrotem na statku, gdy samochód przywiózł z lotniska „kapitana Blooda” i jego adiutantów. Relację o wszystkim co było, *zaczai* oczywiście nasz „drugi”, który miał niepowszedni dar opowiadania, wzmocniony obrazową gestykulacją i niezrównaną mimiką. Stojąc w kajut-kompanii odtwarzał wszystkie szczegóły triumfalnego wjazdu do San Juan. Opisywał wspaniały wygląd komendanta przyjmującego defiladę garnizonu San Juan: piechoty, czołgów, samolotów. Opowiadał, jak komendant ani drgnął i ze spiżową twarzą - „o, taką!” - groźnie lustrował każdy guzik mundurów maszerujących oddziałów. Palcami wyczarowywał na stole defilujące kompanie i toczące się czołgi. Przyciągał brodę do szyi, demonstrując marsowy wyraz twarzy komendanta lepiej, niż to robił on sam. Imitował lecące samoloty: rozpostarte na płask dłonie furczały „Whiiiiii!”. Przed naszymi oczami leciały eskadry, jedna za drugą. Na końcu defilowała kawaleria na wspaniałych koniach. Wreszcie galowe przyjęcie w pałacu gubernatora Puerto Rico. Generałowie, konsulowie... W głowach nam się mąciło, słuchając tego wszystkiego.

- Jutro przyślą dzienniki i fotografie. Zblednie nasze Mayagiiez, pięknie z zazdrości na widok przyjęcia, jakie zgotowało nam San Juan.

„Drugi” tak świetnie opowiadał, że nie dał przyjść do słowa Kotowi. Nawet Diadia siedział oczarowany i zasluchany, przeżywając widocznie po raz drugi wielki dzień. Pod wrażeniem opowiadania Kot przekształcił się w naszych oczach w rzeczywistego kapitana Blooda. W momencie zaś, gdy „drugi” opowiadał, z jaką swobodą Kot rozmawiał z generałami, orzekliśmy, że będziemy nazywali go KONSTANTYM WIELKIM.

Wieczorem, po przyjęciach, wróciliśmy w rozmowie do wydarzeń w San Juan. Zaczęliśmy wypytywać Dładię o jego wrażenia. Obraz odtworzony przez Diadię różnił się nieco od przedstawionego nam przez: „drugiego”. Gubernator przyjął ich we wspaniałej starej fortecy - Fortale-za. Z matki Polki, zachował bardzo żywe zainteresowanie jej ojczyzną i polskie zamiłowanie do koni. Po przyjęciu zawiózł ich wszystkich do swej wspaniałej stadniny. Kot, który był kawalerzystą i znając konie od dzieciństwa obdarzony był darem oceniania ich charakteru oraz zdolności z wyglądu - zadziwił gubernatora. Kiedy Kot trafnie ocenił zalety i wady wszystkich koni, zdumiony gubernator wykrzyknął:

- Panie, kim pan właściwie jest? Kapitanem żaglowca, czy hodowcą i właścicielem stajni wyścigowej?

Po zwiedzeniu stolicy i galowym obiedzie odjechali wszyscy na lotnisko, serdecznie żegnani przez zachwyconego Kotem gubernatora.

Na widok samolotu Kot trochę zbladł i wyszeptał:

- Diadia, to stary grat! Rozleci się w powietrzu!

Gdy już zniknęło za nimi San Juan, jeden z silników samolotu zaczął dziwnie terkotać. Siedzący przy pilocie mechanik podszedł do szafki umieszczonej w ogonie samolotu, wyjął z niej młot oraz drewniany kołek, otworzył drzwiczki samolotu, wychylił się na skrzydło i wbił drewniany kołek pomiędzy podstawę silnika a skrzydło.

Na ten widok Kot zdrętwiał. Błady jak ściana szepnął do Diadi:

- Diadia, ta paczka w szafie, to dla żony, a ta na kanapce... dla Krysi...

Po złożeniu tego ustnego testamentu zamknął oczy i czekał na to, co będzie. Zginąć mogli wszyscy, z wyjątkiem Diadi. Diadia był niezniszczalny.

* * *

Ostatni bal w Mayagiiez. Tym razem — na Białej Fregacie. Byliśmy w niemałym kłopotcie. Nie mogliśmy zaprosić wszystkich mieszkańców Mayagiiez, lecz tylko bardzo

ograniczoną ich ilość. Nie mieliśmy nawet prawa wyboru, gdyż każdy w tym mieście stał się nam bliski, bez różnicy wieku, płci i wykształcenia.

Nie pozostawało nam nic innego, jak postawić sprawę otwarcie: chcielibyśmy zaprosić wszystkich, więc niech Komitet wybierze tych, którym to sprawi największą przyjemność.

Chłopcy od paru tygodni szykowali statek do tego przyjęcia. „Dar” mienił się grą barw i świateł. Buchające czerwonych wywiewników snopy czerwonych świateł sprawiały wrażenie, że cała fregata pulsuje. Z daleka wyglądała jak okręt wypełniony żarem.

Bal od dziesiątej wieczór do szóstej rano minął jak -mgnienie oka. Słońce pomagało nam żegnać najmilszych ludzi, jakich dotychczas udało nam się spotkać na „szlaku kapitana Blooda”.

Po odejściu gości zapanowała nagle na fregacie wielka cisza. O kładzeniu się spać nie mogło być nawet mowy. Należało szybko przygotować statek do wyjścia w morze.

Staliśmy z Kotem na rufie, gdy nadszedł intendent „Daru Pomorza”, jedyna osoba wtajemniczona w naszą „podróż śladami kapitana Blooda”. Stanął przed Kotem w postawie służbowej, zasalutował i zameldował:

- Kapitanie Blood! Hiszpanie, odchodząc, zabrali wszystkie srebra okrętowe!

Na razie Kot nie mógł zrozumieć, co Major chce przez to powiedzieć:

- Tadzio! Mów po ludzku. Jakie srebra?

Ale intendent nie zmieniając swej służbistej postawy -powtarzał:

- Kapitanie Blood! Nie mamy już srebra! Zabrali Hiszpanie. Wszystko zabrali!

Major był wyraźnie rozczulony. Wszyscy byliśmy trochę rozczuleni tego ranka na „wygasłej fregacie”.

- Kapitanie Blood! Nawet maszynki do wyciskania lodów zabrali - raportował żałośnie.

Kot wreszcie zrozumiał, o co chodzi. Mieliśmy na statku skrzynię z „reprezentacyjną” zastawą stołową. Widelce, noże, łyżki i łyżeczki zaopatrzone były w monogramy szkoły oraz napis: DAR POMORZA. Goście nasi, chcąc mieć po nas „suweniry”, zgodnie ze zwyczajami tej półkuli, zabrali całą zastawę.

Podobnie jak i Biała *Fregata* zastawa była darem Społeczeństwa. Odkupić jej nie byliśmy w stanie, nawet przy najlepszych chęciach wszystkich oficerów statku. Po krótkiej naradzie postanowiliśmy zwrócić się do mera jako przewodniczącego Komitetu, który nas podejmował. Pojechaliśmy do niego i wytłumaczyliśmy, że wszystko, co tylko mieliśmy

ruchomego w kabinach i co stanowiło naszą własność - dawno już podarowaliśmy. Kabiny są puste. Srebra nie są nasze i nie jesteśmy w stanie ich od kupić.

Mer miał bardzo strapiony wyraz twarzy. Podszedł do gablotki stojącej w kącie gabinetu, wyjął z niej naszą łyżeczkę do kawy i położył na biurku:

- Co do reszty, to zaraz ogłoszę przez radio, żeby wszyscy oddali srebra na najbliższy posterunek policji. Policja dostarczy zastawę na statek przed godziną dwunastą.

Wróciliśmy na „Dar”. Intendent ustawił koło trapu puste skrzynie po zastawie i czekał z taką miną, jakby mu miasto miało złożyć okup.

W pół godziny po pierwszym ogłoszeniu w miejscowym programie radiowym apelu o zwrot zabranych „suwenirów” zobaczyliśmy jadącego na rowerze policjanta. Na widok ustawionych szkatuł uśmiechnął się i doręczył Majorowi list oraz... widelec. Po chwili całe nabrzeże zaroilo się od policyjnych mundurów. Najwięcej radości sprawili nam dwaj policjanci, którzy przycwałowali na przeslicznych koniach, z łyżkami w ręku. Majorowi łyż radości zaiskrzyły się w oczach, gdy zobaczył sierżanta policji niosącego maszynki do wyciskania kulek lodowych.

Wraz z zastawą nadeszło wiele listów, w których wszyscy przepraszaali nas za mimowolnie sprawiony kłopot, wyrażając żal z tego powodu.

Przed dwunastą skończyła się defilada policji i Major zameldował kapitanowi, że - „Hiszpanie zwrócili srebra”.

Nabrzeże zaległy tłumy. Całe Mayagieez żegnało nas, zasypując upominkami i kwiatami. Tuż przy burcie stał „najpiękniejszy sztab na świecie”, obok - sobowtór Joan Crawford wraz z ojcem i braćmi.

Znaliśmy wszystkich żegnających, wszyscy byli nam bardzo bliscy. Poczuliśmy się prawdziwymi obywatelami miasta Mayagieez. Odpływaliśmy stąd z wielkim przechyłem na lewą serdeczną burtę, przeładowaną życzliwością tych ludzi i wspomnieniami najmiłszych dni spędzonych w tym rajku ziemskim Kolumba, za którym mogliśmy z całą szczerością powtórzyć to, co napisał o jego mieszkańcach:

„Kochają swych sąsiadów, ich twarze są zawsze uśmiechnięte i są tak przyjaźni, że mogę przysiąc, że nie spotkałem lepszych ludzi na świecie”.

* * *

Znów w morzu. Szliśmy zdobywać Cartagenę. Jak ongiś kapitan Blood pilnie przyglądaliśmy się mapom, na których widniały zapamiętane z dzieciństwa nazwy miejscowości i wysp.

Widać już forty Cartageny. Ich nazwy - Chica Boca, Chica Grandę, Tierra Bomba - w połączeniu z widokiem starej fortecy wywołują zimny dreszcz na policzkach. Wdzieramy się w wąskie przejście Chica Boca, pomiędzy wyspą a lądem i za chwilę jesteśmy w sercu Cartageny, przycumowani do nabrzeża.

Następnego dnia wyruszyliśmy do fortu San Felipe i na doskonale zachowane obronne mury. Weszliśmy w podziemne korytarze, gdzie urządzono prawdziwe „aleje śmierci”. Są one tak wąskie, że można iść tylko pojedynczo, jeden za drugim. W setkach murowanych nisz czaili się ongiś zakuci w zbroję żołnierze, którzy z łatwością mogli pokonać pojedynczo nacierających nieprzyjaciół. W mroku chłodnych, milczących korytarzy wydawało się nam, że stulecia dzielą nas od blasku słońca i kipiącego na powierzchni życia.

Wieczorem w kajutkompanii Białej Fregaty dzieliliśmy się wrażeniami ze zwiedzania fortów Cartageny.. Nagle wszedł Diadia i zameldował komendantowi, że zbliża się niemiecki okręt szkolny - pancernik „Schlesien”. Wysłana z niego motorówka nie mogła znaleźć miejsca do lądowania. Widząc łódź, błakającą się po porcie, Diadia nawiązał z nią kontakt za pomocą reflektora sygnałowego. Motorówka miała na pokładzie umierającego lekarza o-krętowego, którego chciała jak najszybciej dostarczyć do szpitala. Na pancerniku mają jeszcze kilku chorych. Za wskazanie im miejsca lądowania byli bardzo wdzięczni.

Pod wrażeniem opowiadania Diadi żywo stanął nam w pamięci „Lwów” i przypomnieliśmy sobie „Guarneri”, która po przebyciu Atlantyku przyszła do Genui bez rei, szalup, bez słodkiej wody oraz prowiantu. I doszło nas echo słów - Znaczy, „4 Niemcy są ludzie”.

Po krótkiej wspólnej naradzie -wyruszyli niezwłocznie na „Schlesien” Diadia oraz doktor, by zaofiarować chorym pierwszą pomoc. Następnego dnia oficer komple-mentacyjny z pancernika złożył nam wizytę, dziękując w imieniu dowódcy za przysłanie lekarza. W kilka godzin później inny oficer przybył z zaproszeniem na pogrzeb lekarza, który zmarł w szpitalu na skręt kiszek.

Pojechaliśmy na odległy cmentarz. W pogrzebie wzięła udział liczna kolonia niemiecka w Cartagenie. Młodzi kadeci ze szkoły artyleryjskiej na pancerniku z trudem znosili żar tropikalnego słońca. Kilku zasłabło stojąc w kompanii honorowej. Ostatnia salwa honorowa daleka była od niemieckiej precyzji.

W Mayagieez nie mieliśmy ani jednej nocy przespanej z powodu... ciągłych balów. W Cartagenie również nie mieliśmy ani jednej nocy spokojnej, ale z powodu... moski-tów. Jeden jedyny moskit w kabinie potrafił, po zgaszeniu w niej światła, zająć sobą tyle czasu, ile trzeba było dla jego upolowania. Jeśli to nie poszło szybko - to i całą noc. Ale gdy w ciągu

dnia udało się przedostać do kabiny kilku moskitom, noc - jeśli chodzi o wypoczynek - była całkiem stracona.

Jeden tylko człowiek na Białej Fregacie spał w nocy spokojnie. Był nim lekarz okrętowy, który - oprócz kajaka - przywiózł z sobą na „Dar” doświadczenie z Indii w postaci moskitiery.

Rwaliśmy z Cartageny przez Chica Boca szybciej niż kapitan Blood, kiedy płynął za Francuzami w pogoni za złotem. Z westchnieniem ulgi przyglądaliśmy się nikszej na horyzoncie ziemi, nazwanej przez nas „Tierra Mosqui-to”. *Mosquito* wydawał się nam najsilniejszym ze stworzeń żyjących na ziemi.

Znów możemy oddać się naszej zabawie w kapitana Blooda. Trzymamy kurs na Port Royal, w którym rozegrała się jego ostatnia bitwa morska. Wchodzimy do zatoki. Tutaj wśród huku dział zmagwały się ongiś „Arabel-la” i „Elżbieta” z francuskimi okrętami „Niezwyciężona”, „Meduza” oraz „Wieloryb”. Teraz stoją tu na redzie trzy krążowniki jego królewskiej mości króla Anglii: „Exeter”, „Ajax” i „Achilles”. Nieco dalej spostrzegamy znajomy nam już niemiecki pancernik szkolny „Schle-sien”.

W Port Royal kapitana Blooda spotykały już tylko same zaszczyty.

W tej samej chwili, gdy rzucona kotwica Białej Fregaty dosięga dna, dobija do naszej burty motorówka pancernika „Schlesien” z oficerem komplementacyjnym na pokładzie. „Dar Pomorza” jest w swej najlepszej formie pod względem wyglądu i zgrania załogi. Wiemy, że najbardziej krytyczne oko nie potrafiłoby nam nic zarzucić. Pomimo to dziwimy się trochę niesłychanej kurtuazji niemieckiego okrętu. Ostatecznie nosimy przecież banderę marynarki handlowej.

Nasz „kapitan Blood” nie ustępuje wyglądem swemu imiennikowi z opowieści korsarskiej. Tamten ubierał się, co prawda, na czarno, ale nasz - w bieli obramowanej złotem - jest równie wytworny. Przyjmujemy oficera komplementacyjnego w salonie. Po przepisowych recytacjach nieodzowny kieliszek wina i rozmowa o przebiegu ostatniej podróży.

Jamajka, „Wyspa Źródeł”, jak ją nazywali ci, których zastał tutaj Kolumb, urzeka pięknnością. Ostatnie sceny z naszej dziecinnej baśni korsarskiej rozgrywają się w tej baśniowej scenerii.

Znów mamy w salonie oficera z pancernika „Schlesien”. Przybył z zaproszeniem: mamy wziąć udział, w przyjęciu na pokładzie tego okrętu.

Wieczorem, o oznaczonej godzinie, motorówka nasza dobija do trapu przybranego flagami i iluminowanego pancernika. Dowódca okrętu wita nas z wylewną serdecznością, jak dawnych znajomych, i poświęca nam wiele czasu na rozmowę. Przyglądamy się oficerom

Royal Navy z angielskich krążowników. Różnią się od oficerów niemieckich mniej sztywnym sposobem bycia, a ich dość długie, od dawna nie strzyżone włosy mają swoisty urok.

Szczerze czy nieszczerze, oficerowie niemieccy podejmują nas z akcentowaną wobec Anglików serdecznością i gościnnością. Przy opuszczaniu pokładu pancernika jesteśmy honorowani tak, jakby każdy z nas był wysokiej szarzy oficerem marynarki wojennej.

Ostatnia scena naszej podróży „śladami kapitana Blooda” odbywa się podobnie jak w tej korsarskiej opowieści i - w pałacu gubernatora Jamajki. Bierzymy udział w bankiecie wydanym przez gubernatora na cześć pancernika „Schlesien”. Zaproszenie zawdzięczamy chyba ostentacyjnej uprzejmości, jaką nam okazywał dowódca niemieckiego okrętu.

Anglicy wyraźnie nie pojmowali okazywanej nam przez Niemców kurtuazji. Sprawy tej nie byliśmy w stanie im wyjaśnić, ponieważ nie zrozumieliby tego, co miał ongiś na myśli kapitan „Lwowa”, mówiąc o załodze żaglowca „Guarneri”: - Znaczy „i Niemcy są ludzie!”

* * *

Po opuszczeniu Port Royal na Jamajce mieliśmy jeszcze do przebycia cały „zimowy” Atlantyk. Do tego przejścia chcieliśmy się przyszykować w jakiejś spokojnej zatoce, uzupełnić szkolenie uczniów i przeegzaminować ich z zakresu przyswojonej przez nich wiedzy. Na wodach zatoki Santiago de Cuba do wielkich swych wypraw szykowali się niegdyś: Juan de Grijalva, Fernando Cortez i Panfilo . de Narvet. Nie czuliśmy się ani odrobinę mniej ważni od nich i postanowiliśmy tam również stanąć na kotwicy.

W zatoce wybraliśmy do kotwiczenia zaciszne miejsce naprzeciwko małej zagrody, którą szumnie nazwaliśmy „Hacienda del Yenado”. Później doszliśmy do przekonania, że słuszniej byłoby nazwać ją „Hacienda de Toro”.

W oddali widniały łańcuchy górskie. Natomiast wybrzeże pomiędzy hacjendą a zatoką stanowiło pastwisko. Tuż nad brzegiem rosły bezlistne karłowate drzewa, na których siadywały pelikany.

W wolnych od zajęć chwilach przyglądaliśmy się z pokładu nieustającej, jak nam się wydawało, zabawie trzech mieszkańców hacjendy: wesołego byczka, ochoczego mustanga i niezmordowanego gaucho.

Gaucho przy robocie - to kowboj z Dzikiego Zachodu, Zabawa rozpoczynała się zawsze od momentu, gdy z zabudowań hacjendy wybiegał w podskokach byczek. Za chwilę ukazywał się gaucho na mustangu. Gaucho pokrzykiwał coś, kręcąc lassem nad głową, byczek zaczynał „wyciągać nogi”, żeby ująć pogoni. Mustang, by dogonić byczka, tak się rozciągał, że aż szorował brzuchem pastwisko.

W odpowiednim momencie gaucho ciskał lasso. Zawsze nieomylnie., Byczek padał na ziemię owinięty lassem. Gaucho zeskakiwał z mustanga. Mustang sam tak naciągał przymocowane do siodła lasso, by uniemożliwić byczkowi wstanie. Gaucho podbiegał do byczka i zakładał mu na szyję linkę. Wówczas mustang zwalniał lasso i podchodził do gaucha. Ten dosiadał konia i teraz we dwójkę prowadzili wesołego byczka do hacjendy.

Znikali wśród zabudowań, ale tylko na chwilę: w parę minut później znów ukazywał się byczek, za nim gaucho na mustangu i cała scena rozpoczynała się od nowa. Nie mieliśmy wątpliwości, że cała trójka bawi się wybornie. Zakładaliśmy się między sobą, że jeśli gaucho nie owinie byka lassem, ten sam w odpowiedniej chwili się położy. Ale gaucho w rzucaniu lassem był nieomylny.

Nie mniejszą atrakcją stanowiły pelikany. Dla czegoś tam nazwaliśmy je „Agapitami”. Nie mogliśmy zrozumieć, w jaki sposób przy swej niezdarności potrafią złapać upatrzoną w wodzie rybę i wrócić na drzewo. Agapit rozpoczynał łowy od puszczenia w ruch swych skrzydeł, zupełnie jak gdyby zapuszczał motor: początkowo na zmniejszonych obrotach, później coraz szybciej. Szum przy tym powstawał wielki. Agapit unosił się nad wodę, za chwilę wbijał w nią dziób i walił się przez głowę na plecy ze strasznym pluskiem. Wydawało się nam, że się utopi. Jednakże pelikan wykonywał w wodzie salto* i zawsze wracał na drzewo z rybą, podobnie jak gaucho do hacjendy z byczkiem.

Przyglądając się tym scenom nad zatoką, zmieniliśmy letnie żagle na nowy komplet sztormowych i przejrzelśmy cały takielunek, od góry do dołu. Przerobiliśmy z uczniami przewidziane ćwiczenia szalupowe pod żaglami i przeegzaminowaliśmy ich z nabytej podczas podróży wiedzy teoretycznej oraz praktycznej.

Przez całe miesiące uczniowie musieli słuchać stale powtarzanej przez bosmana uwagi: ”Waju, nikt nie będzie pytał, wiele czasu to było robione, tylko - KTO TO ROBIŁ?” Biała Fregata uczyła chłopców, że morze nie zezwala na lekceważenie obowiązków. Ci, którzy nie wykonują swych obowiązków, jak mogą najlepiej - to znaczy, na ile stać ich na to fizycznie i duchowo - niszczą sami siebie. Tych którzy zrozumieli Białą Fregatę, nie trzeba było nigdy więcej upominać.

Burty „Daru” zamieniły się w poletka doświadczałne. Malowaliśmy je wszelkimi dostępnymi dla nas gatunkami farb, by stwierdzić, które z nich okażą się po przejściu statku przez Atlantyk najbardziej odporne i trwałe. Zaopatrzyliśmy się w świeży prowiant i słodką wodę, a bosman „Waju” ukończył zbieranie - jak i we wszystkich poprzednich portach - okazów wypchanych ptaków, ryb, krabów, egzotycznych roślin, owoców, nasion i muszli dla szkół w kraju.

Któregoś dnia za przyniesiony przez Murzyna kawał trzciny cukrowej wartości paru pensów, bosman dał mu dziesięć szylingów. Szczodrość ta wywołała ostrą krytykę żaglomistrza, na którą bosman królewskim gestem podkreślił sumiastego wąsa i odpowiedział:

- Niech wie, co my za nacja!

Gdy ostatnia barka ze słodką wodą odbiła od burty, byliśmy gotowi do drogi. Podniesiona na przednim maszcie niebieska flaga z białym prostokątem w środku oznajmiła Santiago de Cuba, że Biała Fregata DZISIAJ WYCHODZI W MORZE.

* * *

Podnieśliśmy kotwice. Z lewej burty długo jeszcze widać było na horyzoncie szczyty górskie Kuby odkrytej przez Kolumba. Na mapie, daleko w prawo od naszego kursu, została wyspa Tortuga, której nazwa znów budziła wspomnienia na temat kapitana Blooda i „Arabelli”.

Odchodząc na północ z krainy Kolumba-Don Kichota oraz bohatera naszego dzieciństwa, kapitana Blooda, mieliśmy już przygotowaną w myślach nową podróż „śladami Yasco da Gamy”, dookoła Cabo das Tormentas, do upragnionych przez Kolumba Indii.

Na razie usiłowaliśmy w sobie samych uporządkować i podsumować niewyraźne słowami wrażenia z tej ziszczonej już podróży marzeń. Realizowanie owych marzeń rozpoczęliśmy przed piętnastu laty na „Lwowie”. Były one wówczas uważane za donkiszoterię znikomej garstki ludzi. Dziś łożono na to samo stosunkowo wielkie sumy, według możliwości kraju. Pomimo to wydawało się nam, że SAN DOMINGO na Białej Fregacie w momencie porannego podniesienia bandery pozostało, jak i przed piętnastu laty, świętem Don Kichotów. Wyrównane szeregi oficerów, załogi i uczniów - stojące w nieskalanej bieli mundurów na pokładzie doprowadzonego do ideału czystości żaglowca, w oczekiwaniu na niedzielne podniesienie bandery w drodze po największym gościńcu świata, oceanie - wydawały się nam wyczarowane przez wspólne nam wszystkim marzenia. Marzenia o jakiejś nieskończoności wielkiej i najlepszej, przy której wszystkie powszednie troski i kłopoty stawały się nic nie znaczące. Można by to określić mianem czaru Białej Fregaty, przenikającego na niej wszystkich i wszystko, sprawiającego, że w ciągu krótkiego czasu chłopcy z głębi łądu zaczynają myśleć tak samo, jak myśleli ci najstarsi wiekiem, którym życie zeszło na pokładach wielu statków, na wielkich szlakach dróg bez początku i końca.

Od momentu wyjścia z Santiago de Cuba życie na Białej Fregacie wpadło w rytm chronometrów mierzących doby i podział ich na wachty. W to precyzyjnie uregulowane życie wtargnęło nagle coś tajemniczego i niezrozumiałego. Zawsze na oścież dla chłopców otwarte

drzwi kabiny starszego bosmana są od pewnego dnia zamknięte. Dotychczas przychodzili do niego wieczorami, uczyli się najbardziej zawiłych splotów i węzłów, słuchali opowiadań o wyprawie na Antarktydę, w której bosman brał kiedyś udział. Teraz, ani na pukanie do drzwi, ani na prośby chłopców o wpuszczenie chociażby na chwileczkę - bosman nie odpowiada. Po zakończeniu robót starszy bosman przestaje dla uczniów istnieć przez cały wieczór.

Rano przed rozpoczęciem pracy zjawia się jak zwykle, na rufie o piątej trzydzieści z dużym kubkiem gorącej czarnej kawy w ręku i zapasem nowych wiadomości, którymi musi się koniecznie podzielić ze mną:

- Kmiecio spalił Wołmontowicze! Koń mu padł!

Bosnian jest wyraźnie przejęty tym wydarzeniem i nie może doczekać się wieczora, kiedy znów będzie mógł zamknąć się w kabinie i czytać-dalej „Potop”. Pierwszy raz w życiu czyta tę książkę. Dałem mu ją, gdy - już po wyjściu z Santiago de Cuba - pijąc u mnie swój tradycyjny kieliszek „medycyny” i widząc mojąabinę zawaloną książkami, sam poprosił o coś do czytania.

Któregoś poranka oświadczył niespodziewanie, że dalej czytać nie będzie:

- Bogusław wypalił do Kmiecia z króciocy!

Bosman był zdenerwowany i jednocześnie zainteresowany tą nie znaną mu bronią, od której „Kmiecio” może umrzeć.

Gdy „Kmiecio padł rzucając się samoczwart na potęgę szwedzką” bosman tak się zniechęcił, że znów zapowiedział, iż więcej czytać na pewno już nie będzie, ponieważ za dużo go to zdrowia kosztuje. Ale czytał dalej.

Najstarszy syn bosmana był oficerem kawalerii. Bosman został kiedyś zaproszony przez niego na rewię. Brało w niej udział kilka pułków kawaleryjskich, które przedefilowały galopem, jak gdyby w szarzy na wroga. Bosman wrócił wówczas na fregatę rozentuzjasmowany. Przez kilka tygodni opowiadał o rew[^]i i wyrażał swój żal, że nie mógł sam w niej wziąć czynnego udziału.

