

KAROL OLGIERD BORCHARDT

SZAMAN MORSKI

SCAN-DAL

Narodziny Szamana Morskiego

SZAMAN MORSKI - tytuł nadany przeze mnie kapitanowi Eustazemu Borkowskiemu jako bohaterowi książki -narodził się w lutym 1942 roku w Szkocji u podnóża góry Tinto. Znalazłem się tam na skutek (prawdopodobnie) skrzepu w głowie. Uderzyłem się głową o nadburcie łodzi ratunkowej, gdy usiłowałem się dostać do niej po storpedowaniu „Pilsudskiego” w dniu 26 listopada 1939 roku na Morzu Północnym. Na „Pilsudskim” byłem starszym oficerem.

Bóle głowy powodowane tym skrzepem były tak wielkie, że postanowiono mnie uspić na dwa tygodnie. Bóle ustąpiły, ale razem ze snem. Po trzech kompletnie bezsennych miesiącach spędzonych w szpitalu pod opieką najlepszych specjalistów medycyna zachowała się w stosunku do mnie podobnie jak ta pani w naszym Orłowie, niosąca telewizor. Zapytana przez przechodnia, gdzie jest ulica Przebendowskich, powiedziała: „Proszę, niech pan potrzyzyma telewizor”. Gdy się go pozbyła, rozłożyła szeroko ręce i powiedziała: „Nie wiem!”

Otrzymałem wysoką dożywotnią pensję komandorską oraz dwie dobre rady: żebym cieszył się z życia i sam sobie radził. Zaopatrzyłem się w mikroskop oraz akwarele i z nimi spocząłem na bezludnych wrzosowiskach otaczających górę Tinto po rzekę Klajdę (Clyde), ponieważ człowiek NIEŚPIĄCY nie nadaje się zupełnie do życia towarzyskiego. Pomimo dożywocia, jak na owe czasy bardzo „sytego*”, po ośmiu bezsennych miesiącach tam spędzonych udało mi się przy pomocy Hatha-Yogi wreszcie zasnąć.

W okresie tej bezsenności, mając czas nieograniczony do dwudziestu czterech godzin na dobę, 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 strzep 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 zakończyło się moje pisanie tej książki.

Dotychczasowe moje PIŚMIENNICTWO było właściwie nijakie i dziecinne. Podczas okupacji Wilna przez Niemców, od 19 września 1915 do 1 stycznia 1919 roku, matkę moją aresztowano za książeczkę „Czy wiesz, kim jesteś?”. Uważaliśmy się za Litwinów, a znakomita większość mieszkańców Wileńszczyzny na pytanie o narodowość odpowiadała: TUTEJSZY. Matka moja usiłowała przeciwdziałać niemieckiej akcji przesiedlenia na

Wileńszczyznę miliona trzystu tysięcy osadników niemieckich w rzekomo niepodległej, bo pod protektoratem niemieckim, Litwie. Przesiedlenie to zaplanowane było po spisie ludności, mającym wykazać, że Wileńszczyzna jest zamieszkała przez rdzennych Litwinów.

Miałem jedenaście lat, gdy matkę moją osadzono w więzieniu, a ojczyma wysłano do obozu na Pomorzu. Jesienią 1916 roku zacząłem chodzić do trzeciej klasy gimnazjalnej Związku Nauczycielstwa Polskiego. W tej klasie wydawana była przez starszych ode mnie kolegów - Jana ŚHwińskiego, Waława Ursyna, Szantyra i Gajdzisa - gazetka pod tytułem „Róg”. Hasło gazetki brzmiało: PÓJDZIEM, GDY ZAGRZMI ŻŁOTY RÓG. Redakcja mieściła się w rogu klasy. Zaproszony zostałem do zespołu redakcyjnego, po narysowaniu na tablicy pięknego orła, początkowo na „etat” ilustratora, później kontynuowałem pracę mojej matki, pisząc artykuły pod tytułem „Łaszka synowa”. W domu miałem dostateczną ilość materiałów zebranych przez nią na ten temat.

Adam Mickiewicz w „czarujący” sposób przedstawił w „Trzech Budrysach” zagony Litwinów, jakie nękały Polskę od 1201 roku prawie przez dwa wieki. Docierały one nieomal pod sam Kraków, bo aż do Tarnowa, uprowadzając niekiedy po czterdzieści tysięcy brańców. Według obliczeń na jednego Litwina przypadało nieraz po dwadzieścia „Łaszek synowych”, a nie jedna „wychuchana” pod burką.