Czytając teraz o Tatarach „Kmiecia”, potrafił dokładnie odtwarzać sobie w myśli, jak to oni szli „jak w dym”. Wyraźnie lubował się w nowych dla siebie wyrażeniach. Siadywał na najwyższej rei, jak w kulbace, podkręcał wasy i, zwracając się do mnie, głośno snuł swe marzenia, przy czym odejmował sobie w nich kilkadziesiąt lat:

- Ażeby my z tobą obadwaj, a mój syn, a Kmiecio... to by my dali tym Szwedom!

Jak zwykle co dzień wędrujemy razem z bosmanem kolejno przez wszystkie maszty. Przeglądamy każdą reję od noku do noku, każdą pertę i każde zabezpieczenie szakli.

Odpoczywać lubimy najbardziej na najwyższej rei. Wiatrem pochylona fregata tnie granatową taflę. Pionowo pod nami kipi lekka biała piana na twardym, jakby odlanym ze szkła, szafirze.

Na wysokości czterdziestu metrów jesteśmy jak gdyby poza zasięgiem codziennego życia statku. Jesteśmy sami. Szczyt masztu jest jedyną realną więzią z kulą ziemską. Przed nami granatowoszafirowy horyzont, nad nim złoci-storóżowe słońce, do którego lecimy nad oceanem „obad-waj”, nie wstydząc się wyznać przed sobą, że z bombram-rei do słońca jest tylko jeden krok.

* * *

Przed dziobem „Daru” widać w oddali malachitowe kopuły i wieże Danii. Rzucamy kotwicę na redzie Kopenhagi, nie chcąc po trawersacie oceanu wchodzić do Gdyni nie odświeżeni. Z zaciekawieniem oglądamy „pola doświadczalne” na burtach. Z radością stwierdzamy, że najlepiej wytrzymały podróż nasze krajowe farby Karpińskiego. Olejna biała - pokryta jego „Lustroliną” - po obmyciu słodką wodą skrzy się świeżością, jak gdyby przed chwilą została położona. Na samym statku również najlepsza okazała się szara farba Karpińskiego. Położyliśmy ją w miejscach najbardziej narażonych na różnicę temperatur i ciągłe działanie wody morskiej, ale nigdzie nie było na niej śladu rdzy.

Wieczorem odświeżona fregata gotowa jest do pokazania się w macierzystym porcie. Pod żaglami zdejmujemy się z kotwicy. Za chwilę stoją już wszystkie, oświetlone z pokładu silnymi reflektorami. Zdajemy sobie sprawę, że dla mijanych statków musimy stanowić niezwykle widok. Jesteśmy dla nich duchem minionej epoki.

O wiosennym brzasku odkrywa się z prawej burty światło latarni morskiej „Hel”. Pod wszystkimi żaglami wchodzimy na redę Gdyni. Witają nas przybili na holowniku: dyrektor Departamentu Morskiego i dyrektor Szkoły Morskiej. Inspekcja statku. Fregata wygląda tak, jak gdyby wczoraj zaledwie wyszła w reprezentacyjną podróż.

Niespodzianką, która daje nam wiele powodów do wesołości, są spotkania przybyłych na holowniku rodziców z synami. Ojcowie i matki nie mogą poznać niektórych z nich. Zachowali w pamięci młodych chłopców - teraz mają przed sobą kogoś zupełnie nowego: niby tych samych synów, ale rozrośniętych, o twardych dłoniach, spalonych na brąz tropikalnym słońcem, owianych wichrami oceanu, przenikniętych czarem Białej Fregaty.

* * *

W okresie letnim „Dar Pomorza” odbywał krótkie podróże po Bałtyku z uczniami, którzy zimą uczyli się w Szkole Morskiej. W tym roku mieliśmy po raz pierwszy pójść do Swenty, przełamać dwudziestoletnie lody obcości dzielące nas od Litwy. W okresie gdy szykowaliśmy się do tej podróży, w Szkole Morskiej odbywał się zjazd lekarzy, na którym po raz pierwszy znalazła się delegacja z Litwy. Chcąc po przybyciu do Swenty mieć już kogoś znajomego na Litwie, zaprosiliśmy bawiących w Gdyni lekarzy-Litwinów na zwiedzenie „Daru”.

Przyjęliśmy ich z wszelkimi możliwymi honorami, szczerze pragnąc pozyskać wzajemną sympatię. Wszyscy ci lekarze doskonale mówili po polsku, ale mimo okazywanej im życzliwości pozostawali zimni i obcy. Podziwiali naszą Białą Fregatę, wyrażali zainteresowanie jej podróżami, ale sami wciąż byli niedostępni. Nastrój podczas śniadania przypominał wyścig dobrych manier, pantomimę wzorowo przebiegającego przyjęcia. Nie potrafiliśmy wywołać nawet przelotnego uśmiechu na twarzach naszych gości. Pierwszy raz było nam nieswojo podczas przyjęcia na Białej Fregacie. Byli nam bliscy, a jednocześnie bardziej dalecy niż hen, za oceanem obywatele Mayagiiez.

W tej prawie beznadziejnej sytuacji przypomniał mi się zapamiętany z dzieciństwa wierszyk litewski. Może słowami poety uda nam się dostać do serc tych ludzi? Gdy chwila wydała mi się stosowna, pozwoliłem sobie na przygotowanie ich do wysłuchania owych kilku zdań w Języku litewskim, mówiąc, że byliby w błędzie, gdyby sądzili, że nie znajdą na „Darze” tego, co łączyło nas przez sześć wieków, wobec których ostatnie dwadzieścia lat znaczy znikomo mało. Wyznanie LITWO, OJCZYZNO" MOJA jest najbardziej dojrzałym owocem tych sześciu wieków, ale z nie mniejszym uczuciem potrafimy dzisiaj to samo powiedzieć po litewsku:

*Kur banguoja Nemurielis,
Kur Sesupta mielą plaukia,
Ten Lietuva mono mielą,
Ten mergoite mano drauge...**

* Gdzie toczy swe wody Niemen.

Gdzie płynie miła Szeszupia,
Tam Litwa moja ukochana,
Tam dziewczyna najdroższa...

Zapanowała długa chwila ciszy. A później wstał najstarszy z lekarzy i powiedział parę bardzo prostych i niewyszukanych słów. Że nieoczekiwanie został tak wzruszony, iż nie potrafi jasno wypowiedzieć swych uczuć. Że szli na Białą Fregatę spodziewając się usłyszeć opowiadania o egzotycznych Morzach Południowych, o burzach koło Ziemi Ognistej, ale że ani on, ani jego koledzy nie spodziewali się na pokładzie tego żaglowca minionej epoki usłyszeć litewskiej mowy i spotkać tu litewskich serc bijących rytmem gorącej krwi. Podczas przemówienia wszyscy obecni wstali. Następnie nasz lekarz okrętowy, pochodzący ze Żmudzi, zaintonował hymn litewski.

Biała Fregata w ciągu kilku minut potrafiła przebyć stulecia.

* * *

Zamiast do Swenty „Dar Pomorza” poszedł do Tallinna.

Tallinn, miasto Elfy, dziewczyny spotkanej ongiś w Szwecji. Dziewczyny o białych włosach i zielonych oczach. Kiedyśmy przed trzynastu laty ze Sztokholmu przyплыnęli do Tallinna, Elfy przysłała po nas na „Lwów”, tak jakby nas znała od dzieciństwa. Oprowadzała nas po-mieście, zabierała na wieczór do domu. Płynąc teraz do Tallinna — tym razem na „Darze” - dużo rozmawialiśmy o niej z Kotem.

Po przycumowaniu do nabrzeża, gdy tylko udało się nam załatwić wszystkie sprawy urzędowe, poszliśmy z Kotem na ląd w poszukiwaniu wspomnień. Wybieraliśmy ulice, po których chodziliśmy z Elfy. Przypomniały nam się wieczory spędzone w jej domu, gościnność, z jaką przyjmowali nas jej rodzice. Matka i Elfy grywały nam na fortepianie. Najbardziej jednak lubiliśmy słuchać śpiewu Elfy. Potrafiła przeistaczać się w ciągu wieczora w bohaterkę wielu, wielu oper.

Elfy przytłaczała nas znajomością języków. Zdawaliśmy też sobie sprawę z ogromu pracy, jaki musiała włożyć w opanowanie głosu i gry na fortepianie. A to onieśmiało. Obaj byliśmy w niej zakochani i gotowi prosić o rękę, gdyby nie to, że nie posiadaliśmy dosłownie nic i jak nam się wówczas wydawało - nie posiadaliśmy nawet przyszłości w wybranym zawodzie. Czy się jej podobaliśmy i co o nas myślała, nie wiedzieliśmy. Nie widząc realnego rozwiązania tej sprawy, nigdy nie ośmieliliśmy się jej o to zapytać. Nie uważaliśmy się nawet za rywali i przez myśl nam nie przychodziło przeszkadzać sobie w dostaniu gwiazdki z nieba.

Idąc teraz przez park stanęliśmy jak wryci. Elfy patrzyła na nas swymi szeroko otwartymi oczami. Jej śpiewające usta uśmiechały się do nas z olbrzymiego afisza Opery Tallińskiej. Pomimo nieznanomości języka estońskiego doszliśmy na podstawie afisza do wniosku, że Elfy jest primadonną opery. Przeszliśmy cały park w takim nastroju, jakby nie

istniała wieloletnia przerwa pomiędzy tamtymi spacerami a obecnym. Jeszcze raz spojrzeliśmy na uśmiechającą się „do nas” Elfy i szybko wróciliśmy na statek.

Za chwilę ponownie wychodzimy na ląd, tym razem w galowych mundurach. Oficerowi dyżurnemu oświadczyliśmy, że wrócimy prawdopodobnie późno, ponieważ wybieramy się do opery. Każdy z nas niósł bardzo ostrożnie olbrzymią bombonierkę z czekoladkami Wedla, które Biała Fregata, otrzymywała dla celów reprezentacyjnych. Fotografia „Daru Pomorza” pod wszystkimi żaglami zdobiła wieko bombonierki. Można ją było ofiarować każdej królowej. Pierwszy raz wzięliśmy bombonierki na swój prywatny użytek, gdyż wiedzieliśmy, że będą się Elfy podobały i ponieważ nic godniej szego nie mogliśmy dla niej wyszukać w tak krótkim czasie.

Wejście do opery było zamknięte. Z trudem udało nam się odszukać portiera. Dowiedzieliśmy się, że opera jest nieczynna, a jej primadonną Elfy... wyjechała wczoraj do Rzymu.

Wracaliśmy z Kotem rozżaleni, jak gdyby Elfy nas zawiodła. Ona która była taka słowna. Gdyśmy żegnali się z nią przed laty w Tallinnie, przyrzekła, że napisze. Dotrzymała słowa: napisała do Kota. Kiedy czytaliśmy obaj ten list, Kot twierdził, że jest on dowodem jej zainteresowania się mną, ja zaś twierdziłem, że właśnie nim. W ostatnim swym liście - po paru latach - pisała, że nauczyła się mówić również po polsku. I że śpiewa wszystkie arie z „Halki”, a jej najbardziej ulubioną arią jest JAKO OD WICHRÓW KRZEW POŁAMANY...

* * *

Biała Fregata w swej ćwiczebnej podróży po Bałtyku z pełną obsadą uczniowską ze wszystkich kursów nawigacyjnych Szkoły Morskiej lekko kładła się przy zwrotach pod wszystkimi żaglami. Nad morzem leżał złoty sierpień i czarna groza wojny.

Tajna zalakowana koperta spoczywająca w ogniotrwałej kasetce komendanta wydawała się w naszej wyobraźni najcięższym ładunkiem, jaki kiedykolwiek istniał. Po jej otrzymaniu wyszliśmy z Gdyni na nieokreślony przeciąg czasu w kierunku północnym, zostawiając w kraju nasze serca. Przy ogromnej ilości ludzi na pokładzie rutyna dnia musiała być doprowadzona do precyzji. Przypominała ona w tej chwili idealnie idący zegarek... bez wskazówek. Wskazówki były nam niepotrzebne: idąc - nie szliśmy nigdzie...

Precyzja w rutynie była konieczna, byśmy szli, by życie na „Darze” nie wypaczyło się i nie ustało, by załozde - pozbawionej serc - nie leciało nic z rąk. Wyszkolenie musiało iść

normalnym trybem. Zmiany halsów mobilizowały wszystkie wachty do roboty na pokładzie, odrywały umysły od czekania i liczenia godzin na zegarze, który nie miał wskazówek.

Radiooficer - Diadia Kwiatkowski - stał się centrum naszego zainteresowania. Nie wychodził prawie ze swej radiostacji, czekając na umówiony sygnał z kraju. By nie było nieporozumień co do rozkazu przeznaczonego dla „Daru Pomorza” dyrektor Szkoły, kapitan Stanisław Kosko, miał w swej depeszy do komendanta podać jako hasło imię „Konstanty”, po nim zaś wskazówki - co mamy robić.

Po jednym z wielu wykonanych zwrotów podwachty jak zwykle zeszyły pod pokład, a popołudniowe słońce leżało na kursie. Staliśmy z komendantem w kabinie nawigacyjnej obliczając godzinę nowego zwrotu, gdy wszedł Diadia z kartką papieru w ręce. Jak zawsze zasalutował wyprężony na baczność, ale zamiast sakramentalnego „panie komendancie” powiedział cicho:

- Kot, depesza ze słowami KONSTANTY!

Kot zajrzał do kartki, potem dał mi ją do przeczytania. Depesza była lakoniczna:

KONSTANTY. ZAWIŃ DO NAJBLIŻSZEGO PORTU SZWEDZKIEGO.
CZEKAJ NA SYGNAŁ.

Wybraliśmy Oxelósund jako najbliższy i pamiętny dla nas z podróży na barku szkolnym „Lwów”, przed trzynastu laty. Postój jeszcze bardziej utrudnił organizację życia na statku. Odpadły manewry, którymi można było zająć załogę. W Oxelósundzie wyszukanie jakichkolwiek zajęć, by załoga nie pogrążyła się w beczynności, stało się zagadnieniem najpierwszej wagi.

Diadia nie przestawał być centrum zainteresowania, utrzymując łączność z krajem i ze światem. Pierwszego września dowiedzieliśmy się, że Niemcy napadli na Polskę. A więc - wojna...

Przeholowano nas z Oxelósundu do Sztokholmu.

Trzeciego września Diadia zameldował, że odebrał oczekiwany sygnał umowny:

DO JASIÓW I STASIÓW. OTWORZYĆ KOPERTY.

Razem z Diadia zeszliliśmy do kabiny Kota, który z żelaznej skrzynki wydobył zalakowaną kopertę. Dał nam do sprawdzenia pieczęcie, następnie przeciął brzeg koperty. Po chwili siedzieliśmy we trójkę nad szyfrem.

Z zawartych w kopercie instrukcji wynikało, że musimy zostać w Szwecji i pozostawać w ścisłym kontakcie z ambasadą. Szyfr spaliliśmy.

Bezczynne słuchanie komunikatów z kraju o mordowaniu bezbronnej ludności, o polowaniu z samolotów na kobiety i dzieci, doprowadzało nas stale do jednego pragnienia: natychmiastowego powrotu do ojczyzny,

Gdy w Sztokholmie zjawili się na statku znajomi z floty radiotelegrafistów, którzy teraz pracowali na liniach lotniczych „Lot”, i powiedzieli, że mogą nas zabierać po dziesięciu - ^na „Darze” zawrzało. By zaprowadzić ład w kolejności wysyłania ludzi do kraju, zdecydowano, że pierwszeństwo mają oficerowie rezerwy. „Najgroźniejszy” w tym wypadku okazał się nasz „beniaminek” z kajut-kompanii - czwarty oficer, Kazimierz Jurkiewicz. Kazio przyjął zdecydowaną postawę: nie prosił, lecz żądał. Do Kazia przyłączył się bosman Leszczyński w imieniu swego syna, który był nowo przyjętym uczniem, będąc jednocześnie oficerem rezerwy. Do tych dwóch dołączyło się dziesięciu absolwentów posiadających przydziały. Nigdy nie było chyba na „Darze” grupy ludzi, której by bardziej zazdrozczono. Gdy opuszczali statek, lotnicy, widząc nasze wzburzenie, przyrzekli, że zrobią wszystko, aby jak najszybciej zabrać następnych.

W godzinach, kiedy jeszcze można było słuchać komunikatów nadawanych z kraju, wszyscy zbierali się przy głośnikach. Życie toczyło się między godzinami nadawanych komunikatów i na wyczekiwaniu wiadomości z „Lotu”: kiedy i ilu z nas będą mogli zabrać?

Szwedzkie radio stale nadawało komunikaty o walkach w Polsce. Nie znaliśmy języka szwedzkiego, ale od razu zorientowaliśmy się, że powtarzane stale *och tyska truper-na* znaczy - niemieckie oddziały wojskowe.

Jeżeli czasami wychodziliśmy na ląd, to ze wszystkich otwartych okien dolatywały nas słowa z głośników: TYSKA TRUPERNA! TYSKA TRUPERNA! TYSKA TRUPERNA!

Przez pierwsze trzy dni wojna wydawała się nam zdradą i prowokacją ze strony Anglii oraz Francji dla ich własnych, niezrozumiałych dla nas celów. Wszyscy byliśmy przybici i rozumieliśmy, że zagłada jest nieunikniona. Od momentu wypowiedzenia wojny przez Francję i Anglię pierwszy Kot odzyskał wiarę i - trzeba przyznać -dość długo trzymał nas wszystkich w radosnym oczekiwaniu na szybki koniec działań.'

Salon na „Darze” zmienił się w kwaterę sztabu generalnego. Na stole leżały najbardziej szczegółowe mapy sztabowe, jakie można było zdobyć. Kot w wolnych chwilach całkowicie pograżał się w ich studiowaniu oraz słuchaniu komunikatów w języku francuskim. Zakreślał czerwonym ołówkiem tereny, gdzie toczyły się walki, i wyjaśniał nam, w jakich miejscach Francuzi przełamują nie dokończoną linię obronną Zygryda. Upewniał nas, że Francuzi mają pięć tysięcy czołgów, a wszystkie czołgi niemieckie są w Polsce i że za dwa tygodnie Francuzi będą w Berlinie, my zaś w końcu września w Gdyni.

To jeszcze bardziej wpływało na chęć dostania się do kraju, by wziąć udział w jego obronie. Każdy myślał o wstydzie, jaki go czeka, jeśli wróci do kraju dopiero po skończonej walce.

Jeden Major na wywody Kota zapatrywał się pesymistycznie i mówił, że nic z tego nie będzie. Wreszcie doszło „przy drzwiach zamkniętych” do rozprawy między Kotem i Majorem. Ten ostatni zgodził się, że Francuzi mają więcej czołgów i lepszych niż Niemcy, że wszystkie czołgi niemieckie są w Polsce i że niemiecka linia Zygryda jest nie wykończona, wspominał tylko, iż jeden największy atut posiadają w rękach Niemcy i dlatego Francuzi nie będą za dwa tygodnie w Berlinie. Gdy wzburzony Kot nastawał, by Major powiedział wreszcie, o jaki atut cho--dzi, ten wyjaśnił:

- Bo ty nie jesteś naczelnym dowódcą sił francuskich, a Francuzi nie powołali cię na to stanowisko przez premedytację, a nie przez zapomnienie.

Lotnicy nie zgłaszali się, by nas zabrać. Z Polski wieści przychodziły coraz straszniejsze. Wreszcie „Lot” zawiadomił, że nikogo już nie będzie mógł zabrać do kraju.

Na „Darze” zapanowała depresja. Robota wymyślana „na siłę” nikogo nie interesowała. Wszyscy udawali już tylko, że coś robią.

W drugiej połowie września Kot oznajmił nam, iż otrzymał zawiadomienie przez konsulat w Sztokholmie, że zgodnie z rozkazem dyrektora Departamentu Morskiego wszystkie polskie statki handlowe znajdujące się na Bałtyku mają się przedrzeć do Wielkiej Brytanii. Mamy zakonserwować „Dar Pomorza” na zimę, a sami wyruszyć do Anglii. Na „Darze” mają pozostać: Diadia, bosman Leszczyński oraz taka ilość załogi, jaka jest konieczna dla konserwacji statku.

Na „Darze” znów zawrzało życie. Od rana do nocy szykowaliśmy Białą Fregatę do snu zimowego nie wiedząc, czy kiedykolwiek na nią wrócimy. Ale musieliśmy ją troskliwie zabezpieczyć, by przetrwała huragan, który szalał nad krajem, i wróciła do ojczyzny tak piękna jak zawsze.

Dwudziestego drugiego września ukończyliśmy roboty konserwacyjne i byliśmy gotowi do drogi. Schodziliśmy z „Daru Pomorza” na ląd, do czekających nas autobusów. Biała Fregata wydawała nam się w tej chwili żywą legendą o kraju i widomą, wyśnioną baśnią o morzach.

W białych Cię żaglach zakłęto jak cudowną zjawę,
Baśnią filmów korsarskich od Ciebie pachniało,
Mórz dalekich kusiłaś nieznanym urokiem,

Tajemniczości okryta przejrzystym obłokiem.

Oszałamiałaś masztów wspaniałym ogromem.

Pod uskrzydłone nas kryjąc ramiona -

W muśliny lin spowita, lekka, roztańczona -

Uniosłaś... śnieżną na przeszłość spuszczać zasłonę.

Jak najpiękniejsza szeptałaś kapłanka,

Wśród nocy księżycowej odprawiając czary,

O cudownym rozkwicie słonecznego ranka,

Dniu cichym przez mgielne zmniejszonym opary.

Niezapomnianą pieśń nucąc w sztormową wicherę,

Kaskady pereł i piany tocząc po jasnym pokładzie,

Niezapomnianym płasem sunąc w fosforyczną górę,

Gdy szkwał swą groźną rękę na Twych piersiach kładzie, Odeszłaś...

I próżno dzisiaj ku niebu unosisz ramiona,

Próżno czekasz, by żagle rozwinąć, gdy się skończy lato.

Gdy ponad światem krwawa zorza skona -

Do dawnych rejsów wrócisz, samotna fregato...

Wiersz ten napisał w owej ciężkiej chwili jeden z uczniów. Wypowiedział to, cośmy wszyscy schodząc z „Daru” odczuwali.

* * *

Göteborg - taki napis widnieje na stacji kolejowej, do której przez krainę jezior przybyliśmy ze Sztokholmu pociągiem. Po południu jesteśmy już wszyscy zaokrętowani na gotowych do wyjścia w morze statkach: „Wilno”, „Narocz”, „Kromań”, „Chorzów”, „Robur IV”. Wodami terytorialnymi mamy dotrzeć do Bergen. W szyku torowym opuszczamy Szwecję, starając się trzymać w pasie wód terytorialnych, by nie stać się łatwym łupem niemieckich okrętów podwodnych.

Od brzegów Norwegii mamy jako eskortę okręt wojenny - stary norweski torpedowiec. Nazwaliśmy go „miniaturowym modelem pancernika”. Nawet z pokładów naszych małych

trampów wydaje się dziecinną zabawką. Idzie zawsze od strony morza i widokiem swym dodaje nam otuchy. Nie jesteśmy sami.

Torpedowiec prowadzi nas troskliwie przez fiordy, stara się uchronić konwój przed niespodzianym atakiem. Wchodzimy w duży fiord, nad którym leży Bergen. W czyste wody tego fiordu rzucamy pięć kotwic.

W słoneczny poranek wychodzimy z fiordu - tym razem na pełne morze. Z daleka widzimy idące na spotkanie nas okręty wojenne.

*NAVY IS HERE!**

Dla Anglików te krótkie słowa są symbolem supremacji floty brytyjskiej przez długie stulecia. Są synonimem bezpieczeństwa i ufności we własne siły.

Lekki krążownik i kilka destroyersów ma nas eskortować na drugą stronę Morza Północnego, w którym grasują niemieckie okręty podwodne. Na „Robura” zaokręto-wuje się oficer marynarki angielskiej oraz jeden sygnalista. Wobec tego „Roburowi” przypada niejako rola pośrednika pomiędzy naszymi statkami a eskortą.

Oficer angielski ma ujmujący sposób bycia. Wtajemnicza nas możliwie szybko we wszystko, co może nam być potrzebne do porozumiewania się i czego możemy się spodziewać.

W chwili formowania się konwoju czujemy nagle silny wstrząs całego statku, a potem głąchą detonację. Nasz oficer wyjaśnia, że był to wybuch spowodowany rzuceniem przez jeden z eskortujących okrętów bomby głębinowej. *DEEP CHARGE* -bomba głębinowa. Pierwsze nowe słowo zdobyte przez nas w terminologii wojennej.

Bombę rzucił jeden z angielskich niszczycieli, na wszelki wypadek, by odstraszyć napastnika, jeśliby znajdował się w pobliżu, dając mu do zrozumienia, że *NAVY IS HERE!*

Słońce i pogoda.

Słońce i pogoda, jak w piosence, towarzyszyły nam przez całe Morze Północne. Widać już ciemne pasemko na kursie. To Szkocja. Zbliża się teraz do nas z szybkością konwoju.

Wchodzimy do szerokiej gardzieli Firth of Forth, która stanowi olbrzymią redę. Obserwujemy liczne zakotwiczone tu okręty. Przed „Roburem” w odległości kilku kabli idzie kontrtorpedowiec HMS „Mohawk”.

Z mostu widać wyraźnie stojących przy działach marynarzy. Widzimy również, jak nadlatuje, jakiś samolot. Szybko zniża się nad okrętem. Z przodu samolotu widać szereg wyblasków, z których staramy się «dczytać, co samolot sygnalizuje do „Mohawka”. W tej

samej chwili niszczyciel robi coś, co przypomina skok szczupaka z jednoczesnym skrętem. Z miejsca, gdzie się przed chwilą znajdował „Mohawk”, tryskają dwie olbrzymie fontanny wody i zakrywają nam całkowicie idący tuż przed nami okręt.

Samolot robi ostry wiraż, a potem niemal „świecą” wypryska pionowo w górę i ginie w błękicie. Przez lornetkę widać leżących na pokładzie niszczyciela ludzi. Inni biegają z noszami, z dział przeciwlotniczych i sprzężonych karabinów maszynowych lecą w niebo strumieniem ognia. To tak teraz wygląda polowanie na ludzi?...

Gdyby nie przytomność umysłu dowodzącego oficera na pomoście niszczyciela oraz szybki manewr, dwie bomby musiałyby trafić w rufę i HJMS „Mohawk” byłby skreślony z rejestru okrętów wojennych jego królewskiej mości.

Zaledwie rzuciliśmy kotwicę w Firth of Forth, „Ro-bur” otrzymał zawiadomienie, że czeka go ładunek, po który może iść natychmiast, gdy tylko wyokrętuje uczniów Szkoły Morskiej. Wieczorem układamy się do snu już na „Chorzowie”. Zасыpiając, nie zdajemy sobie zupełnie sprawy, co nas może czekać jutro.

Kot, zaokrętowany na „Naroczy”, zjawia się niekiedy z wiadomościami zapowiadającymi długą i nieokreśloną wojnę, prowadzoną w nie znany nam sposób. Czujemy się w tej chwili garstką ludzi, która - ocalona od obozów koncentracyjnych i upokorzenia zwyciężonych - została zachowana dla jakichś celów, chyba przewidzianych, skoro prawie cała nasza flota handlowa znalazła się poza bezpośrednim zasięgiem działań wojennych w kraju, a potem - wykonując drugi rozkaz - została skoncentrowana w portach angielskich. Dawało to jakąś iskrę nadziei, że nie wszystko dzieje się omackiem, że przynajmniej ta akcja była przemyślana, i że ktoś „z głową” tym kieruje.

Podczas przeciągającego się postaju w Firth of Forth przyjechał urzędnik z konsulatu polskiego w Londynie z dyrektywami co do dalszych losów „zakotwiczonych” tutaj przejściowo ludzi. ,

Byłem zaskoczony pytaniem, czy zechcę pójść na starszego oficera na transatlantyk „Piłsudski”? Dowiedziałem się, że ze statku tego zeszła część załogi, która nie chciała pływać wskutek nieporozumień finansowych i dyscyplinarnych.

Gdy usłyszałem nazwę statku, w pamięci stanął mi straszny sen, który miałem w Marrakeszu, podczas postaju „Daru” w Casablance. Spytałem o nazwisko kapitana: - Komandor Jan Stankiewicz.

* *Navy is here!* (ang.) - popularne powiedzenie angielskie oznaczające, że niezwyciężona królewska marynarka jest tutaj i czuwa.

Odetchnąłem. Był to brat kapitana Mamerta Stankiewicza, ale nie on sam. Natychmiast wyraziłem zgodę. Wobec tego otrzymałem polecenie wybrania wśród uczniów chętnych na stanowiska marynarzy. Wszyscy wybrani zgodzili się jechać. Dołączyli się do nas - doktor teraz Major, który przyjął stanowisko prowiantowego. Wieczorem wszyscy załadowaliśmy się w Leith do pociągu idącego w kierunku Newcastle on Tyne.

W Newcastle wysiedliśmy z pociągu w blackout, w czerń bez jednego jasnego punktu. Jedynym oświetlonym pomieszczeniem na dworcu była kantyna, zaciemniona na zewnątrz czarnymi zasłonami, wewnątrz - dymem z fajek i papierosów. O dociśnięciu się do 'baru nie można było nawet myśleć, o znalezieniu hotelu nie było mowy. Wszystkie przepełnione. Na dworcu spali pokotem na podłodze żołnierze i marynarze.

Wystaraliśmy się o większą ilość gazet i rozłożyliśmy je na podłodze w najbardziej zacisznym kącie olbrzymiego dworca. Na gazetach położyliśmy część bosmanek i płaszczy, pod głowę worki marynarskie, nakryliśmy się zaś pozostałymi płaszciami i bpsmankami. Zagubieni na jednym z olbrzymich dworców świata, pozbawieni Ojczyzny, zapadaliśmy w otaczający nas blackout z jeszcze ciemniejszym BLACKOUTEM IN. Zrobiło się nam czarno na duszy.

Nazajutrz załatwiliśmy szybko wszystkie formalności związane z zaokrętowaniem i przed południem dobiliśmy do trapu „Piłsudskiego” zakotwiczonego na rzece Tyne. Na pokładzie przywitało mnie wiele znajomych twarzy. Gdy zdjąłem kapelusz na powitanie, miałem uczucie, że po długiej tułaczce wróciłem do domu.

Należało zameldować swe przybycie kapitanowi. Przeszedłem znajomymi korytarzami i zapukałem do drzwi kabiny. Doszło mnie niewyraźne „proszę”. W saloniku przed sypialnią nie było nikogo.

- Przeszedłem się zameldować, panie kapitanie! - oznajmiłem stojąc w salonie.

W tej samej chwili usłyszałem znajomy głos i znajome słowo:

- ZNACZY, czekałem już na pana!

W DRODZE DO NOWEJ ZELANDII

Dnie i noce, idące od wschodu, mijały nasz transatlantyk zakotwiczony na rzece Tyne.

Rozszalała na ziemi wojna przeniosła się niemal całkowicie pod powierzchnię Morza Północnego i Atlantyku. Komunikaty wojenne wciąż mówiły o tysiącach utopionych ludzi „i dziesiątkach tysięcy ton ładunków, które ginęły w morzu na storpedowanych przez okręty podwodne jednostkach.

A na stojącym koło Newcastle na kotwicy „Piłsud-skim” nic się nie działo. Biernie czekaliśmy na „bieg wypadków” w te mokre już dni połowy października, Letar-giczne życie statku, koncentrujące się w mesach przy głośnikach i w dużej radiostacji, polegało na komentowaniu usłyszanych komunikatów.

Starszy oficer, którego miałem zastąpić, pełnił jeszcze funkcje, czekając na przybycie do Anglii swego nowego statku. Byłem wobec tego nową odmianą pasażera, a dzięki temu stałym niemal gościem kapitana. Nie związany z nim na razie stosunkami służbowymi poznawałem go z zupełnie innej strony. Robiło to na mnie wrażenie, jak gdybym miał możliwość ujrzenia drugiej strony księżyca, oglądając przez piętnaście lat tylko tę jedną, zwróconą ku ziemi.

Po wspólnym śniadaniu rozpoczynaliśmy wędrowką po spacerowym pokładzie z prawej burty, który chroniony przed deszczem i położony t dala od szlaków komunikacyjnych codziennego życia statkowego, nadawał się do długich i nieprzerwanych rozmów. Rozmowy z dniem każdym stawały się coraz bardziej bezpośrednie. Od beczynnej terażniejszości kapitan lubił uciekać w odległą przeszłość lat dziecińczych. To ośmielało mnie do opowiadań o podróży „śladami kapitana Blooda”, które znalazły pełne jego zrozumienie. Przestałem się wstydzić mówienia o swych najskrytszych dziecińczych marzeniach związanych z morzem. Stopiła się niewidzialna tafla lodu, otaczająca kapitana, pod wpływem żaru jego własnych opowiadań. Z projektów na przyszłość biła młodzieńcza werwa i często zacierała granice między realnymi możliwościami i fantazją.

Bezbronne konwoje, w których masowo ginęły statki wskutek niedostatecznej ilości okrętów wojennych do ich eskortowania, dały kapitanowi impuls do marzeń o wyposażeniu „Piłsudskiego” w artylerię oraz we wszystko, co jest potrzebne do zwalczania okrętów podwodnych, i przejściu do służby eskortowej na oceanie. Omawianie szczegółów przystosowania statku do tej walki pozwalało niekiedy całkowicie zapomnieć o tym, co się dzieje w kraju, i o własnej beczynności.

Miałem nadzieję pozostania na „naszym krążowniku” w charakterze któregoś tam nawigatora i kapitan zabrał się do podbudowy mego „języka angielskiego”. Musiałem codziennie przeczytać dokładnie dwie gazety angielskie i omówić z kapitanem zawarte w nich wiadomości. Wkrótce zetknąłem się też z nowym dla mnie „*Admiralty navigation manual*”, inaczej mówiąc - podręcznikiem nawigacji wydanym przez Admiralicję Brytyjską, z którego wieczorami intensywnie uczyłem się prowadzenia nawigacji na angielskich okrętach wojennych i nie znanej mi niekiedy terminologii angielskiej.

Przekształcenie „Piłsudskiego” na pomocniczy okręt wojenny miało być ostatnim, dodatkowym rozdziałem na- pisanej przez kapitana książki na temat historii polskiej marynarki handlowej, jej pierwszy rozdział rozpoczynał szkolny żaglowiec „Lwów”. Wszystkimi niemal statkami, które przychodziły pod polską banderę, kapitan dowodził lub przyprowadzał je do kraju i z tego tytułu podjął się pisania tej pracy. Ponieważ nigdy w szkołach nie uczył się polskiego, pokonać musiał ogromne trudności językowe. Mówił wprost, że dziełem literackim to nie będzie, ale na pewno będzie miało wartość dla tych, których zainteresuje rozwój naszej floty handlowej.

Pracę swą zadedykował KOBIECIE POLSKIEJ, w podzięce za to, że nie zatracił polskości. Uważał, że główna zasługa, iż nie zostaliśmy wynarodowieni podczas zaborów, przypada kobietom polskim, które stały znacznie wyżej od mężczyzn pod względem kultury duchowej i patriotyzmu.

Maszynopis tej książki pozostał w kraju, gdy kapitan - wezwany z odpoczynku depeszą - przybył do Gdyni, by wyprowadzić do Anglii statek „Kościuszko”.

Komunikaty wojenne wciąż przynosiły wiadomości o nowych stratach. Komentowaliśmy okoliczności storpedowania lotniskowca angielskiego „Courageous”, a potem pancernika „Royal Oak”. Największe wrażenie wywarł fakt, że od chwili storpedowania do zatonięcia w obu wypadkach upłynęły niecałe trzy minuty.

* * *

Zamiast wymarzonego przez kapitana przydziału do służby eskortowej otrzymaliśmy polecenie przejścia do-stoczni, w której mieliśmy się szybko przemienić w transportowiec do przewożenia wojska.

Statek obudził się z letargu, ale ja wciąż jeszcze byłem na nim pasażerem. Kapitan powoli zaczął przywracać rozluźnioną nieco dyscyplinę. Przeprowadzał coraz częstsze inspekcje poszczególnych działów.

Pewnego dnia, gdy poszedł na inspekcję, zostałem w je-, go kabynie, wypełniając jeden z licznych kwestionariuszy dla Admiralicji. Po jakimś czasie kapitan wrócił z rozbawioną miną psotnego chłopca, któremu udało się coś „zmalować”. Usiłowałem ukryć zdumienie widząc go takim. Kapitan wyjaśnił, co zaszło podczas inspekcji:

- Znaczy, rozumie pan. Znaczy, kierownik działu czekający na zapowiedzianą inspekcję. Był w mundurze i w koszuli z CZARNEGO materiału. Znaczy, „napuściłem się” na niego po inspekcji pytając, jak będzie cały dział wyglądał, jeżeli sam kierownik tak wygląda w chwili jego reprezentowania?

Znaczy, wojna wcale nie zwalnia przełożonych od przyjętej na statkach pasażerskich dyscypliny. Jeżeli można patrzeć przez palce na dopuszczalne jej rozluźnienie wśród personelu, to w żadnym wypadku nie może to mieć miejsca wśród ludzi odpowiadających za cały dział.

Znaczy, muszę stale ludziom psuć humor, ale to wynika z tego,” że najmniejsze niedopatrzenie z mojej strony natychmiast mści się na mnie z niesłychaną dokładnością. Znaczy, kierownikowi humor popsułem całkowicie. Znaczy, pan jest z nim w dobrych stosunkach, niech go pan zaprosi do „mnie na godzinę piątą. Przyjdą panowie razem na kieliszek wina...

W nocy odprowadzałem do bramy swego poprzednika. Odjeżdżał na inny statek. W blackoucie szliśmy przez tereny stoczniowe, gdy usłyszeliśmy wybijane jak na defiladzie miarowe kroki, które zbliżały się do nas. Padło naraz groźne: *HANDS UP!* - Ręce do góry!

Podnieśliśmy ramiona przepisowo do góry. W świetle latarki elektrycznej ujrzeliśmy wycelowane w nas lufy karabinów. Pokazaliśmy przepustki młodym gwardzistom bardzo zadowolonym ze swej gorliwie pełnionej służby. Pomaszrowali dalej, jeszcze głośniejszym wybijając takt butami. Za chwilę usłyszeliśmy ich radosne *HANDS UP!* skierowane do innych spotkanych ludzi.

* * *

Znów zakotwiczyliśmy na Tyne, gotowi - już jako transportowiec wojskowy - do wyjścia w morze. Kapitan wyjeżdżając na ląd polecił przeprowadzić próbne alarmy oraz zaopatrzyć i przygotować do spuszczenia wszystkie bez wyjątku szalupy ratunkowe, chociażby trzeba było pracować do późna w nocy.

Załoga, która po chaosie stoczni od kilku dni szykowała statek do drogi, była przemęczona. Chciano przygotować tylko kilka szalup, a resztę dopiero po wyjściu w morze. Jutro. Jednakże późnym wieczorem mogłem zameldować kapitanowi, że wszystkie szalupy są

zaopatrzone w sprzęt, sprawdzone i przygotowane do spuszczenia. Dodałem też, że od dostawców z lądu dowiedzieliśmy się, iż mięsa nie potrzebujemy zabierać ze sobą wiele, ponieważ... idziemy do Nowej Zelandii. Tam będziemy się mogli zaopatrzyć na długi czas.

Przed północą - stacje manewrowe. Wychodzimy w morze. Winda kotwiczna wyjątkowo ciężko pracuje przy wybieraniu kotwicy. Wreszcie kotwica wynurza się, ale nieczysta¹ - opasana kilku stalowymi linami. Odczuwamy to tak, jakby rzeka starała się nas zatrzymać wszelkimi dostępnymi dla niej sposobami.

Brutalnie odrzucamy tę widoczną troskę rzeki. Jedna po drugiej opadają - przerąbane - stalowe liny. „Kotwica czysta!” Zapalają się światła pozycyjne i „Piłsudski” zaczyna z wolna posuwać się w kierunku wyjścia na morze.

Po zejściu ze statku pilota kapitan z angielskim oficerem łącznikowym otwierają tajną kopertę z podaną „drogą”. Kopertę tę wolno otworzyć dopiero po wyjściu w morze. Tekst jest zaszyfrowany. Niestety, potrzebna do rozszyfrowania księga kodu nie znajduje się w codziennym użyciu w naszej marynarce. Musimy wrócić do punktu kontrolnego przy ujściu rzeki, by się w nią zaopatrzyć. Za chwilę dostarcza ją nam motorówka.

Oficer angielski zabiera się do szyfru. Kapitan komunikuje mi, że idziemy spotkać się z „Sobieskim”. Na razie mamy „czystą drogę” pomiędzy lądem a polem minowym i nie potrzebujemy żadnej eskorty. Służbę na mostku będziemy pełnili na przemian. Mam zmienić kapitana o godzinie szóstej rano. Teraz mogę położyć się spać.

Ucieszyła mnie ta „czysta droga”, będzie można wypocząć. W kabinie rozbieram się szybko. Nie zwracam już uwagi na dokumenty osobiste zaklejone w nieprzemakalnych kopertach i zostawiam je w biurku. Wyciągam się w koi i natychmiast zasypiam.

* * *

Przez sen czuję silne uderzenie w burtę. Gdy zastanawiam się, co mogło je spowodować, silny wybuch wstrząsa statkiem. Sypie się szkło lamp, wali się na podłogę umywalka. Siadam w koi - trzeba wstawać! W tej chwili czuję drugie uderzenie w burtę. Wydaje mi się, że to pocisk przebił poszycie. Za chwilę następuje wybuch znacznie silniejszy od pierwszego.

Nie mam wątpliwości, że jesteśmy ostrzeliwani przez artylerię. Jeśli się tak dobrze wstrzelała, to za chwilę nas zatopi. Może nie warto wstawać z koi?

Zapanowała cisza. Wciąż cisza...

A może dostaliśmy dwie torpedy? Niemożliwe! Na noc dzisiejszą zapowiadana była „czysta droga”. Ale niedawno okręt podwodny wszedł do najbardziej strzeżonej bazy w Scapa Flow i storpedował pancernik „Royal Oak”. Tonął niecałe trzy minuty.

Myśl o tym podnosi mnie na nogi. Nie ma ani chwili do starczenia. Szybko ubieram się w to, co wpada mi pod rękę. Czuję, że statek się przechyla. Rzucam się do drzwi. Nie dają się otworzyć. Badam przyczynę. Sufit opadł i zwis nie pozwala otworzyć drzwi. Usiłuję rękami podnieść nawis. Bezskutecznie!

Okno kabiny jest dostatecznie duże. Wysunę się przez okno. Ale przypominam sobie nagle, że okna są zabezpieczone pancernymi blachami przed ogniem karabinów maszynowych z samolotów, a dach pokryty workami z piaskiem. Płyty są zakręcone od zewnątrz.

Jest tylko jedna droga: przez drzwi, po podniesieniu sufitu.

Znów usiłuję podnieść sufit. Czuję, jak serce podchodzi mi do gardła. Statek przechyla się, zaraz się przewrócimy. Będę stał na suficie i czekał, aż woda wyprze pozostałe w kabynie powietrze. Będę długo rozmyślał, zanim się utopię...

Nie, nie dam się utopić w ten sposób! Staję na tapczanie, który dochodzi do drzwi. Podpieram sufit głową. Sufit nie drgnie nawet. Podpieram ramionami i głową, zaczynam prostować kolana. Czuję ból w kręgosłupie, w kolanach. Popękają. Jest mi wszystko jedno, jeśli stracę przytomność, nie będę się męczył. Naraz sufit podnosi się nieco. Teraz już zmieniam się w maszynę, która wypiera sufit do góry. Unosi się powoli. Pcham jeszcze silniej. Rękami badam, czy drzwi dadzą się już otworzyć.

Krytyczny moment. Muszę nacisnąć klamkę i pociągnąć drzwi. Jeśli zwolnię ucisk na sufit, opadnie. Udaje mi się zrobić szparę. Sufit leży na drzwiach. Teraz już ciągnę drzwi rękami. Szpara jest coraz większa. Wsuwam się w nią i za chwilę jestem wolny. Nie utopię się w tak okropny sposób.

Mam wrażenie, że skrzydła wyrastają mi u ramion. Biegnę na mostek. Ciemno. Widzę zarysy telegrafów maszynowych leżących na pokładzie. Nikogo nie ma. Czuję dym i gaz.

Zdaję sobie sprawę, że bez latarki elektrycznej niewiele dokonam. Wsuwam się z powrotem do kabiny, robiąc większą szparę do wyjścia. Latarka leżała zawsze na tapczanie, jest na swoim miejscu.

Zbiegam do kabiny kapitana. Cisza, wszystko zasypane szkłem. Kapitana nie ma.

Biegnę do wyznaczonej dla mnie rozkładem szalupy. Po wyrwaniu się z kabiny wszystko wydaje mi się teraz proste i łatwe. Mam wrażenie, że jest to nocny alarm sza-

lupowy. Przy łodzi stoi kapitan. Ludzie w białych i boso biegną po szkle i wskakują do szalupy. Melduję kapitanowi, że spóźniłem się, ponieważ byłem zatrzaśnięty w kabinie.

Statek przechyla się coraz bardziej na lewą burtę. Stoimy na prawej burcie przy ostatniej szalupie licząc od mostku. Nikogo więcej przy szalupie nie ma. Przypominam sobie swój straszny sen w Marrakeszu. Nigdy o nim kapitanowi nie mówiłem. Teraz jest za późno.

- Panie kapitanie, proszę siadać do szalupy. Zostanę tak długo, jak będzie trzeba, czuję się bardzo dobrze. Proszę siadać, bo za chwilę już nie będzie można spuścić z tej burty żadnej szalupy.

- Zostanę z panem, proszę spuszczać! - odpowiada kapitan.

Jeszcze raz ośmielam się ponowić prośbę, by kapitan szybko wszedł do szalupy.

- Proszę spuścić szalupę! - słyszę powtórzony rozkaz.

Po drabince wchodzę na pokład słoneczny, na którym ustawione są windy łodziowe i bębny z nawiniętymi linami talii szalupowych. Zwalniam hamulec i szalupa znika za burtą, trąc się o nią z lekka. Mam nadzieję, że zdąży zejść, zanim statek się przewróci. Gdy wyczuwam, że liny zwisły luźno, zbiegam na pokład szalupowy. Kapitana nie ma. Wyglądam za burtę: szalupa znajduje się parę metrów od statku. Jest ostra fala i silny wiatr.

Przebiegam na lewą burtę. Stoi tu dużo ludzi, tak samo w białych i boso. Kapitana nie ma.

* * *

Gdy ostatnich ludzi wsadzałem do szalupy, kapitana jeszcze nie było. Statek mocno się już przechylił. Szalupa opierała się na swych mocowaniach, które usiłowałem odpiąć, by zwisła nad wodą. Przechył był tak znaczny, że pierścienie mocowań nie dały się odsunąć. Poleciałem, by podano mi z szalupy toporek. Nikt nie drgnął nawet, wszyscy byli zajęci wybieraniem szkła z pokaleczonych stóp.

- Nie ma! Nie ma! - odezwało się kilka głosów.

Pobiegłem do drugiej szalupy i spróbowałem, czy uda mi się odpiąć takie same mocowania jak te, które zaciśnięte były przy poprzedniej. Na szczęście tak się ułożyły, że zsunąłem je na tyle, by łódź nie wysunęła się za burtę, i kazałem ludziom przejść do tej szalupy. Przeszli szybko.

Jeszcze raz przeszukałem latarką wszystkie możliwe do zobaczenia z tego miejsca stanowiska. Kapitana nigdzie nie było. Jeśli poszedł szukać rannych w dolnych pomieszczeniach - może być za późno.

W ostatniej szalupie byli ludzie z najbardziej odległych pomieszczeń. Żaden nie wspominał o rannych. Postanowiłem spuścić i tę szalupę.

Gdy w chwilę później podszedłem do burty, by zobaczyć, co się dzieje z łodzią, ujrzałem, jak wysoka fala znosi ją ku rufie. Statek był tak przechylony, że z trudem trzymałem się na pokładzie. Nagle wydało mi się, że ktoś stoi koło mnie. Odwróciłem się. Obok stał kapitan.

Nieomal jednocześnie powiedzieliśmy do siebie:

- Co teraz będziemy robili?

I znów przypomniał mi się sen.

- Statek zaraz się przewróci - powiedziałem. - Pobiegniemy na rufę, skoczmy do wody i dopłyniemy do najbliższej szalupy.

- Wolę na tratwie - odpowiedział kapitan. - Nie chcę skakać.

Zrozumiałem kapitana. Wolał trzymać się czegoś konkretnego, niż skakać i liczyć na to, że na wzburzonej fali dopłyniemy do którejś z szalup. Nie miałem pojęcia, która jest godzina i jak długo trzeba będzie się trzymać tratwy w lodowatej wodzie. Jeśli uda mi się dotrzeć do szalupy, to postaram się odszukać tratwę z kapitanem, który może z nią spleynie, gdy statek się przewróci.

Więcej nie nalegałem, by kapitan skakał ze mną.

- Do widzenia!

- Do widzenia!

Podaliśmy sobie dłonie.

Idąc po pochylonym pokładzie, z trudem dostałem się na pokład rufowy. Wychyliłem się za burtę świecąc latarką. Najbliższa szalupa znajdowała się z lewej burty o kilkadziesiąt metrów od statku. W chwili gdy już zamierzałem stanąć na relingu i skoczyć, dojrzałem zwisającą przyporę - drąg służący do mocowania szalupy na żurawikach, by ją zabezpieczyć od silnych przechyłów w czasie dużej fali. Teraz jeden koniec przypory zamocowany był u góry, drugi zwisał pionowo za burtą. Zdecydowałem się zsunąć po nim do wody, by uniknąć nurkowania. Szalupa była w pobliżu, sądziłem, że do niej z łatwością dopłynę mimo dużej fali. Wszystko na razie wydawało się proste i łatwe. Należało się tylko pospieszyć, by dostać się do łodzi, zanim statek się przewróci. Za chwilę byłem już na zewnątrz burty, obejmując drąg nogami. Naraz poczułem, że

przygniata mnie on do burty i miażdży. Tracąc przytomność uczułem, że lecę w dół. Coś uderzyło mnie w głowę. Zrobiło się cicho i ciemno.

* * *

Bito mnie po rękach, po nogach i głowie, polewano wodą. Stale polewano twarz wodą. Chwilami nie miałem czym oddychać. Gdy zacząłem się dusić, otworzyłem oczy. Nie widziałem jednak nic. Czułem tylko, że się podnoszę w ciemnościach, potem znów lecę w dół. Zalewała mnie wciąż woda. Biłem głową i nogami, całym ciałem w coś twardego, w jakieś zręby. Oprzytomniałem. Leżałem na dziobie szalupy. Powoli uświadomiłem sobie przebieg wypadków. Duża fala narzuciła niespodziewanie łódź na dolną część drąga, po którym zsuwałem się do wody. Wytworzyła się dźwignia, która przygniotła mnie do burty z ogromną siłą. Wskutek bólu starciłem przytomność i spadłem na dziób szalupy, uderzając głową o jej burtę. Zalewające łódź fale jakoś szczęśliwie nie zmyły mnie dotąd do morza.

Udało mi się zaczepić ręką za ławkę, przewrócić na bok i wreszcie zsunąć w głąb szalupy. Dopiero teraz zauważono moją obecność. Było zupełnie ciemno, silny wiatr niósł słone bryzgi, które oślepiały każdego, kto tylko wytknął głowę powyżej burty. Gdy łódź stawała bokiem do fali, wszyscy się denerwowali, że się za chwilę przewróci. Poradziłem, by się wzięli do wiosłowania. Kilku usłuchało mnie i spróbowało wysunąć wiosła za burtę. Duża fala podbiła je natychmiast i wyrzuciła z dulek. Wioślarze mocując się z falą zaczęli bić wiosłami ludzi w szalupie. Musieliśmy zaniechać prób wiosłowania. Ludzie byli zupełnie załamani tym, co się stało nieoczekiwanie ze statkiem i z nimi.

- Wyciągnijcie dryfkotwę! - poradziłem.

Nikt się nawet nie ruszył.

- Nie ma! Nie ma! - usłyszałem kilka głosów.

Należało coś szybko przedsięwziąć, fala była duża. Namacałem pod ręką pokrowiec, w którym znajdowały się żagle. Za chwilę pokrowiec, obciążony dulkami zawiniętymi w żagiel i uwiązany do długiej dziobowej liny, rzucono za burtę. Lina napięła się, szalupa, znoszona wiatrem szybciej niż worek, zaczęła go holować. Po chwili ustawiła się w linii wiatru i dziobem do fali. Przestała się przechylać gwałtownie na boki, wznosząc się tylko dziobem lub rufą. W łodzi zapanowała cisza.

* * *

Grzywy idących od dziobu fal stały się jaśniejsze. Była to zapowiedź dnia. Z wolna zaczęło szarzeć. Na mokrym, szarym niebie ukazała się ciemna plama, która po długiej chwili zmieniła się w okręt wojenny. Podchodził do nas ostrożnie, pod wiatr, aż stanął równolegle do łodzi, dziobem do fali. Wznosząc się i opadając, szalupa znalazła się tuż przy jego burcie. Za chwilę zostaliśmy wszyscy wyciągnięci na pokład.

Leżąc w ciepłym wnętrzu okrętu, dowiedzieliśmy się, że „Piłsudski” wyprostował się i właśnie teraz dopiero powoli idzie na dno. Przybyłe okręty wojenne zbierają z szalup jego załogę.

Wieczorem znalazłem się na stole operacyjnym w jednym ze szpitali w Grimsby. Ze zdumieniem oglądałem swoje własne ciało. Było czarne, w białe pręgi. Zmęczony i znieczulony na wszystko - zasnąłem...

Otworzyłem oczy słysząc rozmowę. Leżałem pod olbrzymią pokrywą przypominającą rozcięty walec wyłożony wewnątrz żarówkami. Łóżko było obstawione parawanami.

Siostra rozmawiała z jakimiś paniami. Gdy zobaczyły, że otworzyłem oczy — zaczęły coś do mnie mówić. Dziękowały za coś, wreszcie powiedziały, że gdy będę już mógł przyjechać do nich, to ich dom stanie się moim. Z trudem zrozumiałem, że są to rodziny angielskich oficerów łącznikowych, którzy znajdowali się w spuszczonej przeze mnie szalupie z prawej burty.

Panie i dzieci znikły. Spytałem siostrę, co się stało z kapitanem. Odpowiedziała, że został zdjęty z tratwy przez inny okręt wojenny i zabrany do Hartlepool.

Odetchnąłem. Zapadając ponownie w sen myślałem uradowany, że Znaczy Kapitan pewnie również znajduje się w szpitalu.

MECZET OMARA

Pociąg z Newcastle on Tyne pędził brzegiem morza na południe. Był to już siódmy miesiąc drugiej wojny światowej. Ze względu na stałe naloty na wschodnie wybrzeże Wielkiej Brytanii na stacjach kolejowych zdjęto duże napisy z nazwami stacji. Wypisano je małymi literkami na szybach latarń lub na brzegach ławek ustawionych na peronach.

Przez okno wagonu z trudem odczytałem nazwę stacji HARTLEPOOL. Byłem na miejscu.

Zimne jeszcze promienie słońca i zimny północno-wschodni wiatr towarzyszyły mi od dworca do rzuconego na pustkowiach nadmorskich cmentarza. Przyjechałem pożegnać się z kapitanem. Jutro będę znów na morzu, na nowym statku.