Po roku matka wróciła z więzienia. W kilka miesięcy po jej powrocie zmarł mój dziad, ojciec matki. Podczas jego pogrzebu o kilka mogił dalej pochowano małżeństwo. Zmarło jedno po drugim, w odstępie paru godzin, pozostawiając trzy nieletnie córki, Marię, Jankę i Zorię, bez środków do życia. Matka moja zabrała dziewczynki do naszego domu. Należały do sławnej rodziny aktorskiej Leszczyńskich. Przywiozły ze sobą wiele rekwizytów teatralnych, wśród nich mundury szwoleżerów, dzięki którym mogłem w minimalny sposób odwdziżyć się moim żywicielom z okresu pobytu matki w więzieniu.

Matkę moją Niemcy aresztowali 19 czerwca 1916 roku. Skończyły się lekcje w szkołach, a wraz z nimi przestało istnieć jedyne źródło mego wyżywienia, jakim była wydawana nam co dzień przez Gimnazjalny Komitet Rodzicielski jedna kromka PRAWDZIWEGO chleba - bez dodatku brukwi - oraz miseczka zupy z kilku ziarnkami pęczaku i grochu.

W naszym mieszkaniu zakwaterował agent policji niemieckiej -wobec czego znajomi i krewni, którzy wiedzieli, że byłem śledzony, nie mieli możliwości kontaktowania się ze mną. Ja także do nikogo się nie zbliżałem. W tej beznadziejnej sytuacji przyszedł do mnie mój rówieśnik Antoś, sąsiad z przylegającego do naszego podwórka domu. Bawiąc się w Indian, staliśmy się braćmi przez połączenie jego i mojej krwi z naciętych nożem ramion oraz po

wymówieniu zaklęcia:

Unkas (Antoś) jest bratem Tenangi. *Howgh!!!*

Tenanga (to ja) jest bratem Unkasa. *Howgh!!!*

Antoś podarował mi piękny sztylet korsykański w srebrnej oprawie. Wiedział o aresztowaniu matki i ojczyma. O żywność jednak miałem się nie martwić, ponieważ on ma „otriad” składający się z pięćdziesięciu ludzi. (Zabawa w wojnę była wówczas jak najbardziej modna). „Otriad” ten przez cały rok z narażeniem życia zdobywał dla mnie pożywienie w nocnych wyprawach na pomocnicze tabory niemieckie, stojące na placu przed dawną szkołą junkierską koło ZAKRĘTU. Uważali oni, że odbierają Niemcom to, co ci zrabowali dla siebie w naszym kraju.

Oczarowany mundurami szwoleżerów, postanowiłem napisać dramat historyczny „Księżę Józef pod Raszynem” i odegrać go, za zgodą panien Leszczyńskich, w owych mundurach na naszym podwórku. Wybrałem Raszyn, bo nie było potrzeby używać na scenie koni. Nie potrzebuję dodawać, że rolę księcia Józefa grałem ja sam. Najpiękniejszym dla mnie sukcesem tego przedstawienia było przyjęcie przez moich rówieśników-żywcielei dla ich oddziału miana PIERWSZEGO SZWADRONU imienia ks. Józefa Poniatowskiego.

Podobno Persowie twierdzą, że dobry kogut w jajku pieje! Tyle w nim „napiąłem”.

Natomiast jeśli chodzi o pisanie przeze mnie listów, przypomina mi się opinia moich kolegów, że jeden list na trzydzieści lat-- to wszystko, czego mogą się ode mnie spodziewać.

W gimnazjum, podbity zwięzłością wypowiedzi Cezara i naśladując jego *VENI VIDI VICI*, wypracowanie na temat „Dziadów” Adama Mickiewicza ująłem w jednym zdaniu: „»Dziady« Adama Mickiewicza przypominają mi powiedzenie: Z MEGO WIELKIEGO BÓLU MOJA MAŁA PIOSENKA!” Nauczyciel, pan Stolarzewicz, postawił ocenę „bardzo dobrze” za „głębokie przemyślenie tematu i rzeczowe ujęcie całości w jednym zdaniu”.

Natomiast pani Zofia Domaniewska na moich wypracowaniach z języka francuskiego oraz pracach z historii powszechnej i Polski do oceny dopisywała uwagę: „Gimnazjum nie jest urzędem pocztowym do nadawania telegramów!”

Obarczony wspomnieniami o Cezarze, zabrałem się do spełnienia „ślubu”, czyli napisania książki o kapitanie Mamercie Stankiewicz - wśród pustkowia szkockich wrzosowisk, gdy „reszta świata we krwi i łzach tonęła”.