Nie chcąc nikogo pytać o drogę, dowiedziałem się o nią dokładnie w Newcastle u tych, którzy byli na pogrzebie. Słowo „pogrzeb” jakoś mi się nie kojarzyło z osobą kapitana. Wydawało mi się, że prawdziwe pogrzeby mają miejsce wówczas, gdy ludzie rozczarują się w stosunku do siebie i zmieniają całkowicie o sobie zdanie.

Szedłem powiedzieć kapitanowi o kilku sprawach, nie będąc pewnym, czy jeszcze uda mi się tutaj powrócić.

Bezdrzewna płaszczyzna pozbawiona zieleni ciągnęła się do końca widnokregu, urywając się stromo do morza. W oddali, na końcu drogi biegnącej między morzem a torem kolejowym, widać było kamienne ogrodzenie cmentarza. Wichry od morza i jałowa ziemia pozbawiły cmentarz, roślinności. Był to chyba najbardziej surowy cmentarz, jaki widziałem.

Pamięcią powędrowałem na inne widziane w życiu cmentarze. Z okrytego wysmukłymi cyprysami cmentarza Ejub nad Złotym Rogiem widać było las minaretów-ryce-rzy strzegących meczetów o kulistych kopułach. Wśród cyprysów marmurowe obeliski w kształcie pali dla mężczyzn i płyt dla kobiet. Symbolika tych ostatnich urzekła prostotą, a pamięć o zmarłych potrafiła ułożyć arabeski na szczycie płyty w wiązanki kwiatów czy ziarnem wypełnionych kłosów, zakwitnąć w postaci małego samotnego kwiatka niezapominajki lub zabłysnąć tym, czym dla kogoś była - gwiazdką z nieba.

Przypomniał mi się najwspanialszy chyba na świecie cmentarz Campo Santo w Genova la Superba, podobny do galerii rzeźb najlepszych artystów włoskich, pełen zastygłych w rozpacz postaci, przeważnie kobiecych, ubranych w koronkowe szaty tkane z karraryjskiego marmuru.

Najsilniej jednak przemawiały cmentarze bitewne i groby żołnierzy włoskich poległych w pierwszej wojnie światowej. Na grobach pozostawiono przedmioty będące w

użyciu podczas bitwy przez tych, którzy w niej polegli. Drutem telefonicznym połączone dwa groby z ustawionymi na nich telefonami mówiły o tym, co się tu stało przed laty, tak jak gdyby to się stało przed chwilą. Ci dwaj po dziś dzień nie stracili pomiędzy sobą łączności.

Doszedłem do rzuconego nad Północne Morze cmentarza. Widać stąd było ostatni odcinek drogi, na którym w listopadową noc przed kilku miesiącami trafiony został dwiema torpedami statek kapitana.

Rozstaliśmy się w momencie, kiedy - jak nam się zdawało - nikogo oprócz nas dwóch na okręcie już nie było. Przechył stawał się coraz większy. Pozostawały tylko dwie drogi: skoczyć za burtę w noc i rozpoczynający się sztorm, po czym dopłynąć do którejś ze zdanych na łaskę losu łodzi ratunkowych, lub trzymając się tratwy ratunkowej spłynąć na niej w chwili, gdy okręt będzie się pogrążał. Spuszczenie którejś z pozostałych jeszcze szalup - nie mogło już być nawet brane pod uwagę.

Nie śmiałem namawiać kapitana do skoku za burtę wobec zdecydowanej jego chęci ratowania się na tratwie. Wydawało mi się, że jeśli uda mi się dopłynąć do łodzi ratunkowej, wrócę po niego. Stało się inaczej.

W jednym z pomieszczeń, znajdujących się najbliżej miejsca trafienia okrętu torpedą, wybuch obudził śpiącego chłopca okrętowego. Wisząca nad nim koja urwała się i pozbawiła go przytomności. Leżał nieprzytomny, zanim wdzierająca się do wnętrza woda nie osiągnęła poziomu jego koi. Oprzytomniał. Zerwał się i brodząc w wodzie odnalazł wśród zwalonych koi i ścian kabiny drzwi. Były otwarte. W ciemności nie mógł się zorientować, w jakim kierunku należy uciekać. Omackiem zamierzał szukać drogi, gdy usłyszał tuż koło siebie wołanie. Ruszył w tym kierunku i spotkał drugiego chłopca okrętowego, również poranionego, który podobnie jak i on zalany został lodowato zimną wodą, gdy leżał nieprzytomny w koi. *Zaczęli* gorączkowo poszukiwać wyjścia z pułapki. Gdy już stracili nadzieję, że uda im się wydostać na pokład, dobrnęli do trapu.

Trapu nie było. Wisiały tylko poręcze, po których udało im się wydostać na wyższy pokład. Stąd pobiegli do przydzielonych im łodzi ratunkowych.

Na miejscu z przerażeniem stwierdzili, że łodzi już nie ma. Nikłe światło wskazywało obecność jednej z nich na wodzie. *Zaczęli* głośno wołać, lecz nie otrzymali żadnej odpowiedzi.

Okręt przechylał się gwałtownie. Obaj szykowali się już do skoku za burtę, by dopłynąć do łodzi, gdy usłyszeli wołanie dochodzące ze środka pokładu. Pobiegli w tym

kierunku i zastali kapitana wraz z kucharzem, zajętych odmocowywaniem tratwy ratunkowej.

Kapitan powiedział, by pomogli spuścić tratwę ratunkową i wyraził przypuszczenie, że statek przed zatonięciem może jeszcze się wyprostuje, to będzie łatwiej do niej się dostać. Ale przechył powiększał się i dalsze zwlekanie wydawało się już zbyt groźne. Kapitan kazał rzucić tratwę na wodę. Teraz trzeba było skoczyć w czarną, kłębiąca się i z szumem rozbijającą się o burtę statku falę. Chłopcy przerazili się. Zabrakło im odwagi, by skoczyć w straszne morze. Kapitan perswadował, że jest to ostatnia możliwość uratowania się, że wszyscy muszą się jak najszybciej dostać na tratwę, inaczej zginą. Przerazenie chłopców było tak wielkie, że oświadczyli, iż raczej zginą, niż skoczą. Wówczas kapitan postanowił dać im przykład. Skoczył pierwszy, dopłynął do tratwy i zaczął przynaglać pozostałych na pokładzie.

Teraz chłopcy skoczyli razem i za chwilę byli już przy kapitanie. Jedyne kucharz został na okręcie, nie odważył się skakać. Kapitan znów zaczął wołać i zachęcać go, by przyłączył się do nich jak najszybciej.

Przerażony kucharz biegał wzdłuż relingu, nie mogąc zmusić siebie do skoku za burtę. Wołał tylko wciąż:

- Kapitanie! Kapitanie!

Naraz chłopcom wydało się, że - gdy duża fala uderzyła o okręt - kucharz skoczył. W każdym razie więcej się nie ukazał.

Fala była coraz większa. Musieli myśleć o sobie. Wdrapali się na tratwę, którą wiatr i fale zaczęły oddalać od tonącego statku. Na nie osłoniętej już kadłubem statku tratwie chłopców ponownie ogarnęło przerażenie. By zmusić ich do myślenia o czymś innym, kapitan zaczął opowiadać, jak spędził ten ostatni wieczór. Trochę się uspokoili.

Rozpadał się deszcz, a przybierający na sile wiatr gnał tratwę coraz szybciej wśród piętrzącej się i przelewającej przez ludzi fali. Po jakimś czasie chłopcy spostrzegli, że kapitan sygnalizuje latarką do widniejącej w oddali jednej z okrętowych łodzi motorowych. Z motorówki odpowiedziano, iż nie są w stanie uruchomić motoru i zabrać ich do siebie.

Chłopców znów ogarnęło przerażenie. Stracili ostatecznie nadzieję na ocalenie. Kapitan radził, by się modlili i nie myśleli o śmierci, by usiłowali jak najdłużej wytrwać, a pomoc musi nadejść.

Tymczasem sztorm nadal się wzmaczał. Fale szarpały ciałami rozbitków starających się utrzymać na tratwie. Wydawało się, że fala zaraz rozbije na drobne kawałki kruchą lupinę.

Jeden z chłopców stracił panowanie nad sobą i *zaczai* prosić kapitana o rewolwer, by zakończyć to straszne, długie konanie. Kapitan uspokajał go tłumacząc, jaką wartość ma życie i dlaczego nie wolno samemu go sobie odbierać.

Tratwa prawie stale pokryta była lodowatą wodą. Zimno. Przeróżliwe zimno paraliżowało siły, odrywało kurczowo zaciśnięte na linkach ręce.

Chłopcy pomimo przerażenia nie odczuwali tak bardzo zimna jak kapitan. W pewnej chwili spostrzegli, że kapitan z trudem sam potrafi utrzymać się na tratwie i słabnie. Opletli go ramionami i zabezpieczając przed zsunięciem się do wody szeptali, że nie pozwolą, by zabrała go fala. Kapitan dziękował, wzruszony ich opieką i życzliwością.

I tak trwali spleceni na tratwie, walcząc z każdą nadchodzącą falą i zdobywając każdą kolejną chwilę życia. Chwil tych było coraz więcej, ale coraz bardziej brakowało sił do walki. Wreszcie, gdy chłopcy starcili już zupełnie nadzieję na ocalenie, kapitan dojrzał światło wśród wodnej zamieci.

- Jesteśmy uratowani! - zawołał. - To angielski destrojler!

I nagle ogarnęło go zwątpienie na myśl, że tak samo dobrze może to być i niemiecki. Czekali z zapartym oddechem, co się stanie. Światło zbliżało się. Z zachowania się okrętu wywnioskowali, że ich dostrzeżono i że będą starali się ich wyłowić.

Okręt zbliżał się ostrożnie. Olbrzymia fala cisnęła tratwę w jego kierunku i znaleźli się tuż pod burzą. Następna fala zmyła wszystkich z tratwy do morza. Trzecia fala znów cisnęła ich pod burzę, wprost w rzucone z pokładu zbawcze sieci ratownicze. Chłopcom udało się podpląć do najbliższych lin i ostatnim wysiłkiem woli *zewrzeć* na nich swe dłonie. Nie wiedzieli już więcej o niczym, zimno sparaliżowało myśli i świadomość.

To samo zimno już wcześniej obezwładniło kapitana. Nie miał siły uchwycić rzuconych lin. Z pokładu angielskiego okrętu skoczyło do wody dwóch marynarzy. Udało im się dotrzeć do kapitana i wydobyć go na pokład.

Brak w apteczce zastrzyków dosercowych uniemożliwił ratunek.

Kapitan był zmieniony do niepoznania. Po jakimś czasie rysy jego przybrały swój normalny wygląd, tylko włosy pozostały mlecznobiałe. W ciągu paru tych godzin kapitan osiwiiał.

Zgodnie z tym co mówił, najmniejsza nieścisłość w o-kreślanu sytuacji, każde osłabienie czujności, każde pobłażanie dyscyplinie - pociągały nieubłagane i zawsze najgorsze

konsekwencje. Jedno z tysiąca możliwych, niewłaściwe rozwiązanie z błahych nawet powodów obracało się z całą furią przeciwko niemu. W tym wypadku wiara w „zapewnienie, iż mamy „czystą drogę” do miejsca spotkania eskorty, spowodowała, że cała załoga była nie przygotowana psychicznie do wydarzeń, które nastąpiły.

W ciągu całej akcji opuszczania pokładu główną rolę odegrało u wszystkich przekonanie, że po dwóch torpedach okręt nie będzie tonął dłużej niż trzy minuty. Zachowanie się statku wydawało się potwierdzać to przekonanie.

W rzeczywistości wszystko mogło skończyć się tak, jak skończyło się z kucharzem. Przerażony kucharz, któremu zabrakło odwagi, by skoczyć w rozszalałe morze, uciekł i schował się do łodzi ratunkowej. Szalupa powinna była utonąć razem z okrętem, a tymczasem kucharz uratował się. Była to bowiem ta sama łódź, której odbezpieczone mocowania z powodu wielkiego przechyłu nie chciały opaść i z której przesadziłem załogę do innej. Gdy woda uniosła łódź do góry, ta spokojnie spłynęła na morze, nie zaczepiając się nawet o linkę łączącą obie talie szalupowe.

Z załogi maszynowej zginął tylko czwarty mechanik. Był on już w drugiej łodzi motorowej, w chwili gdy miano ją spuścić na wodę. Zajęty wybieraniem szkła z nogi nie zwrócił uwagi na moment, w którym puszczone mocowania zabezpieczające łódź ratunkową przy kołysaniu się okrętu. Musiał wypaść w ciemności za burtę i został wessany do wnętrza okrętu przez wdzierającą się weń wo-de.

Nikt więcej nie zginął. Nie ulega wątpliwości, że gdyby kapitan zszedł do ostatniej spuszczonej łodzi ratunkowej, ta pod jego doświadczonym dowództwem nie byłaby zdana na łaskę i niełaskę wiatru oraz fali i wszyscy pozostali na okręcie zeszliby do niej. Został na pokładzie, by szukać tych, którzy mogli być zgubieni w ciemnościach lub ranni. W trosce o załogę kapitan oddał życie.

Rozmyślając o tym wszystkim minąłem bramę cmentarną.

Szybko odnalazłem ostatni ślad pozostawiony przez kapitana na ziemi. Nad pustkowiem zimnych głązów - zamiast drzew - szumiało zza urwistego brzegu morze. Na jego dnie, kilkadziesiąt mil na południowy wschód, leżał okręt kapitana.

Znaki na kamieniu mówiły o kapitanie. Przypominały skałę na piaskach Jerozolimy i odcisnięty na niej ślad rumaka, na którym Mahomet opuścił ziemię. Nad tamtą skałą wznosi się kopuła meczetu kalifa Omara, początkowo przeciwnika Mahometa, a później jego najwierniejszego wyznawcy. Różnobarwne promienie oświetlają skałę przez witraże wykonane rękami jeńców wojennych pochodzących z Wenecji, słynnych ze znajomości sztuki barwienia szkła. W arabski witraży potrafili wpleść motyw krzyża, który

niedostrzeżony przetrwał wieki. Witraże te po dziś dzień czarują świeżością barw, mówiąc o Mahomecie.

Nad grobowcem kapitana wznosiła się zimna niebieska kopuła.

- Przyjechałem się pożegnać, Panie Kapitanie! - powiedziałem głośno. Wydawało mi się dlaczegoś, że samo myślenie tutaj, w tym miejscu, nie pozwoli dostatecznie silnie skupić się dla zadośćuczynienia temu, co mnie tutaj przyprowadziło. Cmentarz był pusty, słychać było tylko szum morza.

- Proszę wybaczyć, że dzisiaj dopiero przyjechałem do Pana. Jutro już będę na nowym okręcie. Używam słowa „okręt”, ponieważ wszystkie, jak Pan chciał, są teraz uzbrojone w działa.

Przyjechałem powiedzieć, że nigdy o Panu nie zapomnę. Rozmowy na pokładzie „Piłsudskiego” stały się dla mnie rozwiązaniem wszystkich zagadnień dotyczących Pana. Upřednio często ich nie rozumiałem. By pamiętać o tym wszystkim, postanowiłem nosić zawsze czarny krawat. Jest to zobowiązanie na pewno bardzo dziecinne, ale wiem, że mnie Pan rozumie. Dla mnie ma to w sobie coś z legendy o Nelsonie, która wszystkich marynarzy całego świata przybrała w czarne krawaty.

Nie chciałem, żeby to co mówię, wydawało się Panu przemówieniem nad trumną. Dla mnie pozostanie Pan wiecznie żyjącym. Teraz właśnie rozumiem w pełni legendę o tym, że dobrzy żeglarze nigdy nie umierają. Ich nieobecność tłumaczy się długim i trudnym rejsiem dokoła Cabo das Tormentas lub Tierra de los Fuegos.

Chciałem jeszcze za wiele rzeczy Panu podziękować, miałem to zrobić w naszym rejsie do Nowej Zelandii. Przede wszystkim podziękować za drobiazgową wnikliwość w nasze wiadomości i zmuszanie do szybkiego przyswajania każdej nowości z dziedzin dotyczących bezpośrednio naszej pracy. Chciałem móc powiedzieć wszystkim, że był Pan najbardziej precyzyjnym instrumentem, który działał niezawodnie podczas sztormu, mgły i śnieżycy, w drodze przez pola lodowe i w tropikalnej burzy. Jednak nie wydaje mi się to tak ważne jak fakt, że był Pan niezawodny w zwykłym, codziennym dniu na morzu, w każdym z tych siedmiu dni życia ludzi morza, od poniedziałku do poniedziałku. Wśród tych „siódemek” nigdy Pan nie zadrasnął godności osobistej ludzi, za których pracę był Pan odpowiedzialny. Wszystkie uwagi odnosiły się wyłącznie i zawsze do wykonywanej roboty i w miarę możliwości powiedziane były zawsze bez świadków.

Ten precyzyjny przyrząd nosił u Pana skryzalizowaną nazwę: ZNACZY KAPITAN. Jako przyrząd nawigacyjny Znaczy Kapitan zmieniał się i doskonalił stale. Te przeobrażenia powinny być zachowane w jakiś sposób. Nie wyrzyje się tego na zimnym

głazie. To trzeba napisać. W takich wypadkach, jeśli było coś właśnie do wykonania, to decyzja u Pana była szybka: „Znaczy, to trzeba wykonać. Znaczy, pan to wykona”.

Słyszę, Panie Kapitanie. Ale przecież Pan wie, że pisać nie umiałem i nie umiem. Wszystkie moje wypracowania szkolne nosiły jedną i tę samą uwagę: „styl telegraficzny”. Gdybym teraz obiecał Panu, że będę starał się to napisać, byłoby to przyrzeczenie niemowy, że zacznę mówić. Jeśli nawet napiszę, nie wiem, czy ktoś zechce to czytać. W jaki sposób wytłumaczyć ludziom, że ZNACZY KAPITAN nie rodzi się, lecz tworzy latami z romantyzmu, sił woli i wiedzy?

Więc uważa Pan, że muszę napisać? To znaczy, że muszę się najpierw nauczyć mówić, wybadać, co ludzi będzie interesowało, a potem nauczyć się pisać. Sądzę, że powinny to być opowiadania. Ile ich ma być, aby dać całkowity obraz Pana pracy i zmagañ? To chyba najłatwiejsze: ulubione Pana liczby to trzy i siedem, a więc trzydzieści siedem.

W tej chwili przypomina mi się powiedzenie Pana: „Znaczy wszystko musi być zrobione PORZĄDNIE”. Tak jest, Panie Kapitanie! Od dzisiaj będę się uczył opowiadać i pisać. Pisać wszystko i o wszystkim tak długo, aż potrafię napisać to, o czym muszę napisać. O jedno tylko proszę, by zechciał mi Pan zawsze i wszędzie towarzyszyć. Jeśli nie będę mógł sam tutaj Panu tych opowiadań przynieść, to postaram się przysłać...

Zimny wiatr wzmagał się, niosąc szum morza. Gdy znalazłem się na zakręcie drogi, skąd jeszcze mogłem dojrzeć grobowiec kapitana, odwróciłem się. W szumie morza usłyszałem echo najmiłszego zdania, wypowiedzianego do mnie ongiś przez kapitana:

- ZNACZY, TAK JAK UMÓWILIŚMY SIĘ!

W DWADZIEŚCIA LAT PÓŹNIEJ

Z trzydziestu siedmiu opowiadań wchodzących w skład książki „Znaczy Kapitan” kilkanaście było uprzednio drukowanych na łamach miesięcznika „Morze”. Po ukazaniu się w roku 1959 ostatniego opowiadania pod tytułem „Meczet Omara” do redakcji „Morza” nadszedł list, którego nadawcą był Mamert Stankiewicz. List ten wywołał zrozumiałe poruszenie, ponieważ nikt z nas nie wiedział, że syn Kapitana nosi Jego imię.

W wyniku nawiązanej korespondencji dowiedziałem się o losach maszynopisu pamiętnika, o którym kapitan Mamert Stankiewicz opowiadał mi w listopadzie 1939 roku na zakotwiczonym na rzece Tyne „Piłsudskim”. Pamiętnik - wraz z pewną ilością zdjęć - ocalał. Wyniosła go z płonącej Warszawy w 1944 roku żona Kapitana.

Wydaje się nieodzowne podzielenie się z Czytelnikami - chociażby bardzo pobieżnie - wrażeniami i spostrzeżeniami, które nasunęły mi się po przeczytaniu pamiętnika Kapitana. Zaciekały mnie przede wszystkim Jego rozważania na temat, czy w czasach rozwoju nawigacji technicznej jest celowe pisanie książek osnutych na wspomnieniach żeglugi na żaglowcach; być może dlatego, że pisząc swe opowiadania, których pierwsze szkice powstały w 1942 roku, zastanawiałem się również nad tym zagadnieniem.

Czytając pamiętnik Kapitana można wysnuć wniosek, że uważa On pracę nawigatora za specyficzną i w związku z tym wymagającą od człowieka, poświęcającego się jej, specjalnych cech charakteru. Wyraził też pogląd, że społeczeństwo polskie ma błędne pojęcie o tym, co stanowi -- czy co ma stanowić - istotne wartości oficera marynarki, oraz że młodzież stwarza sobie zupełnie niewłaściwy obraz ideału oficera na statku. Te myśli stały się dla Niego bodźcem do napisania pamiętnika.

Opowiadania swe napisałem kierując się tymi samymi pobudkami, a jako wzór nawigatora przedstawiłem właśnie Kapitana. Sądzę więc, że słuszne będzie przytoczenie niektórych faktów z życia Kapitana w oparciu o Jego pamiętnik. Pragnę bowiem, by sylwetka Jego nie pozostawiła po sobie wrażenia sztucznej, istniejącej wyłącznie na kartach mojej książki, powstałej pod wpływem zobowiązania, które - jak niektórzy mogą mniemać - mogło mieć wpływ na wyidealizowanie Jego postaci i stworzenie osobowości nierealnej.

Kapitan w rozmowach ze mną nigdy - nawet wtedy, gdy zmienił stosunek do mnie ze służbowego na przyjacielski - nie mówił o swych ideałach, dążeniach i osiągnięciach życiowych. Dowiedziałem się o tym wyłącznie z zachowanego maszynopisu. Ze zdziwieniem

i przyjemnością odnajdywałem na kartach pamiętnika te cechy charakteru Kapitana, które zdołałem zaobserwować w ciągu kilkunastu lat współpracy z Nim.

Pamiętnik Kapitana odkrył przede mną postać chłopca, który poprzez miłość do morza potrafił przezwyciężyć wszystkie przeszkody, zagrażające Mu drogę do upragnionego celu. Zanim otrzymał tytuł kapitana, stał się „kapitanem własnej duszy”. Pierwszym Jego zwycięstwem było opanowanie uczucia strachu przed żywiołem wody, który - podczas ćwiczeń na szalupach pod żaglami - wydawał Mu się przerażający i mogący Go pochłonać. *Nie nadaję się na marynarza* - to była pierwsza myśl, która przyszła w ślad za przerażeniem. Miał możliwość skorzystania z propozycji matki studiowania architektury na politechnice. Przełamał jednak siebie i wbrew intencjom matki poszedł na morze.

Zadowolenie bije ze słów, w których opisuje lata intensywnej praktyki na żaglowcach: *W latach 1907-1908 przeszliśmy praktykę na żaglowcach ćwicząc się w manewrowaniu żaglami w nawigacji w ciągłym ruchu. A w innym miejscu: [...] mnie się najwięcej podobało żeglarstwo i najbliżej z tym związana specjalność - nawigacja.*

Po przeczytaniu pamiętnika zrozumiałem też, skąd u tego człowieka z werwą i młodzieńczą skłonnością do przekory wziął się pełen rezerwy i opanowania sposób bycia. Otóż Kapitan - tak jak wielu chłopców w wieku szkolnym - wybrał sobie za wzór jednego ze swych przełożonych. O nim właśnie napisał w swym pamiętniku: *Imponował nam niezwykle swoim, zrównoważonym spokojem i Modną uprzejmością. Podobał się nam wszystkim. Cieszyliśmy się, że był naszym kapitanem.*

Stopień opanowania języków obcych - którym Kapitan zadziwił - ma również swe potwierdzenie na kartach maszynopisu. Kapitan wspomina, że jako młody oficer podczas długiego postoju zimowego w jednym z portów udzielał - dla podreperowania swego budżetu - korepetycji w języku niemieckim z matematyki młodemu Niemcowi zamieszkałemu wraz z rodzicami w tym porcie. Swobodne posługiwanie się językiem angielskim umożliwiło Mu objęcie posady urzędnika konsulatu w Stanach Zjednoczonych. O dobrej znajomości języka francuskiego nawet nie wspomina, ponieważ należała ona w owym czasie do obowiązkowego wykształcenia.

Moje spostrzeżenia, że Kapitan łatwiej by się nauczył jeszcze jednego obcego języka, niż powiedział nieprawdę, znajduje liczne potwierdzenia w prostych i szczerych opisach życiowych niepowodzeń - poczynając od trudności podczas egzaminów, a kończąc na fatalnych skutkach o-słabienia uwagi podczas służby.

Nowe drobne nawyki Kapitana zaobserwowane na mostku podczas manewrów, jak na przykład współpraca ze sternikiem, znajdują uzasadnienie w pamiętniku. Z

wielkim uznaniem pisze Kapitan o sterniku „Riurika”, który [...] z *intonacji głosu wiedział i jakby czuł, jak należy sterować*. Nieprzypadkowo w zbiorach Kapitana znalazło się również zdjęcie Jana Dominika, który pełnił funkcję sternika, przechodząc automatycznie z Kapitanem na dowodzone przez Niego jednostki.

Przekora w stosunku do zarządzenia dyrektora GAL-u o sposobie dobijania do nabrzeża w Gdyni to tylko echo podobnej przekory w stosunku do zarządzenia dowódcy pancernika „Cesarewicz”, nakazującego okrętowym kutrom parowym dobijanie do trapu - małą szybkością. Dowodzący kutrem gardemarin Stankiewicz - mając na pokładzie admirała i chcąc przed nim zabłysnąć świetną umiejętnością manewrowania - dobił do trapu z maksymalnej szybkości jednym manewrem: „cała wstecz” i stanął przy trapie w ściśle określonym miejscu. Łudził się, że z powodu tego mistrzostwa otrzyma rozgrzeszenie za nieprzestrzeżenie przepisów. Niestety kara Go nie minęła.