Przypomniało mi się, że podobno Henryk Sienkiewicz, zabierając się do pisania - to znaczy biorąc pióro do ręki - miał już całe opowiadanie gotowe w pamięci. Należało je tylko mechanicznie utrwalić na papierze. U siebie w tym momencie stwierdziłem w głowie absolutną próżnię. Pocieszając się, złożyłem to na karb trapiącej mnie kilkumiesięcznej

całkowitej bezsenności. Sięgnąłem po znaną w pokoju, w którym mieszkałem, książkę: „Samouczek języka włoskiego”. Zostawił ją tu prawdopodobnie jakiś polski wojak, którego oddział tędy przechodził, a on sam w pokoju tym zanocował. Trafiłem w niej na włoską „maksymę”, jak należy pisać. Otóż PISAĆ NALEŻY TAK, ŻEBY BYŁO ŁADNIE!

Ponieważ nie tylko nie umiałem, ale i nie wiedziałem, jak należy pisać, postanowiłem pisząc zwracać wyłącznie uwagę na to, żeby było „ładnie”, bez oglądania się na prawdziwość i ścisłość faktów, bez ujmowania tego, co warto naśladować, a co miało być najważniejszym zadaniem w mojej zamierzonej książce o kapitanie Mamercie Stankiewiczu.

O czymże więc mam pisać? W mesach naszych transatlantyków nieustającym tematem były zadziwiające wyczyny kapitana Eustazego Borkowskiego. Zawodowi opowiadacze dowcipów nigdy nie prześcignęli w swych fantazjach na temat kapitana Eustazego tych CUDÓW, które on sam wyczyniał lub opowiadał. Pobudką do nich była jego nienasycona chęć prześcignięcia konkurencji w popularności u pasażerów. Postanowiłem rozpocząć od opisanie zasłyszanych lub przeze mnie widzianych poczynań kapitana Eustazego.

Opowiadań postanowiłem napisać siedemnaście. Tytuł książki? Pod względem fantazjowania kapitan Eustazy przypominał mi Zagłobę z Trylogii Sienkiewicza. Ale Zagłoba był zawsze sobą, a kapitan Eustazy stale GRAŁ rolę kapitana, a więc AKTOR MORSKI? Tytuł nic właściwie nie mówiący. ARTYSTA MORSKI? Poczynania kapitana Eustazego nie zawsze były artystyczne. ZAGŁOBA MORSKI? Zagłoba nigdy nie używał SIŁ WYŻSZYCH, natomiast szafował nimi kapitan Eustazy, nie licząc się z nikim i z niczym. A więc? SZAMAN MORSKI! Miałem zatem już tytuł. Po napisaniu zaplanowanych siedemnastu opowiadań chciałem się zorientować, czy potrafię wykonać PORZĄDNIE przyrzeczenie złożone na grobie kapitana Mamerta Stankiewicza.

Adorowane przeze mnie *VENI VIDI VICI* były teraz raczej przeszkodą. Pisząc, nie liczyłem się przecież nawet z prawdziwością faktów. Usiłując pisać „ładnie”, też nie miałem pojęcia, na czym to ŁADNIE ma polegać.

Pierwszymi czytelnikami tych opowiadań byli uczniowie z żaglowca szkolnego „Dar Pomorza”, na którym, jako zastępca kapitana, przybyłem z chłopcami do Anglii jesienią 1939 roku. Przyjeżdżali do mnie do Szkocji na kilka dni odpoczynku, schodząc na urlop z naszych okrętów wojennych. Niektórzy przez cały pobyt u mnie prawie nic nie mówili. Musieli swe przeżycia uporządkować, by o nich opowiadać. Wyjeżdżając, tylko pytali, czy mogą znów przyjechać na kilka dni, by odpocząć. Moje opowiadania bardzo im się podobały. Poczuliem, że leżę „znaczy, na rumbie”, jak by powiedział kapitan Stankiewicz, i zacząłem pisać

intensywniej.

Odwiedził mnie Kot (Konstanty) Kowalski. Był inspektorem załogowym w polskim Ministerstwie Żeglugi w Londynie, a przedtem kapitanem „Daru Pomorza”. Powiadomił, że miałem być opiekunem uczniów, którzy pojechali do angielskiej Szkoły Morskiej w Southampton. Ponieważ byłem wówczas w szpitalu, pojechał kapitan Antoni Zieliński.

Kotowi także moje opowiadania się spodobały. Najbardziej ucieszyło mnie nie to, co mówił, ale to, że się śmiał głośno, zapominając o mnie. Ludzie często uśmiechają się, widząc coś ładnego, wobec tego doszedłem do przekonania, że pisze ŁADNIE, choć zdawałem sobie sprawę, iż piszę najbardziej nieprawdopodobne głupstwa.