Wiedzę nawigacyjną Kapitana, przejawiającą się między innymi w trafności obliczeń, podkreśliłem pisząc o stawianym ołówkiem na mapie punkcie, w którym następnego dnia wypadła obserwowana pozycja statku. Na tę znajomość nawigacji i jej poziom złożyło się wiele lat nauki i ciągłego doksztalcania. Już egzamin przed komisją admiralską zdał celująco, otrzymując w nagrodę tradycyjny złoty zegarek. Ukończył też specjalne kursy nawigacyjne. Cały czas na okrętach poświęcał wszechstronnemu opanowaniu astronomii żeglarskiej i nawigacji. Szybko zdobył uznanie z powodu swej wiedzy nawigacyjnej. Podczas pierwszej wojny światowej brał jako dowódca czynny udział w operacjach stawiania min, zgłaszając się do wykonania tych zadań na ochotnika. Operacje owe wymagały prowadzenia bezbłędnej nawigacji, gdyż dokonywane były na obszarach wodnych będących w zasięgu artylerii niemieckiej. Jako najlepszy nawigator został mianowany na stanowisko oficera nawigacyjnego sztabu dywizji, które było jednocześnie stanowiskiem oficera operacyjnego sztabu wszystkich sił skoncentrowanych do walki w obronie Zatoki Ryskiej, jedyne go wówczas odcinka walki morskiej na Bałtyku. Opisane więc przeze mnie wprowadzenie „Polonii” na redę jachtową Obanu to już tylko słabe echo przeprowadzenia przez pola minowe cieśniny Muhu (Moonsund) największego pancernika „Sława”, o której to operacji sam powiedział, że nie chciałby jej powtórzyć. Wprowadzenie „Polonii” .podczas sztormu do Konstancy, wyprowadzenie „Piłsudskiego” w nocy z przystani nowojorskiej - ma swój odpowiednik w prowadzeniu przy ciężkiej pogodzie przez pola minowe krążownika „Riurik”, za co został dwukrotnie odznaczony jako doskonały nawigator. Opisana przeze mnie umiejętność nawigacji wśród mgły to jedynie powtórzenie akcji, którą przeprowadził podczas szalejącej śnieżycy w celu

odszukania i ściągnięcia z mielizny statku załadowanego minami. O wyprawach stawiania min pod okiem nieprzyjaciela pisze jak o miłej rozrywce: [...] *te wyprawy awanturnicze bardzo lubiliśmy i najwięcej amatorów bywało wówczas, gdy zadanie było specjalnie karkołomne. Opisując konieczność szybkiej akcji ściągnięcia statku z minami wspomina: Przedsięwzięcie wyglądało ryzykownie, a więc interesująco. Poprosiłem i namówiłem dowódcę dywizjonu, żeby wykonanie tego zadania polecił mnie.*

Te wyżej wymienione cechy Kapitana można by w skrócie określić dwoma wyrazami: donkiszoteria i korsarstwo. Pojęcie donkiszoterii oznacza w tym' wypadku romantyzm, rzucanie się na przedsięwzięcia szlachetne, choć częstokroć niewykonalne, szczerzy heroizm nie liczący się z warunkami życia. Wyrazicielem tych cech był w pojęciu współczesnych Kolumb, który - jak twierdzi wielu znawców literatury - posłużył Cervantesowi jako wzór Don Kichota. Korsarstwo natomiast wiąże się z pojęciem odważnej żeglugi podróżników odkrywców, której kontynuatorami stali się korsarze. Osiągnięta przez nich wiedza i doświadczenie nawigacyjne dawało im przewagę nad silnie uzbrojonymi okrętami wojennymi, które zdobywali wraz z mianem najlepszych nawigatorów.

Wielu ludziom wydaje się, że obecnie wskutek olbrzymiego postępu technicznego przekreślone zostało raz na zawsze znaczenie dawniejszego kapitana żaglowca, jak również żaglowca jako podstawowego ośrodka wychowawczego oficera marynarki. Po dziś dzień jednak są takie chwile na morzu, kiedy kapitan musi się oprzeć wyłącznie na zdobytych przez siebie wiadomościach i doświadczeniu oraz sam musi decydować.

Oto jak mówi o tym Kapitan na ostatnich kartkach swego pamiętnika:

Znikają żaglowce, nastaje era parowców i motorowców. Telegraf. Z marynarza, potomka korsarzy i odkrywców, armatorzy chcą zrobić urzędnika, rzemieślnika czy nawet konduktora tramwajowego.

Telegraf i radiotelegraf dosięga wszędzie. W biurach żeglugowych, do których marynarze nie są dopuszczani, wydaje się, że statek pójdzie stosownie do nadesłanych instrukcji, jak za sygnałem zielonej chorągiewki dróżnika.

I tylko wtedy, gdy morze spleta jedną ze swych niespodziewanych sztuczek, gdy w grę wchodzi niebezpieczeństwo statku, towaru, a nawet życia ludzkiego, wtedy gdy czyn musi nastąpić natychmiast - w biurach żeglugowych zdają sobie może sprawę, że radiotelegraf nie pomoże i dramat na morzu zostanie rozegrany bez reżyserów lądowych. Pamiętnik swój Kapitan kończy słowami: W ostatnich dniach stycznia wyruszyliśmy w podróż. Była zima. Gdy zakończyłem manewr obrotu statku w ciasnym basenie portu gdyńskiego, gdy wyszliśmy

poza łamacze fal i gdy po ustawieniu telegrafów maszynowych: „cała naprzód” statek zaczął coraz więcej nabierać pędu, aż szybkość była blisko 19 mil na godzinę, jakoś raźniej odetchnęła pierś, zbladły troski i zmartwienia, których zawsze tak dużo na łodzi i które tak szarpia biedne serce ludzkie.

I jak nieraz już przedtem znowu myślałem, że czyż warto poświęcać pracę na morzu dla życia i pracy na łodzi, gdzie spokój i szczęście są złudne i gdzie natura człowieka nie ma zawsze dookoła siebie potężnego żywiołu morza, który nie jest ani wrogi, ani przyjacielski, ale bezwzględny i wymaga od człowieka ciągłego napięcia jego uwagi, ażeby nie być zgniecionym.

Pamiętnik swój kapitan Mamert Stankiewicz zatytułował:

KORSARZ I DON KICHOT.

OD AUTORA

Książka „Znaczy Kapitan” nie mówi o czymś oderwanym od życia, o czymś fikcyjnym, co nigdy nie miało miejsca. Nie zosłała zachowana, co prawda, dokładna chronologia niektórych zdarzeń; hyc może, iż kolejność ich była nieco inna, tak jak i drugorzędne okoliczności zdarzeniom tym towarzyszące. Ale wszystko, co w książce jest opisane, polega na prawdzie. Książka opowiada o wartościach niezmiennych, takich, które były, są i będą - podobnie jak morze, które było, jest i będzie.

Załączony materiał ilustracyjno-dokumentacyjny ma stanowić dowód, że wyłącznie realni ludzie i realne zdarzenia są tematem moich opowiadań. Materiał ten udało mi się zebrać dzięki wielkiej uprzejmości: pani Janiny Stankiewicz, pani dr Jadwigi Titz-Kosko, pana inż. Antoniego Garnuszeńskiego, pana kpt. ż.w. Henryka Borakowskiego, pana Floriana Staszewskiego, pana Jerzego Pertka, pana Henryka Kabata, pana Stefana Kolickiego, pana Jana Dziambora oraz pani Aleksandry Barasińskiej. Wymienionym osobom składam w tym miejscu podziękowanie.

Możność zamieszczenia szeregu zdjęć zawdzięczam pełnemu zrozumieniu stanowisku Polskich Linii Oceanicznych, które poprzez swój Dział Reklamy udostępniły mi posiadane fotografie.

Panu Jerzemu Micińskiemu wyrażam serdeczne podziękowanie za kilkuletnią bardzo miłą współpracę, wybiegającą daleko poza ramy określone pracą redakcyjną.

Dodatkowym celem, jaki przyświecał mi przy zestawianiu materiału ilustracyjnego, była chęć ułatwienia Czytelnikom zrozumienia opisów statków oraz miejsc, w których toczyła się akcja. Zdjęcia dokumentacyjne, aczkolwiek w części bardzo słabe i niedoskonałe, stanowią jednak w sumie krótki, chronologiczny przegląd rozbudowy naszej floty handlowej, od starego, samotnego żaglowca do nowoczesnych transatlantyków pasażerskich.

Pomimo całej odrębności podejścia do zagadnień morskich w czasach obecnych, kiedy to sami budujemy statki, o których posiadaniu nic mogliśmy kiedyś nawet marzyć - musimy zawsze pamiętać iż zawdzięczamy je ludziom morza. Bywają nimi niekoniecznie osoby z fachowym wykształceniem morskim. Najważniejsze są tu pewne niezmiennie wartości, bez względu na stanowisko c/y nawet epokę. Ludźmi morza byli na przykład kobieta-faraon Hatszepsut, kardynał Richelieu i car Piotr Wielki. Dzięki takim lud/iom możliwe są wielkie osiągnięcia w dziedzinie rozwoju Iloiy. Brak takich ludzi powoduje zawsze zanik myśli morskiej w społeczeństwie.

Załączony materiał zdjęciowy ilustruje w pewnym stopniu życie uczniów Szkoły Morskiej, mieszczącej się wtedy jeszcze w Tczewie. Wielu z nich miało przeżycia znacznie barwniejsze i bardziej ciekawe niż te, które uchwycone zostały w opowiadaniach składających się na książkę „Znaczy Kapitan”. Na zewnątrz stanowili niewielką grupę romantyków, pragnących pracować na morzu wbrew wszystkiemu i wszystkim. Rozumiało ich i popierało zaledwie kilku dalekowzrocznych, świątłych ludzi, którzy - choć wychowani pod obcymi banderami - potrafili zorganizować załóżek marynarki i stworzyć szkołę morską. Działo się to w czasach, kiedy nie tylko społeczeństwo, ale i najwyższe czynniki rządowe usiłowały zlikwidować te pierwsze poczynania na morzu, uważając je za nierozsądne mrzonki i bezowocne fantazjowanie.

Romantycy, którzy przetrwali ten okres, byli nieliczni. Zaiedwie kilku iuub kilkunastu opuszczało wtedy co roku mury Szkoły Morskiej w Tczewie jako jej absolwenci, stając niezmiennie przed dylematem - co robić? dokąd pójść? Obecnie ludzie ci stanowią zespół najbardziej doświadczonych oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, zajmują kierownicze stanowiska w instytucjach związanych ściśle z morzem, wychowują nowe liczne kadry pracowników naszej gospodarki morskiej, coraz większej i coraz bardziej wszechstronnej.

Zmienił się stosunek społeczeństwa do spraw morza, zmienił się pogląd na jego rolę i znaczenie u najwyższych czynników rządowych. Dowodem tego jest choćby rozkwit naszej floty, naszych portów, stoczni i rybołówstwa. Niezmiennie te same pozostały tylko cechy dobrego marynarza; nie potrafi ich zastąpić największy postęp techniczny.

O jednym nie można zapomnieć i to jest właśnie najogólniejszym celem niniejszej książki: o wielkim trudzie i wysiłku wielu lat wpajania w społeczeństwo nasze świadomości, że na kresce kursowej kompasu państwowego musi być zawsze wypisane wielkimi literami słowo MORZE.

Posłowie

Pomysł napisania książki *Znaczy Kapitan* zrodził się wkrótce po śmierci kapitana Mamerta Stankiewicza. Jak można w tejże książce przeczytać, kapitan zmarł 26 listopada 1939 roku, w kilka godzin po opuszczeniu „Piłsudskiego”, który trafiony dwiema torpedami zatonął u wybrzeży Anglii. W tych samych okolicznościach Borchardt, podówczas starszy oficer na „Piłsudskim”, doznał ciężkiej kontuzji i leczony w szpitalu nie mógł wziąć udziału w pogrzebie kapitana. Dopiero w przeddzień objęcia służby na „Chrobrym” przyjechał na cmentarz w Hartlepool. „Był to siódmy miesiąc drugiej wojny światowej” - pisze Borchardt (*Meczet Omara*), wspominając ów dzień, gdy stał nad grobem kapitana i uświadomił sobie, że powinien jego osobę uchronić od zapomnienia.

W innej swej książce, poświęconej kapitanowi Eustazemu Borkowskiemu i zatytułowanej *Szaman Morski* (Gdańsk 1985) Borchardt informuje, że do pisania zabrał się w 1942 roku, kiedy przebywał w Szkocji na powtórny leczeniu dolegliwości wynikłych z kontuzji odniesionej po storpedowaniu „Piłsudskiego”. Mówi o sobie: „postanowiłem spełnić przyrzeczenie dane kapitanowi Mamertowi Stankiewiczowi, gdy rozmawiałem z nim, stojąc nad jego grobem - przed wyjazdem na m.s. „Chrobry” w 1940 roku na stanowisko starszego oficera - że napiszę książkę o nim. Szybko udało mi się dać tytuł książce i rysunek na obwolucie. Tytuł: ZNACZY KAPITAN. Na obwolucie kolorowy strzęp rękawa munduru z czterema paskami i kotwicą nad nimi, ponieważ miałem zamiar pisać o nim wyłącznie jako o kapitanie okrętu. Opowiadań miało być trzydzieści siedem (trzy i siedem były to ulubione liczby kapitana). Na tym na razie skończyło się moje pisanie książki.”

Jak wynika z dalszych wywodów Borchardta, jeszcze w czasie wojennym powstało pod jego piórem siedemnaście opowiadań dotyczących kapitana Borkowskiego oraz wszystkie z zaplanowanych trzydziestu siedmiu opowiadań o kapitanie Stankiewicz-u. Pierwszymi czytelnikami napisanych opowiadań - wspomina Borchardt - byli uczniowie Szkoły Morskiej, z którymi jesienią 1939 roku przybył do Anglii na „Darze Pomorza” jako zastępca kapitana Konstantego Kowalskiego. Czytali je również koledzy i znajomi, a także Terlecki i Wańkiewicz, wystawiając autorowi pochlebne oceny. W 1949 roku Borchardt powrócił do kraju, przywożąc z sobą komplet napisanych opowiadań, z których kilkanaście opublikował w latach 1957-1959 na łamach miesięcznika „Morze”.

Wszystkie opowiadania poświęcone kapitanowi Stankiewiczowi - zgodnie z pierwotnym zamiarem autora - złożyły się na książkę *Znaczy Kapitan* i jej pierwsze wydanie ukazało się w 1960 roku. Książka ta od razu zdobyła uznanie czytelników i w następnych latach była wielokrotnie wznawiana, tłumaczona na języki obce oraz nagradzana; m. in. otrzymała w 1961 roku nagrodę Klubu Marynistów LPŻ im. Mariusza Zaruskiego, a czytelnicy miesięcznika „Morze” uznali ją w 1965 roku za najlepszy utwór marynistyczny w całym dwudziestoleciu powojennym.

W 1963 roku wyszła drukiem następna książka Borchardta, *Krążownik spod Somosierry*. Powstała ona w odpowiedzi na listy czytelników i przedstawiając wojenne losy polskich statków i marynarzy, stanowi swego rodzaju dopełnienie poprzedniej, dotyczącej głównie dwudziestolecia międzywojennego. Natomiast opowiadania o kapitanie Borkowskim, powstałe jeszcze w Szkocji razem z opowiadaniem dotyczącym kapitana Stankiewicza, opracowane na nowo oraz uzupełnione później napisanymi, zostały się na tom *Szaman Morski*, wydany dopiero w 1985 roku. W ten sposób Borchardt zrealizował swój pomysł pisarski, wydając oprócz planowanej książki *Znaczy Kapitan* jeszcze dwie następne, powstałe jakby mimochodem przy wykonywaniu postawionego sobie zadania.

Wymienione tomy opowiadań Borchardta zaliczają się do pamiętnikarstwa, do tego więc rodzaju piśmiennictwa, które zakłada wierne odtwarzanie zapamiętanych faktów. „Książka *Znaczy Kapitan* - wyjaśnia Borchardt w słowie odautorskim - nie mówi o czymś oderwanym od życia, o czymś fikcyjnym, co nigdy nie miało miejsca (...) wszystko, co w książce jest opisane, polega na prawdzie (...) załączony materiał ilustracyjno-dokumentacyjny ma stanowić dowód, że wyłącznie realni ludzie i realne zdarzenia są tematem moich opowiadań.”

Nie ma powodu, aby kwestionować prawdziwość autorskich deklaracji, tym bardziej w odniesieniu do *Znaczy Kapitana*. O ile bowiem w *Krążowniku spod Somosierry* i w *Szamanie Morskim* obficie korzysta z rozmaitych źródeł (oficjalne komunikaty, relacje innych osób, zasłyszane anegdoty itp.), o tyle w *Znaczy Kapitanie* sięga przede wszystkim do własnej pamięci, aby opisać wydarzenia, których był uczestnikiem bądź świadkiem. W dużym stopniu książka ta ma charakter autobiograficzny, na co wskazuje również jej uporządkowanie kompozycyjne.

Podczas lektury mieliśmy możliwość przekonać się, że motywem przewodnim, wiążącym owe trzydzieści siedem opowiadań w jedną opowieść są dzieje kariery zawodowej autora. Borchardt opowiada, jak realizowały się jego marzenia o przygodzie morskiej, wspomina więc swe zainteresowania i zabawy chłopięce w Wilnie, w rezultacie których zrodziło się u niego pragnienie, aby zostać marynarzem, wspomina egzaminy wstępne do Szkoły Morskiej w Tczewie, swą praktykę uczniowską w 1925 roku na szkolnym żaglowcu „Lwów”, egzaminy końcowe w 1928 roku, służbę wojskową po ukończeniu Szkoły Morskiej oraz pierwsze lata pracy na morzu, kiedy pływał na „Rewie” i „Pułaskim”. Kontynuując tok wspomnień, opowiada następnie o swej służbie oficerskiej na pasażerskich statkach „Polonia” i „Piłsudski”, a dalej - o podróżach szkolnego żaglowca „Dar Pomorza”, na którym w 1938 roku objął stanowisko oficera. Kończy swe wspomnienia dwoma opowiadaniem o wydarzeniach (losy „Dar Pomorza”, zatopienie „Piłsudskiego”) z pierwszych miesięcy drugiej wojny światowej.

To często spotykany, typowy sposób organizowania wypowiedzi pamiętnikarskiej. Borchardt jednak posłużył się nim głównie po to, aby podkreślić autentyczność opisu i wiarygodnie zaprezentować czytelnikowi postać kapitana Stankiewicza, pod którego kierownictwem uczył się wraz z kolegami i przez kilka lat pracował. Toteż wspominając koleje swego życia zawodowego,

Borchardt w zasadzie niewiele mówi o sobie. Interesuje go bardziej otoczenie, w jakim przebywał; zdarzenia, koledzy ze Szkoły Morskiej, współpracownicy, a nade wszystko sam kapitan Stankiewicz, o którym - zgodnie ze swym postanowieniem - pisze najobszerniej. We wszystkich opowiadaniach powtarza się w rozmaitych wariantach ta sama właściwie scena, kiedy kapitan rozkazuje, poleca, poucza lub zgorszony postępowaniem podwładnych wypowiada słowa dezaprobaty, jak np. „Znaczy, panowie nadużyli kompetencji (...) znaczy, panowie nie są w porządku w stosunku do obowiązujących przepisów i do podjętych przez siebie obowiązków.”

Scenki tego rodzaju należą do podstawowych zabiegów pisarskich, wykorzystywanych przez Borchardta do charakterystyki kapitana Stankiewicza. Zwykle pojawiają się w zakończeniu opowiadanego zdarzenia i wprowadzają do tekstu elementy humoru. Śmieszny język wypowiedzi kapitana i groteskowość kapitańskich reakcji, zazwyczaj w swej zasadności i powadze niewspółmiernych do zaistniałej sytuacji. Dzięki tym właśnie scenkom postać kapitana zarysowuje się w książce bardzo wyraźnie, choć rzecz jasna - dość jednostronnie. Wynika to stąd, że Borchardt stara się wiernie odtworzyć klimat mentalny wspomnianych lat, opisać rzecz tak, jak ją wówczas rozumiano i jak ona jawiła się w oczach ludzi młodych, wesołych i zawsze skłonnych do zabawienia się nawet cudzym kosztem. Zrozumiałe więc, że w tym spojrzeniu młodości kapitan Stankiewicz wydawał się człowiekiem rygorystycznym, oschłym i zupełnie pozbawionym poczucia humoru. Z podobnymi opiniami spotykamy się w utworze wielokrotnie i nie jest to zbyt odległe od prawdy, ponieważ w międzywojennej flocie kapitan Stankiewicz za takiego człowieka uchodził.

Należał do czołowych oficerów polskiej marynarki i był osobą powszechnie znaną. Pochodził z Łotwy. Urodził się 22 stycznia 1889 roku w Mitawie. Po kilku latach nauki w miejscowej szkole realnej i po zdaniu konkursowego egzaminu został w 1903 roku przyjęty do Korpusu Kadetów Morskich w Petersburgu, gdzie już kształcili się dwaj jego starsi bracia. W 1908 roku ukończył z wyróżnieniem naukę w tymże Korpusie, odbył praktykę na pancerniku „Carewicz” oraz krążowniku „Aurora”, a po złożeniu końcowych egzaminów został w 1910 roku mianowany na stopień mierzmana. Następnie służył na torpedowcu „Bojewoj”, w 1915 roku awansowano go do stopnia lejtnanta i w uznaniu jego nieprzeciętnych zdolności nawigacyjnych przeniesiono na stanowisko oficera nawigacyjnego flagowego krążownika Dowódcy Floty Bałtyckiej „Riurik”. Pod koniec wojny, w 1917 roku został oficerem nawigacyjnym sztabu dywizji, tj. wszystkich sił morskich gromadzonych w Zatoce Ryskiej.

Do Polski przybył wraz z żoną w 1921 roku i objął kierownictwo wydziału nawigacyjnego w Szkole Morskiej w Tczewie. W latach 1922-1924 jako kierownik nauki odbył dwa rejsy na „Lwowie”; pierwszy do Wielkiej Brytanii, drugi - trudny i w owym czasie bardzo głośny - do Brazylii, po którym został mianowany kapitanem tegoż żaglowca szkolnego i dowodził nim do października 1926 roku. Później, w miarę rozwoju polskiej floty handlowej, powierzano mu kapitańskie stanowiska na zakupionych statkach: „Wilno”, „Niemen”, „Premier”, „Pułaski”, „Kościuszko”, „Polonia” i „Piłsudski”.

Kiedy więc Borchardt rozpoczynał naukę na szkolnym żaglowcu „Lwów”, starszy od niego o szesnaście lat kapitan Stan-kiewicz miał już za sobą poważny etap kariery zawodowej i cieszył się opinią znakomitego fachowca - nawigatora. Zjawił się na pokładzie - opisuje Borchardt swe pierwsze wrażenie - „w wytwornym czarnym mundurze o czterech złotych paskach i kotwicy na każdym rękawie, z piękną marmurową twarzą półboga (...) żadnej mimiki, żadnych grymasów twarzy - kamienne, zastygłe oblicze o olimpijskim wyrazie”. Nietrudno w tej charakterystyce, powstałej po przynajmniej siedemnastu latach odnaleźć ślady młodzieńczej fascynacji, jakiej uległ Borchardt przy pierwszym spotkaniu z kapitanem.

I chyba też od pierwszego dnia również kapitan Stankiewicz zwrócił uwagę na dwudziestoletniego ucznia z załogi żaglowca, skoro wkrótce zaprezentował go w zagranicznym porcie miejscowej Polonii: „Znaczy, on u nas najwięcej je, najwięcej waży i, znaczy, najsilniejszy”. Ale czy tylko z tego powodu kapitan wyróżnił Borchardta spośród uczniowskiej załogi? Może oprócz wyjątkowej siły, której skutki tak zirytowały pierwszego oficera, dostrzegł także gorliwość, z jaką uczeń zabrał się do pracy? W każdym razie dalsze partie książki zdają się poświadczać, iż współpraca między wychowawcą i wychowankiem układała się pomyślnie. Borchardt oraz jego koledzy szybko i chętnie starali się opanować upragniony świat żeglugi morskiej, a kapitan okazał się przy bliższym poznaniu wychowawcą zycliwym i wyrozumiałym. Wprawdzie młodość nie raz jeszcze dawała o sobie znać choćby nadmierną skłonnością do żartów i kapitan był zmuszony ją korygować wyrazami swego niezadowolenia, to jednak w sumie pogłębiało się wzajemne zrozumienie i po paru latach wspólnego pływania młodzi oficerowie mogli już o sobie powiedzieć:

„Nas wszystkich, którzy już tak długo z panem kapitanem pływamy, nazywano początkowo Mamertynami od imienia pana kapitana, litując się nad nami z powodu powszechnie znanej dyscypliny pana kapitana. Z biegiem czasu, gdy zobaczono, że sami wyznajemy tę dyscyplinę i bronimy jej, a w dodatku, gdy zamiast oczekiwanych powszechnie nieporozumień słyszano zawsze o jak najlepszej współpracy, przezwano nas strażą przyboczną Cezara, czyli pretorianami.”

Wspominając upływające lata, Borchardt dość wyraźnie sygnalizuje, że łączyła go z kapitanem Stankiewiczem mocna nić przyjaznego porozumienia. Później, gdy Borchardt na początku wojny objął stanowisko starszego oficera na „Piłsudskim”, doszło nawet do bardziej osobistych zwierzeń. Wówczas to „rozmowy z dniem każdym stawały się coraz bardziej bezpośrednie”, podejmowano w nich różne tematy i często też rozmówcy powracali pamięcią do lat dziecińczych, nie wstydząc się najskrytszych marzeń o morzu i przygodzie. „Stopiła się niewidzialna tafla lodowa, otaczająca kapitana” - wspomina Borchardt, uzupełniając relację uwagą, że dopiero wtedy zrozumiał wiele spraw, których wcześniej nie był w stanie pojąć.

Od pierwszego spotkania na żaglowcu do przyjacielskich pogawędek na „Piłsudskim” minęło prawie piętnaście lat. Borchardt w tym okresie wspiał się na wysoki szczebel hierarchii zawodowej, zdołał pozyskać sobie zaufanie i przyjaźń mistrza, miał już od 1936 roku patent kapitana żeglugi wielkiej oraz sam też jako starszy oficer na „Darze Pomorza” przez ostatnie pół-

toru roku wdrażał do zawodu następną z kolei generację przyszłych nawigatorów. Toteż powracając we wspomnieniach do minionych lat, Borchardt patrzy na kapitana Stankiewicza przez pryzmat własnych doświadczeń i stara się go zrozumieć przede wszystkim jako człowieka, któremu powierzono odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku, załogi i pasażerów.

Znał morze, przeżył katastrofę statku i potrafił już docenić gruntowną wiedzę zawodową kapitana, jego sprawność w dowodzeniu, zdolność w rozpoznawaniu sytuacji nawigacyjnej oraz umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji. Wiedział też, jaką wartość ma rygorystyczne przestrzeganie obowiązków służbowych na statku, więc w swej charakterystyce złożył hołd kapitanowi pisząc, że ten człowiek opanowany i pełen rezerwy w sposobie bycia, zawsze poważny i bez poczucia humoru był „najbardziej precyzyjnym instrumentem, który działał niezawodnie podczas sztormu, mgły i śnieżycy, w drodze przez pola lodowe i w tropikalnej burzy”.

Zbudowany w książce portret kapitana Stankiewicza może się jednak wydać zbyt wyidealizowany jak na deklarowaną przez autora rzetelność w przedstawianiu faktów. To prawda, ale Borchardt nie ukrywa, iż jest to jego subiektywny punkt widzenia, że tak właśnie widzi kapitana Stankiewicza i na zawsze pozostanie on dla niego wzorem kapitana-nawigatora. Niewątpliwie w tym wyznaniu Borchardta manifestuje się wiele z wdzięczności ucznia, który po latach serdecznie wspomina ulubionego mistrza. A mimo to byłoby uproszczeniem sądzić, iż tylko względy emocjonalne, owo poczucie zaciągniętego długu i pragnienie jego spłaty zadecydowały o sposobie portretowania. Z równym przecież sentymentem Borchardt wspomina kolegów, wspólne przygody i wydarzenia codziennego życia na statku, nasycając wspomniany świat podobną aurą wyjątkowości. I nie jest to wynik wyłącznie jego osobistych zapatrywań czy sympatii.

Rzeczywiście bowiem opisywany przez Borchardta świat miał swoiste piętno wyjątkowości. Po przeszło stu latach niewoli Polska odzyskała niepodległość i w granicach odrodzonego państwa znalazło się morze, a w związku z tym powołano do życia Szkołę Morską, zbudowano Gdynię oraz powstała flota morska do obsługi ruchu pasażerskiego i przewozu towarów. Było to bardzo duże osiągnięcie i Borchardt miał też w nim swój udział. Należał do pierwszej, już w odrodzonej ojczyźnie wykształconej generacji oficerów marynarki handlowej, która osiągnąwszy samodzielność zawodową, zaczęła pod koniec lat trzydziestych przejmować od swych wychowawców stanowiska oficerskie i kapitańskie na polskich statkach, kończąc w ten sposób pionierski etap budowania floty handlowej.

Stąd dla pokoleniowej świadomości Borchardta wspomniane dwudziestolecie międzywojenne stanowi epokę już zamkniętą, kończącą się w książce jakby symbolicznie, bo śmiercią kapitana Stankiewicza. Wspomina tę epokę optymistycznie jako czas przełomu historycznego i swej młodości, pragnie utrwalić wydarzenia i entuzjazm pionierów, by wraz ze śmiercią kapitana Stankiewicza nie odeszły w przeszłość te wartości, którym i kapitan, i jego wychowankowie byli wierni.

Ryszard Karwacki

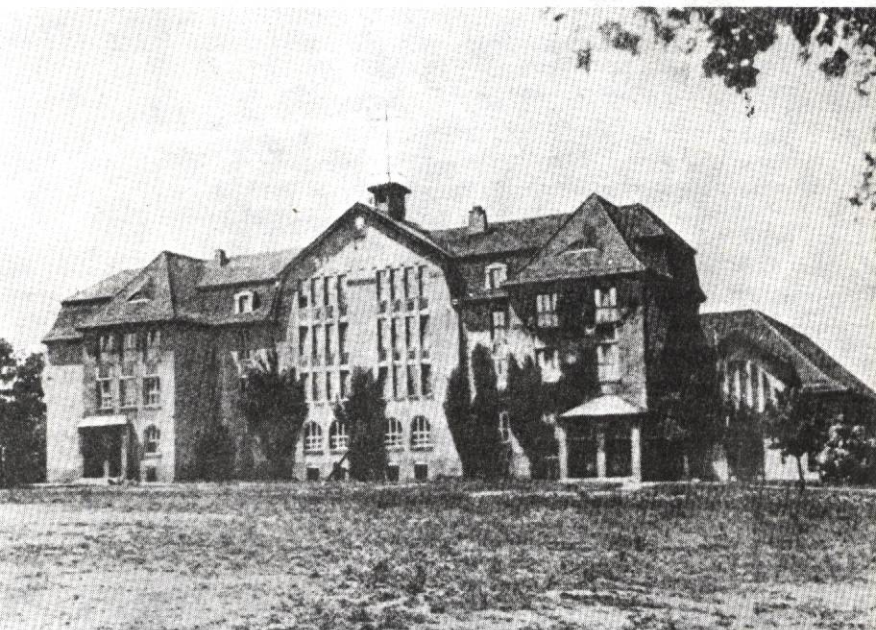


Kpt. ż.w. Mamert Stankiewicz – Znaczy Kapitan

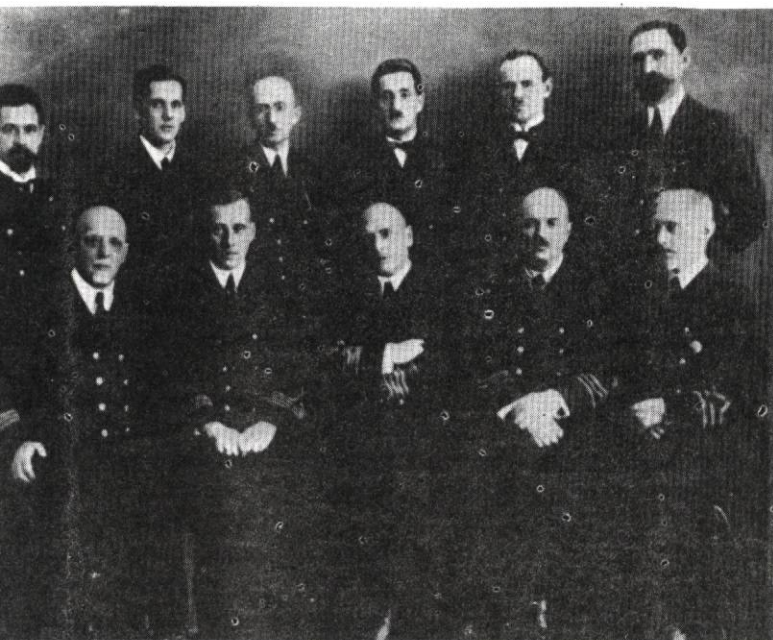


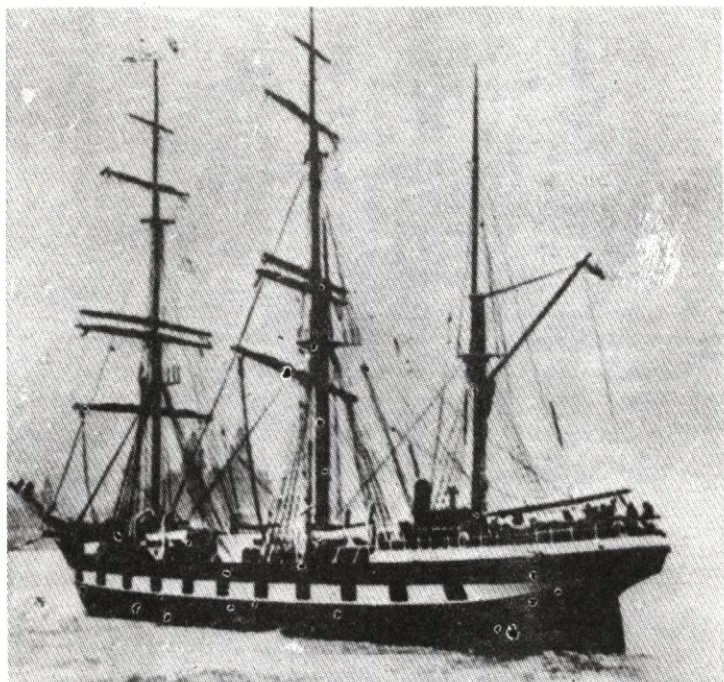
Wiceadmirał KAZIMIERZ PORĘBSKI (1872–1933), w powołanej do życia w listopadzie 1918 r. Marynarce Wojennej pierwszy szef Departamentu dla Spraw Morskich oraz pierwszy szef Kierownictwa Marynarki Wojennej. Z jego inicjatywy założono w 1920 r. Szkołę Morską w Tczewie i zakupiono żaglowiec szkolny „Lwów”. Był on też jednym z tych, których starania przyczyniły się do podjęcia decyzji o budowie portu morskiego w Gdyni.

Gmach Szkoły Morskiej w Tczewie, pierwszej w naszych dziejach ALMA MATER MARI-
NIENSIS. Po długich poszukiwaniach, prowadzonych przez inż. A. Garnuszewskiego w marcu
1920 r. zakwalifikowano ten budynek jako nadający się do pomieszczenia powstającej uczelni.
W czerwcu 1920 r. zatwierdzone zostały przepisy organizacyjne, etaty oraz budżet szkoły. Na
stanowisko jej pierwszego dyrektora powołany został absolwent Politechniki Morskiej posiadają-
cy również dyplom oficera nawigacyjnego — inż. ANTONI GARNUSZEWSKI. W lipcu 1920 r.
przyjęto 53 kandydatów. Pracę w szkole rozpoczęto w październiku tegoż roku. Dnia 8 grud-
nia 1920 r. po raz pierwszy podniesiono nad gmachem polską banderę. Dzień ten jest do dziś
obchodzony jako święto Szkoły Morskiej. Do końca grudnia 1921 r. szkoła podlegała Minister-
stwu Spraw Wojskowych, od 1 stycznia 1922 r. — Ministerstwu Przemysłu i Handlu. W czerw-
cu 1930 r. Szkoła Morska została przeniesiona do Gdyni.

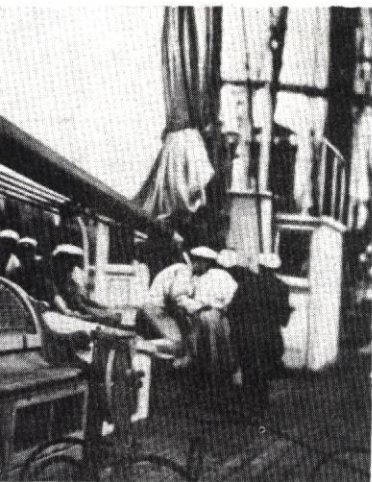


Grupa pierwszych wykładowców Szkoły Morskiej w Tczewie (zdjęcie z 1924 r.) *Stoją od lewej:* kpt. ż.w. STANISŁAW DŁUSKI, autor podręcznika „Dewiacja kompasu”; kpt. ż.w. ANTONI LEDÓCHOWSKI, autor podręczników: „Nawigacja”, „Kosmografia” i „Astronomia żeglarska”, ALEKSANDER MARESZ, matematyk; dr ALEKSY MAJEWSKI, autor podręcznika „Prawo morskie”; inż. WITOLD KOMOCKI, autor podręcznika „Silniki spalinowe”, wykładowca SM do 1962 roku; mechanik okr. I klasy TADEUSZ KOKIŃSKI, autor podręcznika „Gospodarstwo maszynowe na statkach” *Siedzą od lewej:* inż. KAZIMIERZ BIELSKI, pierwszy kierownik wydziału mechanicznego SM, autor podręczników: „Prawidła wykonywania rysunków maszynowych”, „Mechanika teoretyczna”, „Turbiny parowe” i innych; kpt. ż.w. MAMERT STANKIEWICZ, kapitan statku szkolnego „Lwów”; inż. ANTONI GARNUSZEWSKI, pierwszy dyrektor SM, autor podręczników: „Budowa okrętu” i „Teoria okrętu”, do 1946 roku wykładający w SM; kpt. ż.w. GUSTAW KAŃSKI, pierwszy kierownik wydziału nawigacyjnego oraz inspektor SM, autor podręczników: „Praktyka morska” i „Opisowy kurs lożji”; kpt. mar. JAN ROIŃSKI, wykładowca języka angielskiego. Zadanie postawione przez ten zespół brzmiało: „Dać Polsce ludzi całkowicie nowych, ludzi morskich, zahartowanych do wielkich wysiłków wśród walk z przyrodą i w nadzwyczaj ciężkiej pracy umysłowej i fizycznej, ludzi, o których by można było powiedzieć, że są zdolni do posłuszeństwa i do rozkazania”.





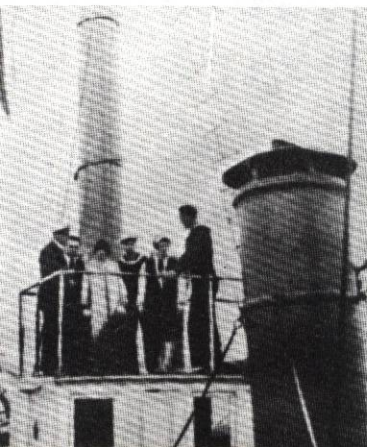
Żaglowiec szkolny „LWÓW”, pierwsza polska kolebka navigatorów. Wodowano go w 1868 r. w stoczni *G.R. Clover & Co.* Birkenhead. Miał żelazny kadłub, był trzymasztową fregatą i nosił nazwę „Chinsura”. Pod banderą angielską przewoził towary i pasażerów do Indii oraz Australii. W 1915 r. przeszedł pod banderę holenderską, zmieniając nazwę na „Lucco”, następnie – „Nest”. W lipcu 1920 r. wyszukał go dla Szkoły Morskiej kpt. ż.w. Gustaw Kański i zawarł transakcję kupna-sprzedaży. Żaglowiec otrzymał nazwę „Lwów” i został przebudowany w Rotterdamie na statek szkolny, przy czym usunięto mu reje z tylnego masztu oraz wbudowano dwa pomocnicze silniki napędowe po 180 KM. Charakterystyka „Lwowa” była następująca: pojemność 1293,44 BRT i 963,66 NRT, długość całkowita 85,07 m, szerokość 11,43 m, zanurzenie 6,87 m, wysokość głównego masztu od pokładu 42,0 m. Kapitanami „Lwowa” byli kolejno: Tadeusz Ziółkowski (1920–1923), Mamert Stankiewicz (1923–1927) oraz Konstanty Maciejewicz (od 1927 r.). Jako pierwsza jednostka pod polską banderą „Lwów” w swych podróżach szkolno-handlowych odwiedził szereg portów Bałtyku, M. Północnego, Śródziemnego, Czarnego oraz Atlantyku. W 1923 r. jako pierwszy polski statek przekroczył równik. W czasie swej służby jako statek szkolny przepłynął ponad 63 000 mil morskich. Zastąpiony został przez fregatę „Dar Pomorza” w 1930 r.



Uczniowie na statku szkolnym „Lwów” podczas pracy przy rufowym kabestanie. Przy tej właśnie czynności autor połamał ku uciesze kolegów niemal wszystkie handszpaki. („Tenanga”)



Ówczesny starszy oficer „Lwowa”, kpt. ż.w. KONSTANTY MACIEJEWICZ, jeśli nie krzyczał na nas — był bardzo miły i pozwalał dojść do głosu swemu gołębiemu sercu. („Tenanga”)

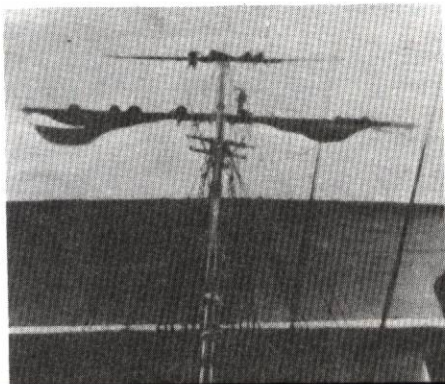


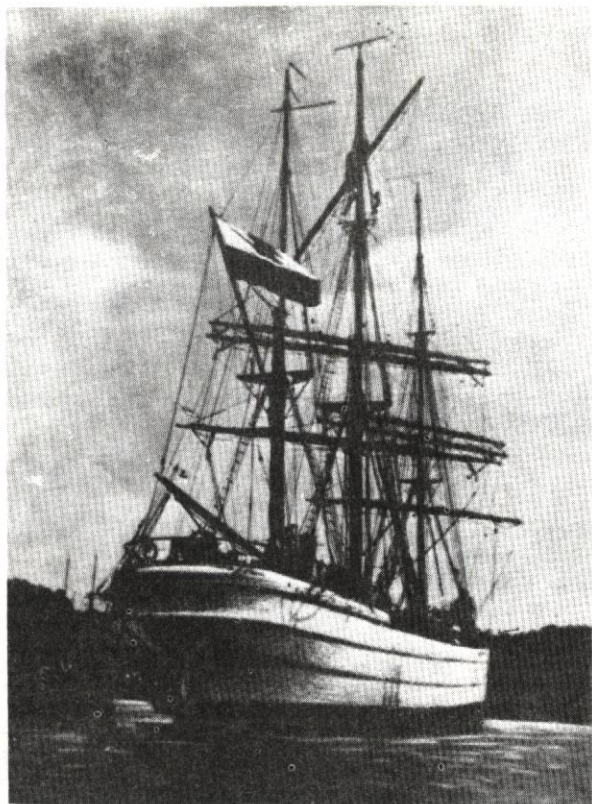
Oprowadzanie gości należało na „Lwowie” do bardzo miłych obowiązków. Ten najwyższy na zdjęciu to autor. Widać wyraźnie, że pod tym względem był naprawdę „naj...”. („Naj...”)



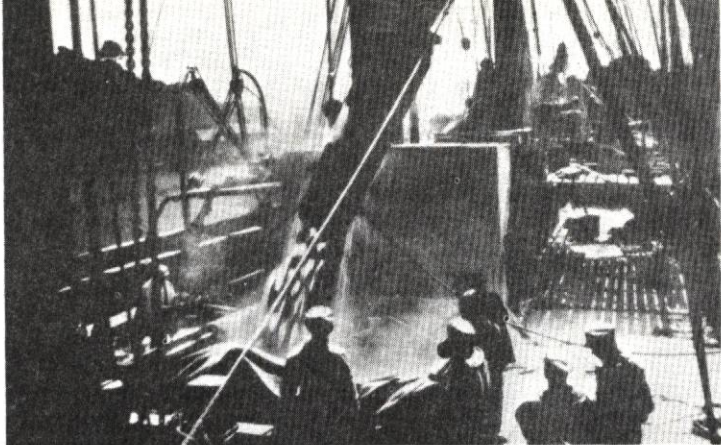
Na wiosnę „Lwów” budził się ze snu zimowego i szykował do letniej kampanii. Porucznik STANISŁAW KOSKO dozoruje balastowania statku. Przy windzie stoi uczeń ANTONI ZIELIŃSKI, późniejszy kapitan żeglugi wielkiej, autor podręcznika „Wiedza okrętowa” i dyrektor Gdańskiego Urzędu Morskiego do 1954 r. („*Omne trinum perfectum*”)

Jednemu z członków uczniowskiego kółka fotograficznego „Morfot” udało się zrobić zdjęcie przedstawiające pospieszne zwijanie bombram- i bramzągła w chwilę po pęknięciu bramrei. („*Guarneri*”)





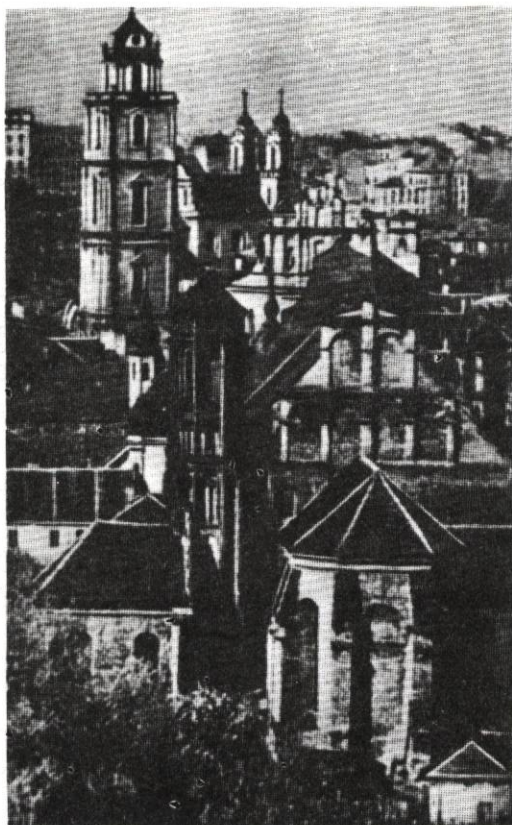
„Lwów”, zakotwiczony w Fowey, oczekuje na ładunek glinki kaolinowej. Nowa bramreja, wykonana na miejsce pękniętej, wciągana jest właśnie na maszt. („Guarneri”)



Do ładowni „Lwowa” sypie się „straszny” ładunek: glina kaolinowa. „Lwów” musiał sam zarabiać na swe utrzymanie i trasy jego podróży układały się w zależności od przeznaczenia otrzymanego do przewozu ładunku. („Guarneri”)

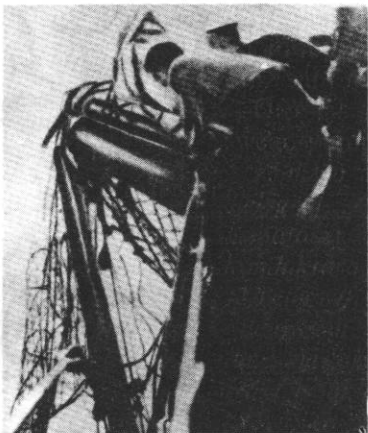
Brak wody i prowiantu zmusił „Lwów” do rzucenia kotwicy na redzie Almerii. To nam pozwoliło zwiedzić stare fortyfikacje tego portu. *Od lewej:* MICHAŁ NICZKO (Dalaĳ Lama), autor oraz STANISŁAW ROWIŃSKI (Siaś). („Guarneri”)



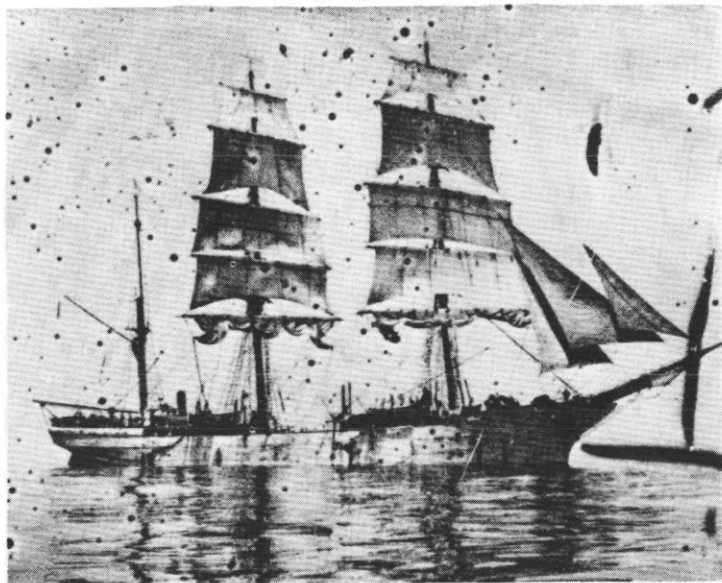


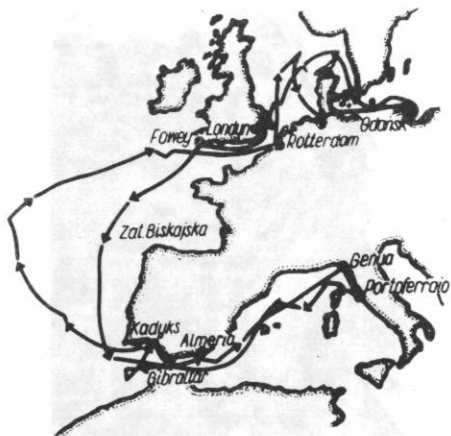
Pierwsza z lewej – Wieża Świętojańska w Wilnie, zbudowana w 1571 r. na miejscu pierwszego kościoła z 1387 r. Ma 50 m wysokości. Z niej to spoglądając oczami przyszłego prawnika autor usiłował zobaczyć przedmioty i podmioty stosunków prawnych. („Wieża Świętojańska”)

Nareszcie coś poważnego! Złamany bukszpryt na „Lwowie” przysporzył nam emocji, pozwolił przeżyć niebezpieczeństwo, określane po londonowsku jako „niedźwiedzie mięso”, oraz zmusił do zaniechania głodówki. Zdjęcie marne, ale – tak jak i wszystkie inne – autentyczne. („Wieża Świętojańska”)



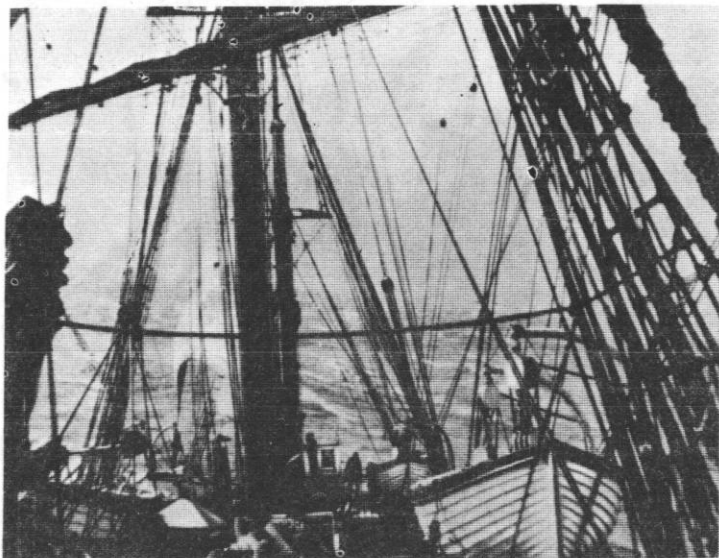
Ten okręt widmo to „Lwów” w ciszy na oceanie. Kołysała nas martwa fala, nękał głód i szkorbut, ale to również było „niedźwiedzie mięso”. Negatyw zdjęcia wykonanego przez „Morfot” uległ uszkodzeniu na skutek gorąca, jakie wówczas panowało – emulsja na kliszach stała się płynna. („Wieża Świętojańska”)





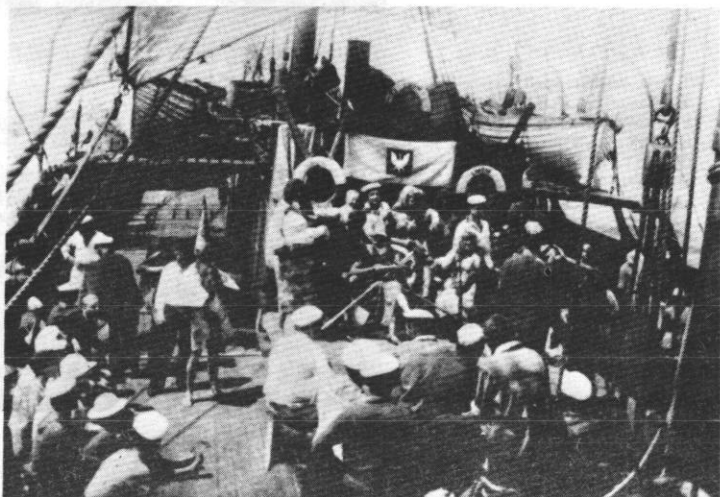
Trasa podróży statku szkolnego „Lwów” w 1925 r. Na tym szlaku usiłowaliśmy zawsze trzymać się hasła żeglarzy wielkiej floty kobiety-faraona, Hatszepsut, i wykonywać wszystko „z radością”. („Wieża Świętojańska”)

W sztormową pogodę sam Posejdon-Neptun kołysze swe dzieci w „kolebce”. Poznać to można po horyzoncie, który widać niekiedy – tak jak na zdjęciu – bardzo wysoko, niekiedy znów tak nisko, że ginie z pola widzenia. („Snieżny szkwiał”)

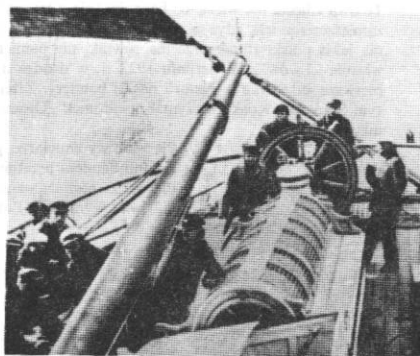


Te dwa zdjęcia nie wiążą się bezpośrednio z treścią książki. Jednakże autor nie oparł się pokusie zamieszczenia ich, gdyż są to zdjęcia historyczne i wzruszające. Dziś, gdy niemal każdego tygodnia jakiś polski statek przecina równik, nie pamięta się o tym, który był pierwszy. A był nim właśnie „Lwów”. W sierpniu 1923 r., w drodze do Brazylii, przepłynął on przez równik jako pierwsza jednostka w historii naszej bandery. Z tej okazji odbył się tradycyjny chrzest, na którym Stanisław Kosko otrzymał przydomek „Ojciec”. Chór uczniowski tak śpiewał między innymi:

Pierwsze wy nauczarze, pierwsze okrężniki,
Polonii banderą przetniecie równiki.
Pierwsi za półkulą wzniesiecie kotwicę,
Na świat wyrąbiecie Polski okiennice.



Na rufie „Lwowa” w sztormową pogodę. Służbę ma trzecia wachta. Ojciec KOSKO oparty o skajłajt stara się utrzymać równowagę. Z lewej strony kompasu stoi ROMAN BUDKA z prawej Siaś – STANISŁAW ROWIŃSKI. Przy relingu z lewej strony widać m.in. twarz STANISŁAWA LEŚNIEWSKIEGO. („Śnieżny szkwał”)



Trzecia wachta przed wyjściem na ląd. *Stoją od lewej:* TADEUSZ NIEFIEDOWICZ, MICHAŁ PUCKOWSKI, JAN BANUCHA, (Ludwik XVI), STANISŁAW DULSKI, ROMAN BUDKA, (w mundurze absolwenckim), MICHAŁ NICZKO (Dalaj Lama), autor, STANISŁAW ROWIŃSKI (Siaś), *pod nim* – dowódca wachty STANISŁAW KOSKO (Ojciec), JERZY SMOSARSKI, TADEUSZ MEISSNER, *poniżej* – STANISŁAW RUSIECKI, *nad nim* – JERZY MIESZKOWSKI (Szermierz), MARIAN RUTKOWSKI i JERZY POCEŁUJEW. (Śnieżny szkwał”)



Część trzeciej wachty w ubraniach sztormowych. *Stoją od lewej:* KAZIMIERZ GRZYBOWSKI, WŁODZIMIERZ CYBULSKI (Starzec), KAZIMIERZ PETRUSEWICZ, autor, JERZY MIESZKOWSKI (Szermierz), STANISŁAW DULSKI, STANISŁAW ROWIŃSKI (Siaś), KONSTANTY KOWALSKI (Kot) oraz bosman JÓZEF GRZELAK („Śnieżny szkwał”)

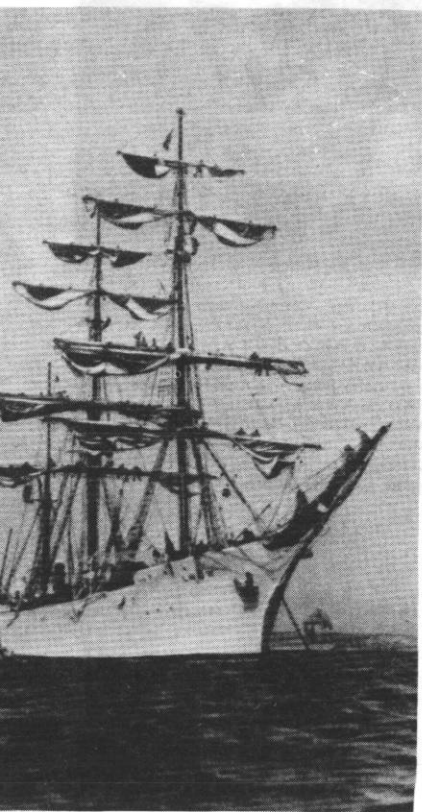




„Cyrk” w międzypokładzie „Lwowa”. W tej „trupie cyrkowej”, złożonej z przyszłych kapitanów żeglugi wielkiej, odróżnić można m.in. wśród siedzących (od lewej): STANISŁAWA ROWIŃSKIEGO, PAWŁA TRACZEWSKIEGO, KAZIMIERZA PO CZOBUTTA, MICHAŁA NICZKO, BOHDANA JĘDRZEJEWSKIEGO, STANISŁAWA MAJEWSKIEGO, JERZEGO POCEŁUJEWĄ, BOLESŁAWA MIKSZTĘ, JANA STRZEMBOSZA, KAZIMIERZA SOBAŃSKIEGO, MARIANA RUTKOWSKIEGO, WŁADYSŁAWA MACIEJEWSKIEGO, (z harmonią), TADEUSZA MEISSNERA, STANISŁAWA DULSKIEGO, JANA BANUCHE, MIKOŁAJA DOMARADZKIEGO i JERZEGO SMOSARSKIEGO. Na jagsztagach do zawieszania hamaków wiszą – ROMAN BUDKA I KONSTANTY KOWALSKI. Autor wykonuje mostek. Na zdjęciu poniżej – inny „numer” występów. („Oxelösund”)



„Wio, siwki!” — nieprzemijająca, polska miłość do koni znalazła swój wyraz w nazwie nadanej temu właśnie zdjęciu. Wykonało je uczniowskie kółko fotograficzne „Morfol”, bardzo aktywne na „Lwowie”. („Oxelösund”)

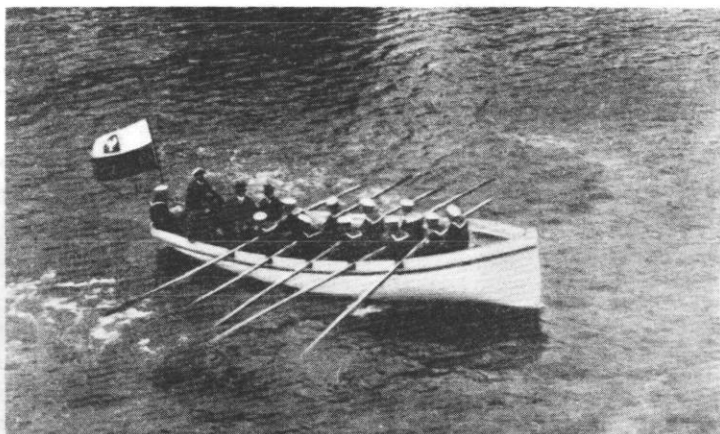


„Lwów” — nasza duma — w całej swej wspaniałości na redzie portu gdyńskiego. Odmalowany, błyszczący oczekuje na pasażerów oraz ładunek eksponatów, które zawiezie na wystawę rolniczą w Sztokholmie. („Oxelösund”)

Najpierw Oxelösund, następnie Sztokholm, Mariehamn, Helsinki, Tallinn, Ryga, Libawa. Tak wyglądała trasa bałtyckiej podróży szkolnej „Lwowa” w 1926 r. („Oxelösund”)



Dziesięciowiosłowy kuter „Lwowa” był naszym najszybszym środkiem komunikacji z lądem. Wymuskany przez nas i wypieszczony, pierwszy zwykle wraz ze swą załogą „odkrywał nowe lądy i nowych ludzi”. („Oxelösund”)





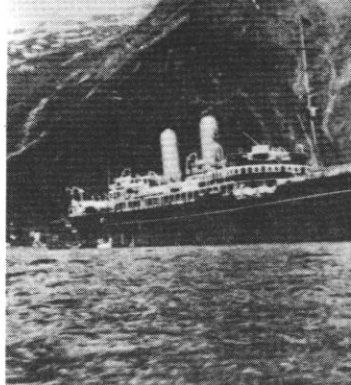
Parowiec „Rewa”, jeden z czterech pierwszych statków Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, które zapoczątkowały regularną komunikację pod naszą banderą między portami polskimi i angielskimi. Zbudowany w 1906 r. nosił uprzednio nazwę „Kolpino” i pływał pod banderą brytyjską będąc własnością towarzystwa *Ellerman's Wilson Line*. Zakupiony w 1929 r., sprzedany został na złom w 1934 r. Miał 2376 BRT, 1465 NRT, 91,44 m długości między pionami. Na zdjęciu widoczna jest rufa „Rewy”. Z niej właśnie „wyrzucano się” log, stąd również „zanosiło się” log na mostek. („Od łwiątek do wilka”)

Wieloletni kapitan „Rewy” w 1934 r. został sprzedany na złom. W 1934 r. został sprzedany na złom. W 1934 r. został sprzedany na złom.

Historyczna scena uwieczniona na „Rewie”: ścinanie mieczem chłopca okrętowego, który „sprofanował” ryngraf Błędnego Rycerza. W roli kata – palacz Charlie. Autor stoi nad głową skazańca, trzeci od niego na prawo – Błędny Rycierz. („Od łwiątek do wilka”)



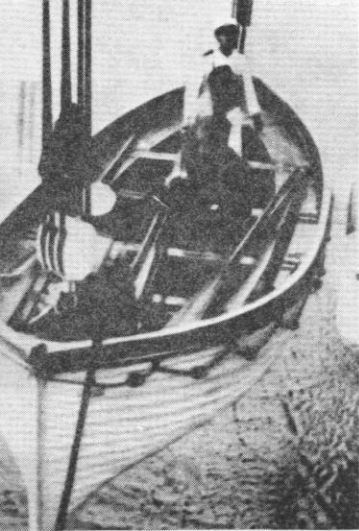
Nasz transatlantyk „Polonia” zmieniał się na lato w statek turystyczny, odwiedzając najczęściej przepiękne norweskie fiordy. Na zdjęciu „Polonia” na kotwicy w Balholmie, z ławą do zapamiętania ilością turystów na pokładzie. Było ich w tym rejsie siedmiuset siedemdziesięciu siedmiu. („**Quanto Costo**”)



„Odkryte” przez autora osiedle czarowało ostrymi dachami, malowniczością położenia, a przede wszystkim swą włoską nazwą — Quanto Costo. („**Quanto Costo**”)

Najlepsze zdjęcie nie potrafi oddać piękna krainy „nad dalekim, cichym fiordem”, uroku lustrzanych wód wśród ciemnej zieleni gór o szczytach okrytych wiecznymi lodowcami. („**Quanto Costo**”)

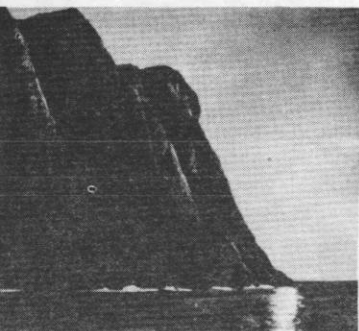




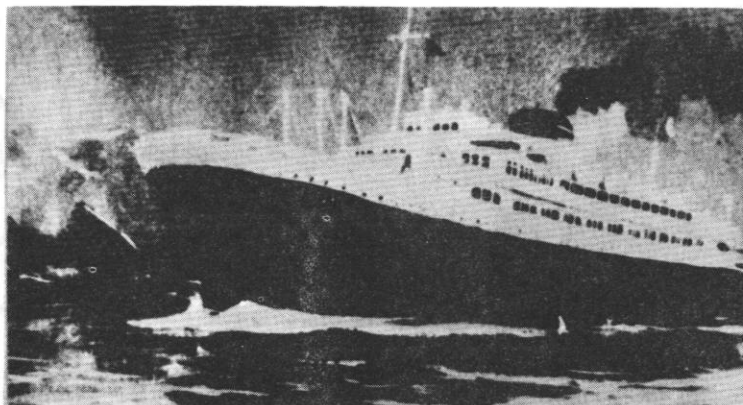
W tej właśnie łodzi ratunkowej starsza pani, nauczycielka gimnazjalna, przeżyła emocję zjazdu z pokładu „Polonii” na wody Nordkapu, dotrzymując tym samym słowa danego swym wychowankom. („Nordkap”)



„Pociąg wodny”, w głębi — „Polonia”. W fiordach przez cały — trwający tam dwadzieścia cztery godziny — dzień załoga pokładowa zajęta była przewożeniem turystów na ląd i z powrotem na statek. („Nordkap”)



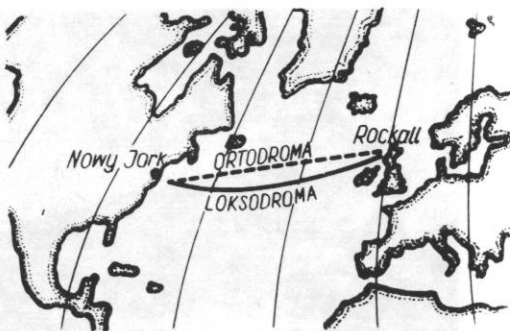
Nordkap. W czerwcu słońce nigdy tu nie zachodzi, krążąc niezbyt wysoko nad horyzontem. Widać je na fotografii. („Nordkap”)



„Oceania”, włoski transatlantyk, którego pojawienie się przewidział w tak mimowolny sposób autor. („Oceania”)

Widok tego żaglowego statku pilotowego na wodach Halifaxu wzbudzał w nas krańcowo sprzeczne uczucia. W podróżach na zachód był zwiastunem odprężenia i odpoczynku; w podróżach na wschód przypominał o leżącym przed nami całym północnym Atlantyku, który trzeba było przebyć wśród mgieł, gór lodowych i sztormów. („Jakub Paganel”)





Trzymanie się ortodromy jest jednym z warunków szybkiej trawersaty oceanu. Znaczący Kapitan sam „bierze” wysokość słońca w momencie kulminacji, by mieć niezawodnie pewną pozycję na godzinę dwunastą w południe. („Ortodroma”)

Ortodroma — po polsku „prostobieżnia” — to linia jak strzełił, prowadząca prosto do celu widzianego z daleka. Loksodroma — po polsku „skośnobieżnia” — ma tę właściwość, że przecina wszystkie południki geograficzne, pod tym samym kątem, co pozwala posługiwać się kompasem. („Ortodroma”)

Spotkanie na środku oceanu polskich transatlantyków „Kościuszko” i „Pułaski”. Takie spotkania były cenione nie tylko przez turystów, dla których stanowiły nie lada atrakcję, ale i przez nawigatorów, gdyż wystawiały pochlebne świadectwo ich umiejętnościom. („Ortodroma”)



„Polonia” nie posiadała dziewięćdziesięciu metrów wysokości, szerokości i długości, tak jak wieża Babel. Podobieństwo natomiast polegało na tym, że na naszym transatlantyku również mówiono wszystkimi językami świata, zwłaszcza kiedy przeszedł na Linję Palestyńską. Zdjęcie jest pod tym względem wystarczająco wymowne. („Awantury arabskie”)

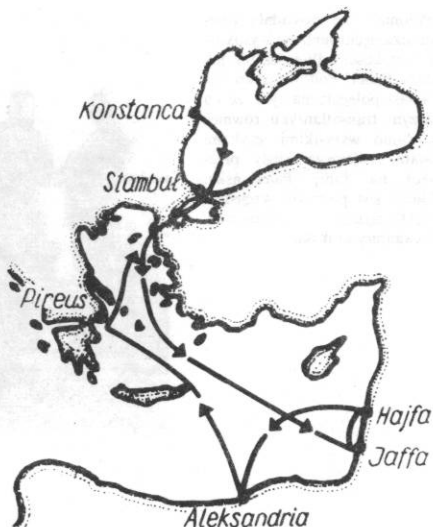


Niekiedy, gdy „Polonia” musiała pomalować część podwodną, stała na suchym doku w Pireusie. Cichł wówczas gwar tysiąca pasażerów, załoga zabierała się do prac remontowych. Mieliśmy więcej czasu na wycieczki i więcej czasu na czekanie, aż doktor znajdzie swój wiecznie ginący monokl, by móc z nami wędrować. Na zdjęciu wykonanym w czasie dokowania „Polonii” w Pireusie widoczni są *od prawej*: drugi mechanik ZYGMUNT KUSKE, starszy mechanik OLGIERD ZABOROWSKI, doktor BAZYLI ABRAMOWICZ, pani ZABOROWSKA oraz autor. („Awantury arabskie”)



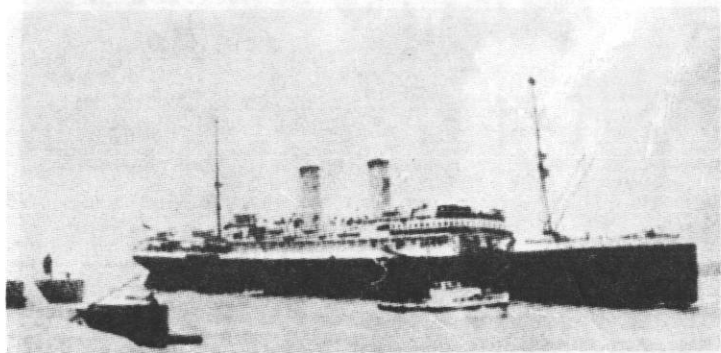


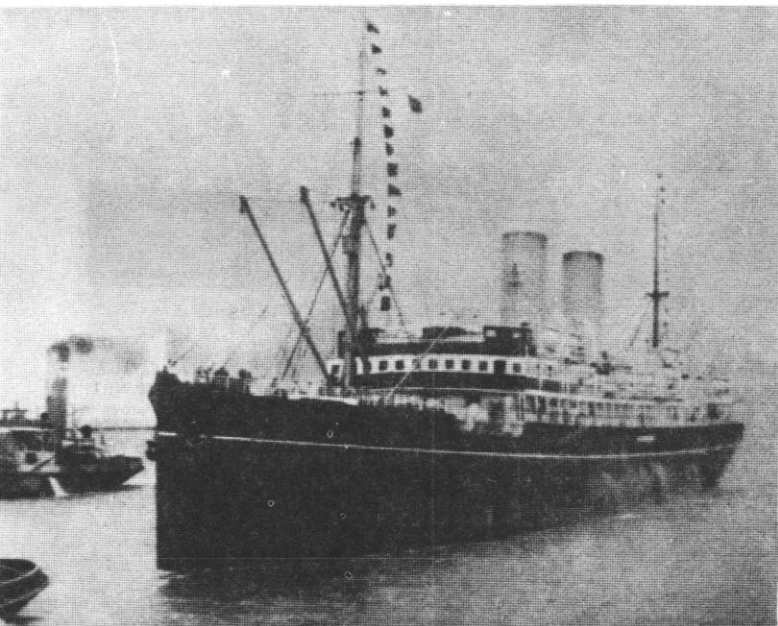
Kapitan MAMERT STAN-KIEWICZ na mostku. Kapi-tańska szczęka wskazuje prawie „sztorm”, podobnie jak w chwili, kiedy zapytał: — Znaczy, co to znaczy? („Znaczy, co to zna-czy?”)



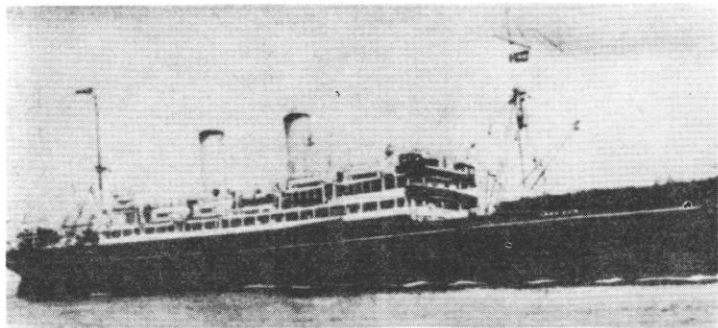
Trasa Linii Palestyńskiej, obsługiwanej w latach 1933–1938 przez „Polonię”. W każdym z por-tów tego szlaku zjawialiśmy się regularnie co dwa tygodnie. („Znaczy, co to znaczy?”)

Transatlantyk „Polonia”, Grand-Orient-Lux-Torpeda, wchodzi do portu w Konstancy. Przy spokojnym morzu wejście to nie jest trudne. Jednakże sforsowanie go w czasie szalejącego sztor-mu było wspaniałym wyczynem Znaczy Kapitana, dowodzącym stuprocentowej umiejętności manewrowania statkiem w najtrudniejszych nawet warunkach. („Znaczy, co to znaczy?”)



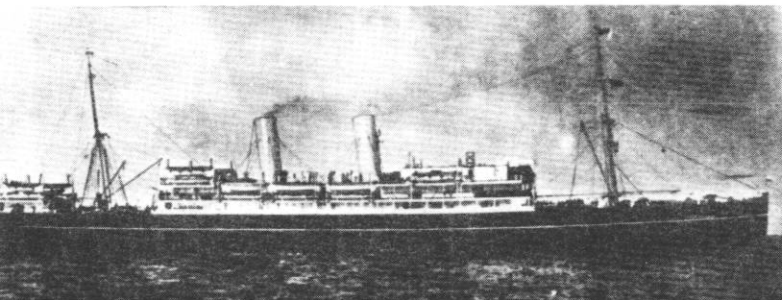


Transatlantyk pasażerski „Polonia”, największy z trzech „klejnotów księżniczki Dagmary”. Zbudowany w 1910 r. w Glasgow miał 7500 BRT i 4519 NRT, 137,2 m długości między pionami, 17,1 m szerokości oraz 7,6 m zanurzenia. Dwie maszyny parowe o łącznej mocy 6000 KM zapewniały mu szybkość ok. 14 węzłów. Pływał pod polską banderą od 1930 r. do 1938 r., kiedy to sprzedano go na złom. („Klejnoty i pretorianie”)



Podobny budową do „Polonii” transatlantyk „Pułaski” był drugim z kolei „klejnotem”. Zbudowany w tej samej stoczni, jedynie o dwa lata później (1912 r.), miał 6345 BRT i 3820 NRT, 129,5 m długości między pionami, 16,2 m szerokości oraz 7,4 m zanurzenia. Maszyny parowe o mocy 5600 KM, szybkość 14 węzłów. Pływał pod polską banderą do Nowego Jorku, a później – do Ameryki Południowej. W czasie wojny służył jako transportowiec wojska. W 1946 r. przeszedł pod banderę angielską, a w trzy lata później oddany został na złom. („Klejnoty i pretorianie”)

Trzeci „klejnot” – transatlantyk „Kościuszko”. Różnił się od pozostałych m.in. jednolitą linią pokładu od dziobu do rufy. Był najmłodszy, zbudowała go ta sama stocznia angielska w 1915 r. Miał 6852 BRT oraz 4207 NRT, 134 m długości między pionami, 16,3 m szerokości i 7,4 m zanurzenia. Moc maszyn i szybkość – jak „Pułaski”. Pływał na Liniach Północno- i Południowoamerykańskiej, a także na Palestyńskiej. W czasie wojny służył przejściowo, pod nazwą „Gdynia”, Polskiej Marynarce Wojennej, później przewoził transporty wojska. I on w 1946 r. przeszedł pod banderę angielską. W 1950 r. pocięto go na złom. („Klejnoty i pretorianie”)



Kapitan ż.w. EUSTAZY BORKOWSKI, słynny Szaman Morski, ulubieniec pasażerów, których przewoził i czarował na transatlantyku „Kościuszko” („Klejnoty i pretorianie”)



Kapitan ż.w. MAMERT STANKIEWICZ, dowodził „Polonią”. Przy nim stoi jeden z „pretorianów” – ZYGMUNT DEYCHAKOWSKI (Dej). („Klejnoty i pretorianie”)

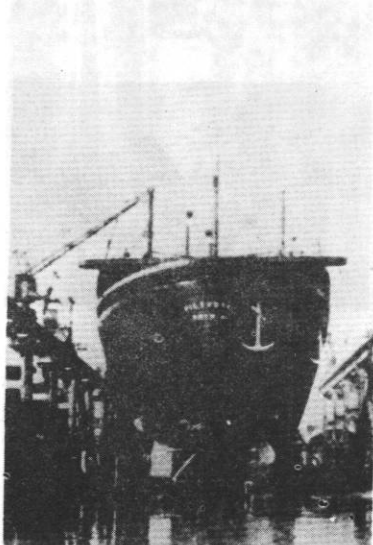


Kapitan ż.w. ZDENKO KNOETGEN, o przydomku Białe Mszy. Dowodził transatlantykiem „Pułaski” i bardzo lubił kolekcjonować motyle. („Klejnoty i pretorianie”)

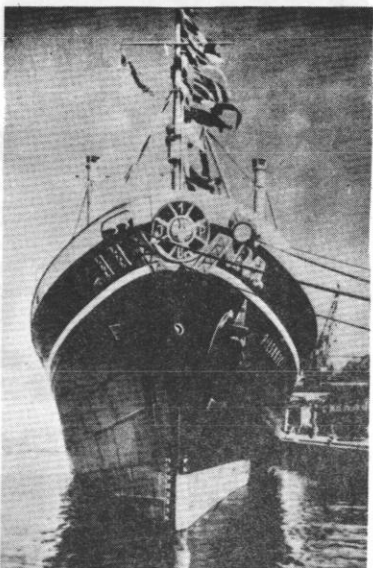


Kapitan A. RASMUSSEN, jeden z Duńczyków, którzy dowodzili „klejnotami” w okresie ich przechodzenia pod polską banderę. To on się tak zdziwił, gdy w odpowiedzi na jego powitanie Sierzmierz zagwizdał syreną pięć razy. („Klejnoty i pretorianie”)





Nowy polski transatlantyk pasażerski „Piłsudski” na krótko przed wodowaniem z pochylni włoskiej stoczni w Monfalcone. Niżej — medal wybity z tej okazji jako dowód, że po piętnastu latach zmagania z niewiarą we własne siły postanowiliśmy zostać narodem morskim. („W drodze do Itaki”)

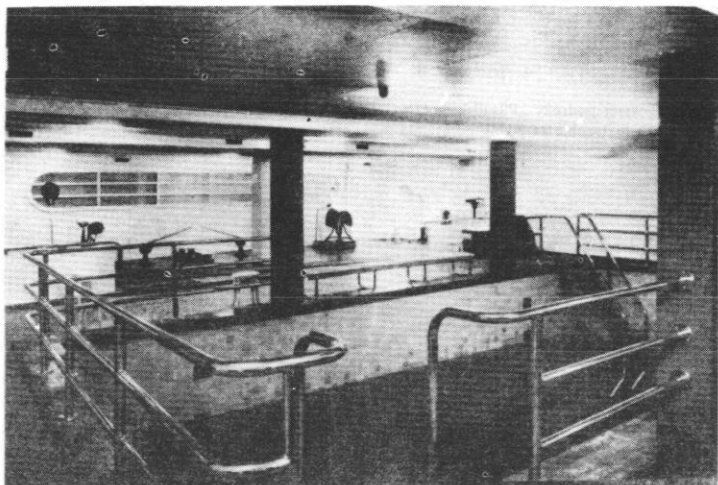


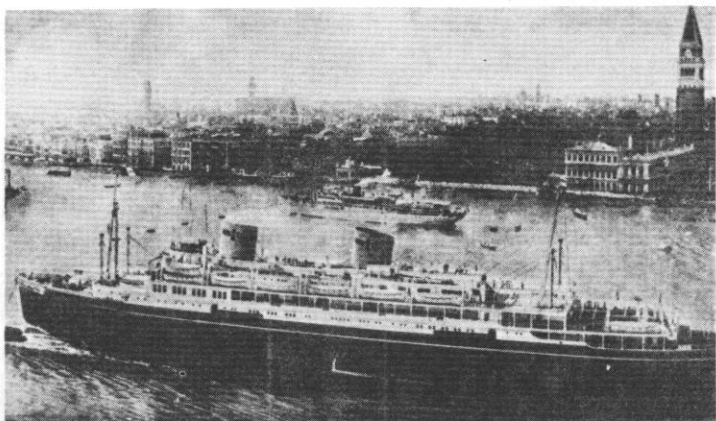
Nowy transatlantyk wyglądał od dziobu jak słoń maharadży. Z tarczą na czole, przybrany srebrnymi wstęgami, patrzył oczodołami, w których widniały symbole nadziei i trzymał w wodzie koniec pomarszczonej cyframi trąby. („W drodze do Itaki”)



Piękne nowoczesne salony „Piłsudskiego” projektowane były i ozdobione przez polskich artystów. Na zdjęciu – salon klasy turystycznej. („W drodze do Itaki”)

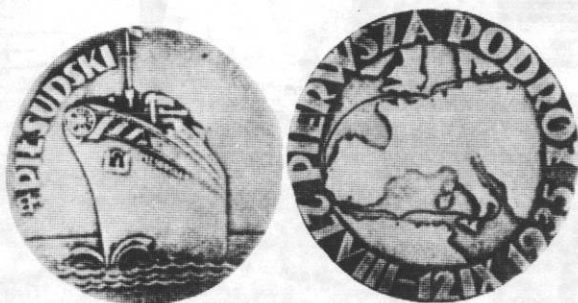
Nowością po raz pierwszy zainstalowaną na statku pasażerskim pod polską banderą był basen kąpielowy „Piłsudskiego”. Identyczny basen znajdował się na jego siostrzanym statku – „Batorym”. („W drodze do Itaki”)

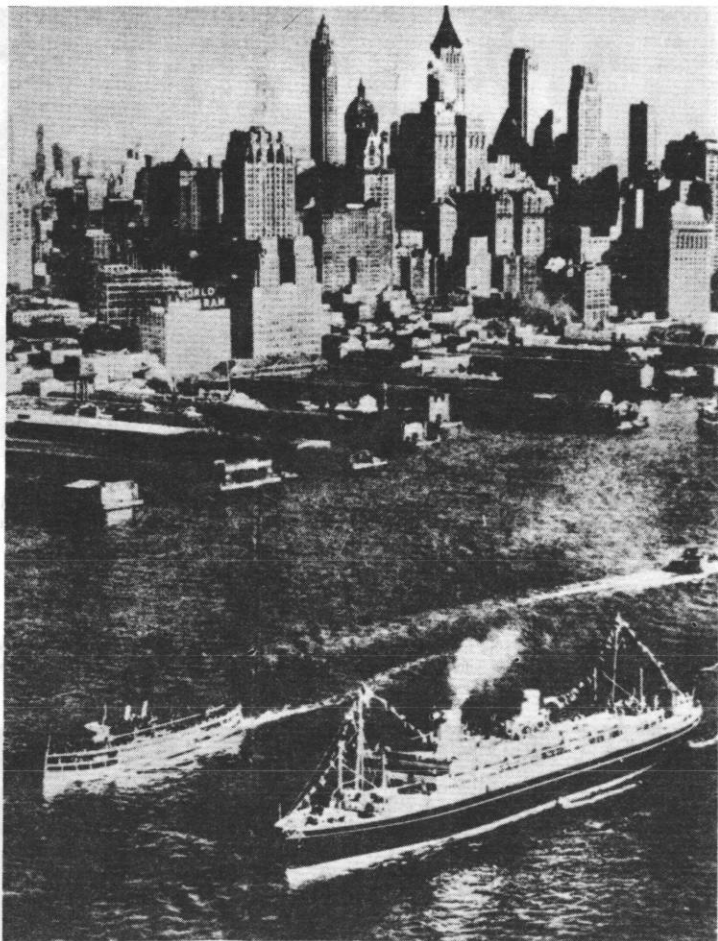




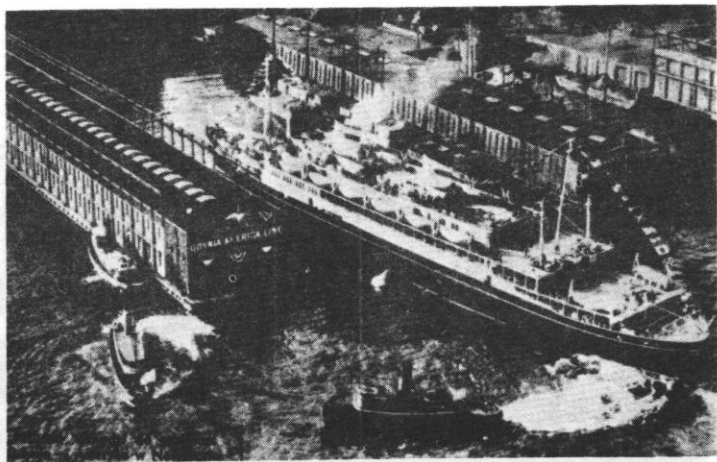
Po objęciu przez polską załogę „Piłsudski” wyruszył w podróż do macierzystego portu. Jej pierwszym etapem był krótki odcinek Triest–Wenecja. *Na zdjęciu:* nowy transatlantyk na wodach Wenecji. Za chwilę rzuci kotwicę, a Znaczy Kapitan odpłynie motorówką na ląd. („Podróż poślubna”)

Trasa pierwszej podróży „Piłsudskiego” wybita na medalu pamiątkowym, stanowiącym jakby świadectwo maturalne za zdany pomyślnie przez transatlantyk „egzamin dojrzałości”. („Starzy znajomi”)





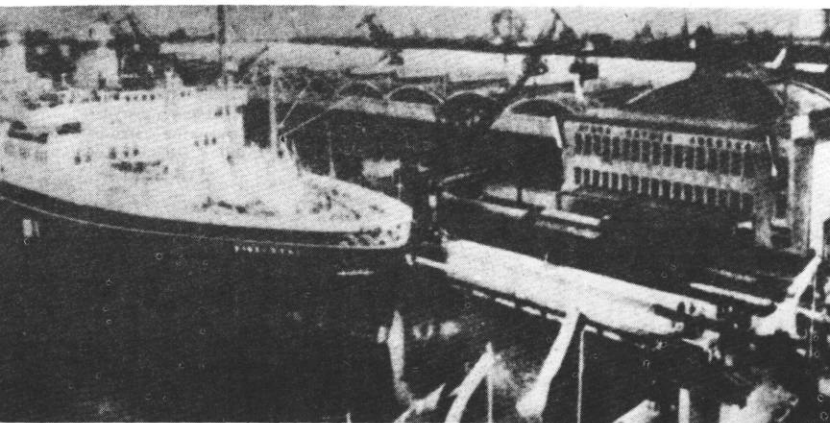
Wśród ogłuszającego ryku syren wszystkich napotkanych statków „Pilsudski” – kończąc pierwszy etap swej dziewiczej podróży – wchodzi do portu nowojorskiego. („Dziewicza podróż”)



Własny „apartament” przy Manhattanie jest dowodem przynależności do najwyższej klasy „lajnerów”. Nasz nowy transatlantyk dobija do przystani Gdynia – Ameryka Line w Nowym Jorku. („Dziewicza podróż”)

Po staropolsku: chlebem, solą i całym sercem witała Polonia Amerykańska pływającą częśćkę Ojczyzny. Znaczy Kapitan przyjmuje tacę z rąk Przedstawicielki Polonii Amerykańskiej. („Dziewicza podróż”)

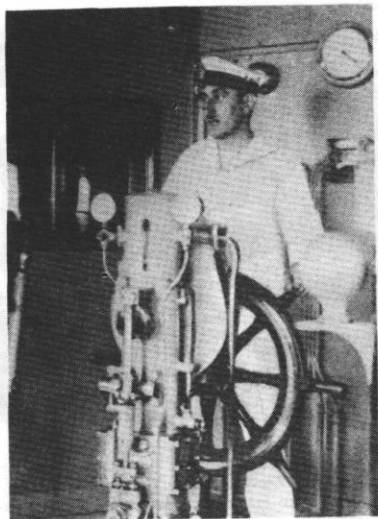




„Piłsudski” przy Dworcu Morskim w Gdyni. W ten właśnie „ślepy róg” wprowadzał swój statek Znaczy Kapitan, dobijając z młodzieńczą przekorą i brawurą, bez holowników i jednym tylko manewrem maszynami: z „całej naprzód” na „stop” i „cała wstecz”. („Dziewicza podróż”)

Drugi egzamin, tym razem z dziewiczej podróży do Nowego Jorku, zdany na medal. („Dziewicza podróż”)





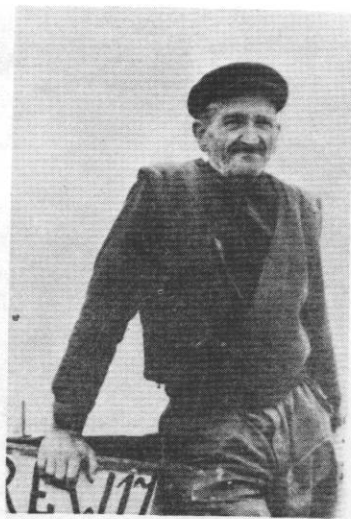
W zbiorach Znaczy Kapitana zachowała się, pieczołowicie przez Niego przechowywana, fotografia sternika manewrowego „Polonii” i „Piłsudskiego” — JANA DOMINIKA. Do tej chwili przejścia na emeryturę ten doświadczony marynarz pełnił obowiązki bosmana na statku-bazie rybackiej „Pułaski”. („Dziewicza podróż”)



Autor „bierze” sekstantem wysokość słońca podczas podróży „ślądami Waltera Scotta”. Nad jego głową tabliczka z napisem „sterówka”, której obecność tak konsekwentnie ignorowano na mostku „Piłsudskiego”. („Ślądami Waltera Scotta”)

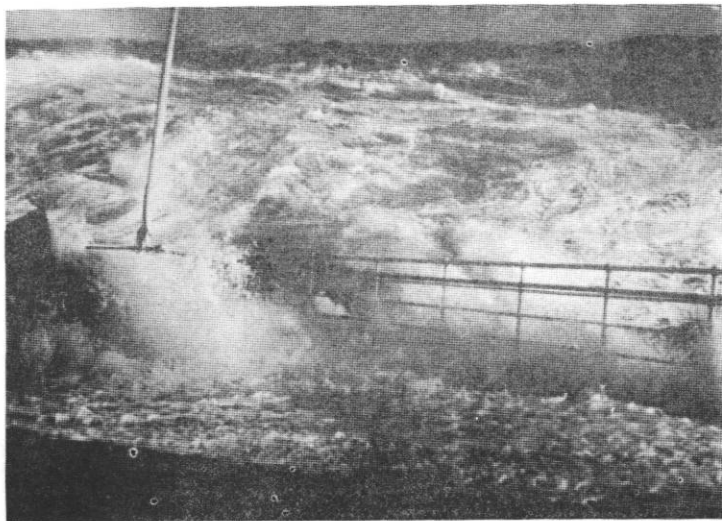
Bosman „Pilsudskiego”, FRANCISZEK BORRASZ, miał dużo doświadczenia na morzu, na łódzie zaś był bezradny jak albatros.

To on zagubił się – wśród krajów pozbawionych dostępu do morza – w drodze z Konstancy do Monfalcone. W ostatnich latach życia Borrasz zamieszkiwał w rodzinnej Rewie i trudnił się rybołówstwem. Zmarł w 1964 r. („Śladami Waltera Scotta”)



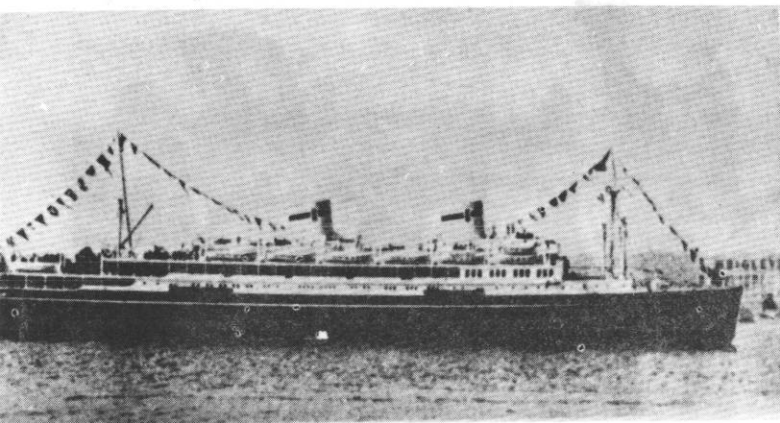
Po otrzymaniu ostrzeżenia o nadchodzącym sztormie wszystko na statku musi być przymocowane jak najsolidniej lub usunięte z pokładu. Na zdjęciu: zakładanie dodatkowych umocnień na tratwy ratunkowe. („Śladami Waltera Scotta”)





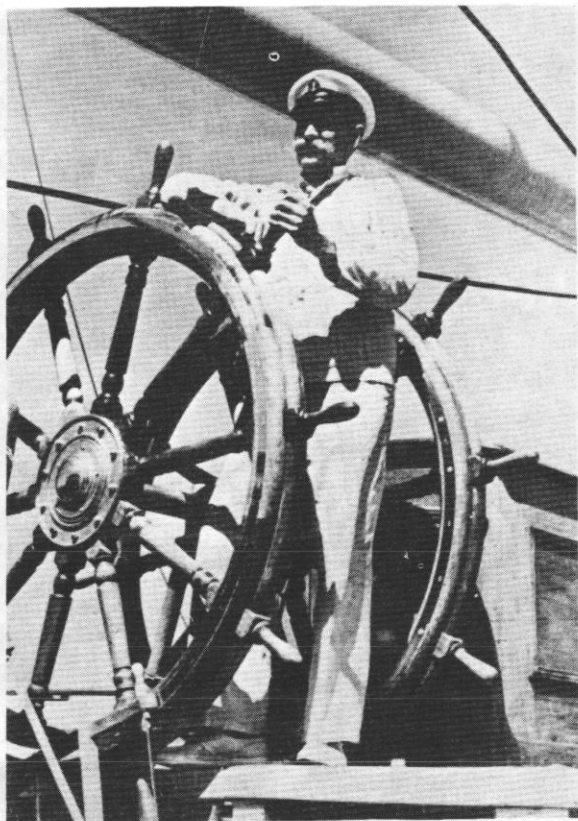
Już setki ton wody na pokładzie. Zaczyna się szturm „uskrzydłonej husarii”. („Śladami Waltera Scotta”)

Piękne profilowe zdjęcie transatlantyku „Piłsudski” w porcie nowojorskim. Choć egzamin w pierwszy sztormie nie wypadł dobrze, był to – mimo wszystko – statek, z którego mogliśmy być dumni. („Śladami Waltera Scotta”)

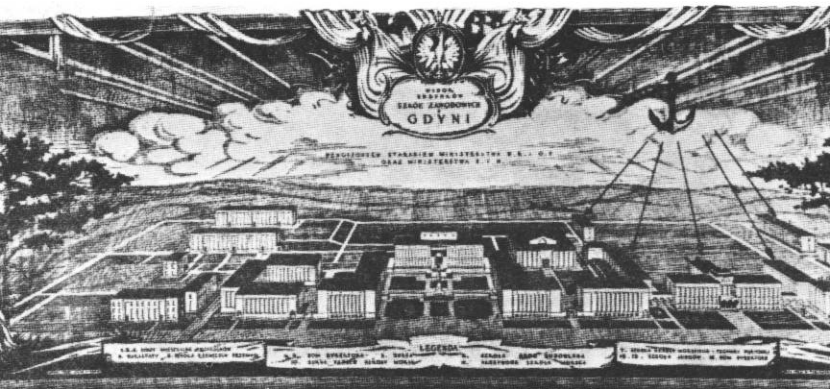




Biała Fregata — statek szkolny „Dar Pomorza”, druga z kolei kolebka navigatorów. („Dar”)



„Żywy galion” fregaty szkolnej „Dar Pomorza”, dawny żaglomistrz ze „Lwowa”, starszy bosman JAN LESZCZYŃSKI. („Dar”)



Tak miał wyglądać zaplanowany z rozmachem w 1928 r. kompleks gmachów szkół zawodowych w Gdyni. Projekt ten świadczy o zaistnieniu wreszcie myśli morskiej w społeczeństwie. Większość szkół miała służyć gospodarce morskiej, przede wszystkim zaś Szkoła Morska, dla której przewidziano wielki zespół budynków w prawej części kompleksu. Całość tych zamierzeń nie została zrealizowana, ale pod nowy gmach ALMA MATER MARINIENSIS położono kamień węgielny już w lipcu 1928 r. W dwa lata później Szkoła Morska przeniosła się z Tczewa do Gdyni. Znacznie rozbudowana w latach powojennych wychowuje dziś nowe kadry oficerskie dla Polskiej Marynarki Handlowej jako Wyższa Szkoła Morska.

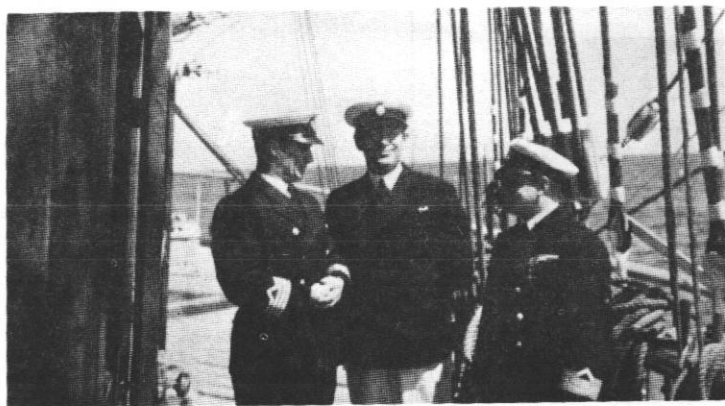


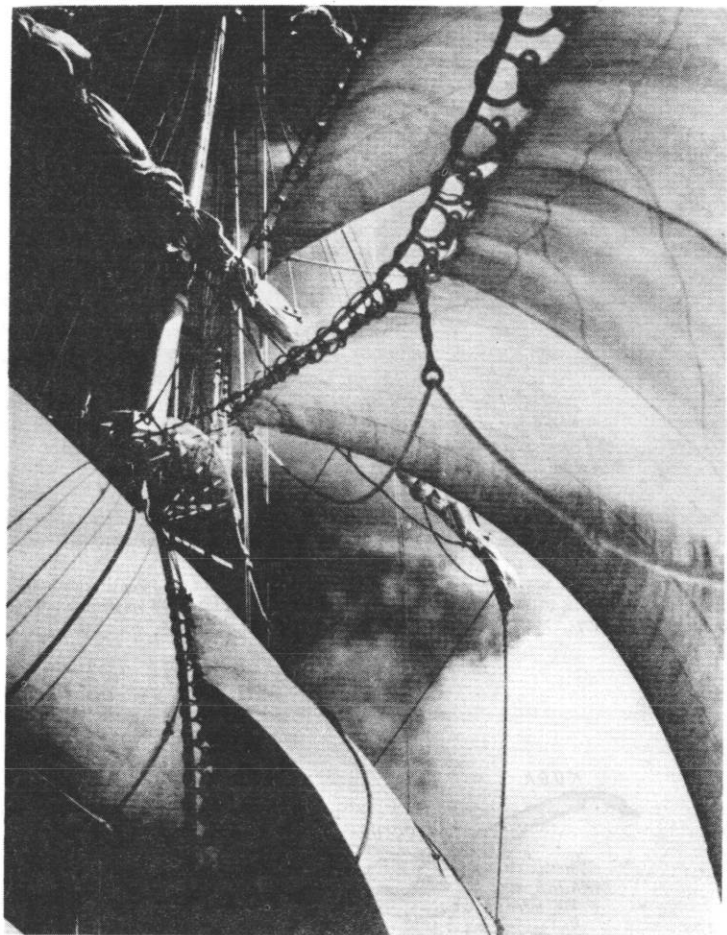
Nasz dawny komendant trzeciej wachty na „Lwowie”. kpt. ż.w. STANISŁAW KOSKO, został w 1937 r. dyrektorem Szkoły Morskiej. Zginął w 1939 r. w obronie Wybrzeża jako oficer rezerwy Marynarki Wojennej i dowódca okrętu pomocniczego „Gdynia”. Imieniem „Kapitana Kosko” został nazwany piękny dziesięcioletnik, zbudowany przez Stocznnię Gdańską. („Dar”)



„Dar Pomorza” w drodze na zlot żaglowców do Sztokholmu. („Dar”)

Na „Darze Pomorza”, w drodze na zlot żaglowców do Sztokholmu. *Stoją po lewej:* komendant „Daru” kpt. ż.w. KONSTANTY KOWALSKI, dyrektor Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu LEONARD MOŹDŻEŃSKI oraz dyrektor Szkoły Morskiej kpt. ż. w. STANISŁAW KOSKO. Inż. Możdżeński był jednym z tych, których nazwać można ludźmi morza. We wrześniu 1939 r. opuścił kraj owinięty sztandarem Szkoły Morskiej, który chciał ocalić, i dokonał tego, co postawił sobie za cel życia na obczyźnie — by nasza flota handlowa, ewakuowana szczęśliwie z Bałtyku, wróciła po wojnie do kraju nie uszczuplona ani o jedną tonę. („Dar”)

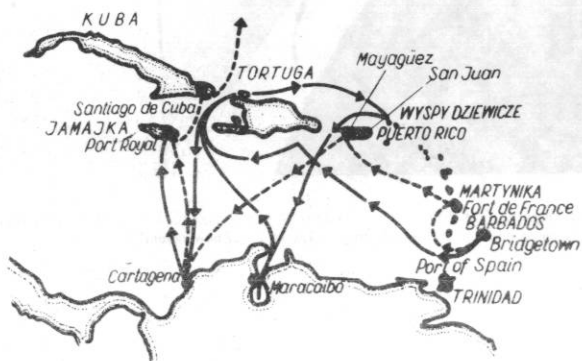




Na masztach fregaty „Dar Pomorza” zajęły miejsce nowe, „pełnej krwi araby”, zastępując stare „siwki” pierwszego naszego statku szkolnego „Lwów”. („Znów razem”)



To miejsce na „Darze” oraz taka sceneria najbardziej nadawały się do snucia korsarskich baśni. Ze względu na sztorm sternicy są powiązani linami, co zabezpiecza ich przed zmyciem z pokładu. („Znów razem”)



Trasa szkolnego rejsu „Daru Pomorza” w 1938 r.; rejs ten urzeczywistnił nasze skryte marzenia o podróży „ślądami kapitana Blooda”. („Znów razem”)

Nasz „kapitan Blood” z legwanem, inaczej – Kot z jaszczurem. („Znów razem”)

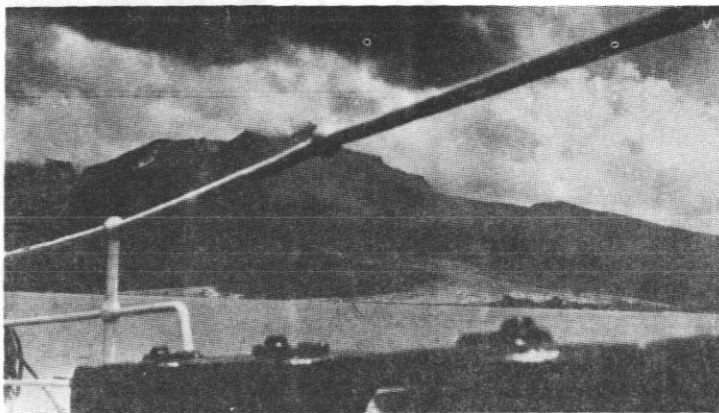


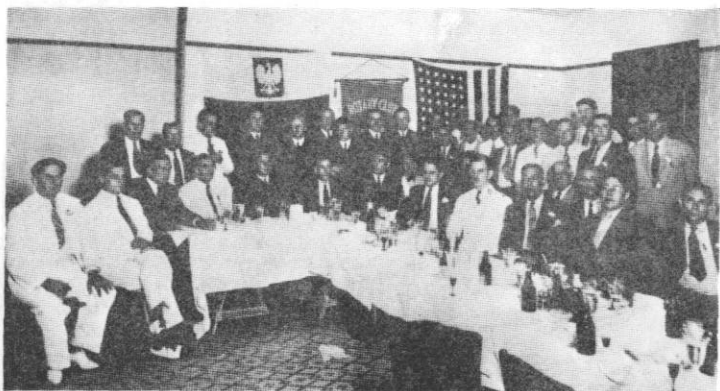
Radiooficer „Lwowa”, później zaś „Daru Pomorza”, dla nas kapitan żeglugi wielkiej *honoris causa* – ALOJZY KWIATKOWSKI (Diadia), który był, jest i będzie. („Znów razem”)



„Ostatni Mohikanin” wielkich żaglowców, nasz beniaminek z kajutkompanii „Daru” kpt. ż.w. KAZIMIERZ JURKIEWICZ. („Znów razem”)

Groźny wulkan Mont Pelé na Martynice, widziany z pokładu statku. („Znów razem”)

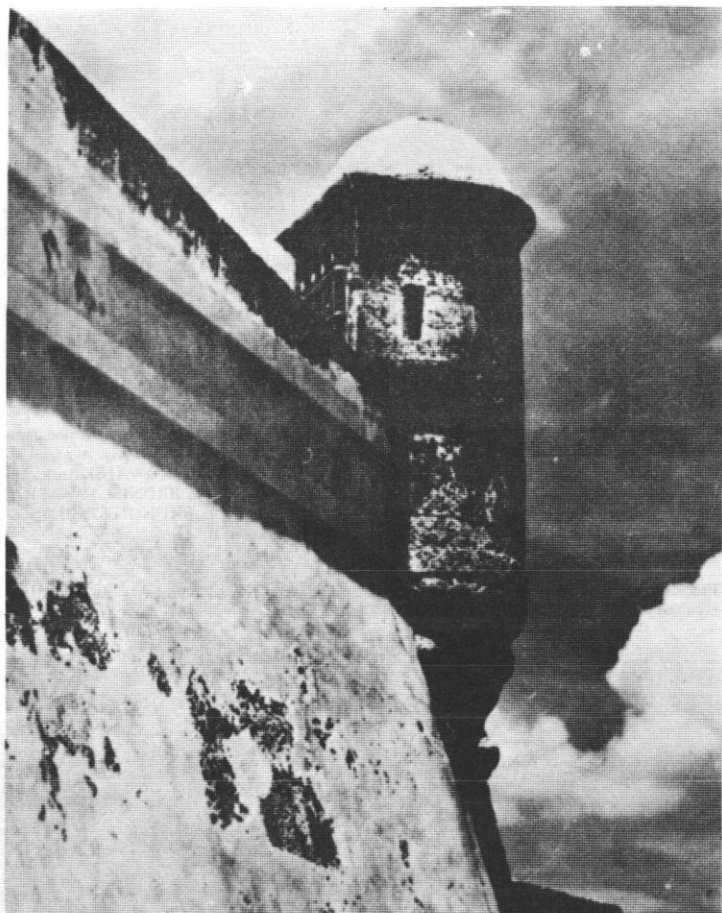




Przyjęcie w Rotary Club w Mayagüez, jedno z dziesiątków, na których tak serdecznie podejmowano załogę „Daru Pomorza”. W ciemnych mundurach – Polacy. *Siedzą od lewej:* lekarz okrętowy WACŁAW KORABIEWICZ, komendant „Daru” KONSTANTY KOWALSKI oraz autor. *Stoją:* trzeci oficer WŁADYSŁAW CHOJNACKI, drugi oficer BRONISŁAW ABRAMOWSKI, radiooficer ALOJZY KWIATKOWSKI, starszy mechanik BRUNON SZMIDT, nauczyciel angielskiego STEFAN ANDRZEJEWSKI. („Znów razem”)

Fragment wyspy Puerto Rico, „raju na ziemi” – odkrytego przez Kolumba – gdzie spędziliśmy niezapomniany miesiąc. („Znów razem”)





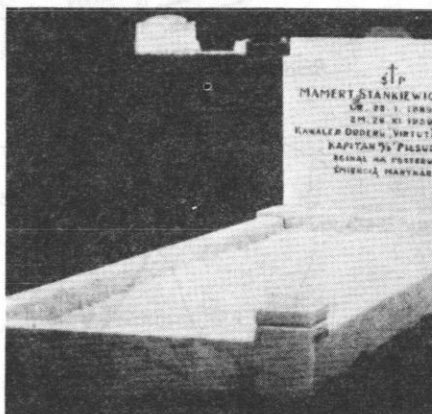
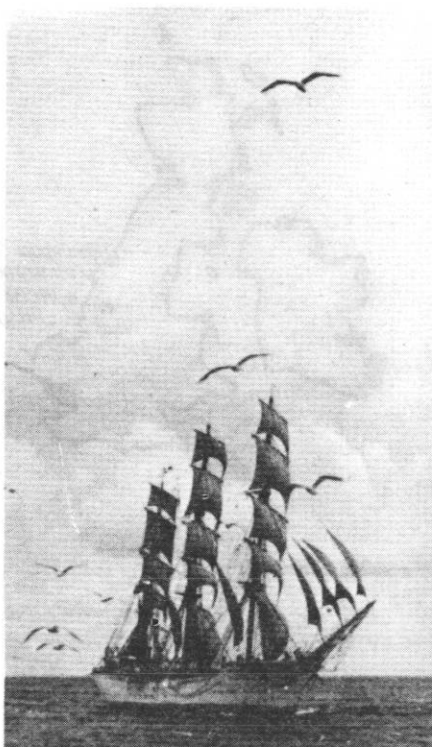
Fragment starych fortyfikacji w Cartagenie. Wyglądały one zupełnie tak samo jak te, które wymarzyliśmy sobie podczas dziecinnych zabaw w korsarzy, na tratwach „Cudowna” i „Niezwyciężona”. („Znów razem”)

Według Balzaca istnieją na świecie
trzy ideały piękności:

Une jolie femme qui dance,
Un pur sang en liberté,
Une fregate sous voiles.

Piękna kobieta w tańcu,
Pełnej krwi rumak — na wol-
ności,

Fregata pod żaglami.
(„Znów razem”)



Ostatni ślad na ziemi po Znaczy Ka-
pitanie. („Meczec Omara”)