W Szkocji odwiedził mnie również dyrektor departamentu, Leonard Możdżeński, zabierając ze sobą do Londynu kilka moich opowiadań. Odesłał je z opiniami Melchiora Wańkowicza i Terleckiego. Obaj nie wiedzieli, kim jestem. Wańkowicz miał powiedzieć: „Po co ten człowiek marnuje temat? Przecież z każdego opowiadania można napisać książkę, a nie jej streszczenie”. Terlecki natomiast napisał wiele słów zachęty. W ten sposób powstało siedemnaście opowiadań o Szamanie Morskim i trzydzieści siedem o Znaczu Kapitanie.

Po powrocie do kraju wydrukowałem w miesięczniku „Morze” kilkanaście opowiadań przeznaczonych do książki „Znaczu Kapitan”. Gdy te się skończyły, oddałem do druku opowiadania z „Szamana Morskiego”, bez przekonania o ich wartości, bez sprawdzania prawdziwości szczegółów, w stanie zupełnie surowym, tak jak je napisałem w Szkocji. Wreszcie chciano je wydać, ale okazało się, że SZAMAN MORSKI jest ZA CHUDY, jak na wymogi edytora. Zacząłem go podtuczać. Doszły opowiadania usłyszane od kapitana Jana Starzyckiego („Opatrzność”) i kapitana Jerzego Mieszkowskiego („Hrabina” oraz „Bizony”) jak również zapamiętane przeze mnie „cuda” o mniejszym rozgłosie. Sięgnąłem też sam i innych odsyłam do książki byłego pierwszego oficera u boku Borkowskiego, Władysława Milewskiego, „Na morzu i na lądzie”.

Kapitan Mamert Stankiewicz był dla mnie TEŻĄ - mam na myśli wzór KAPITANA NAWIGATORA. Natomiast kapitan Eustazy Borkowski, na podstawie moich własnych z nim przeżyć - ANTYTEZA.

Ale- nikt, czytając, nie potępiał ZAGŁOBY za to, że został regimentarzem, innymi słowy, sprawował funkcje HETMANA - tym bardziej nie potępił kapitana Eustazego Borkowskiego, że był kapitanem żeglugi wielkiej i dowodził naszymi transatlantykami.

Natomiast w żadnym wypadku nie radziłbym nikomu naśladować go, ponieważ człowiek ten miał ABSURDALNE SZCZĘŚCIE, które w epoce żaglowców dla wielu armatorów było bardziej cenne niż WIEDZA.

Ostatecznie oddając „Szamana Morskiego” do druku pogrubiałem go jeszcze historyjkami nie dotyczącymi samego kapitana Eustazego Borkowskiego. Włączyłem bowiem opowieści związane z inną barwną postacią floty polskiej, mianowicie z kapitanem Edwardem Pacewiczem, zwanym Domejką, tym bardziej że obaj kapitanowie się znali - wszyscy zresztą kapitanowie transatlantyków znali się ze sobą i w pewnym stopniu rywalizowali.

Zamykam książkę „Ostatnią paradą” - syntetycznym ujęciem losów naszych siedmiu transatlantyków, które razem zaprezentowuję na okładce.

Loksodroma Szamana

W marcu 1931 roku do brzegów Ameryki Północnej zbliżał się polski parowiec transatlantycki „Kościszko”. Na jego pokładzie, w barze pasażerów kabinowych, odbywały się „MISTERIA NA CZEŚĆ SYNA POSEJDONOWEGO, Oriona, myśliwego, wzrostu tak olbrzymiego, że kiedy brodził po największych głębinach morza, głowa jego wystawała jeszcze nad wodą”.

Duszą misteriów był kapitan statku, Eustazy Borkowski, słuchaczami - grono wybranych przez kapitana dostojnych pasażerów.

Kapitan był przejęty swą rolą gospodarza statku. Zabawiając swych gości jak umiał najlepiej, wskazywał obecnym trzy gwiazdy PASA ORIONA, mówiąc:

- Ta pierwsza z lewej to Alnitax; gwiazda środkowa zwie się Anilam. A trzecia z prawej to Mintak, Wszystkie razem nazywane są rozmaicie: Trzema Mędrcami, Trzema Królami, Trzema Złotymi Orzechami lub Trzema Źródłami Siły. Ostatnia nazwa wydaje mi się najbardziej trafna. Słońce jest również gwiazdą, a te trzy są heroldami jego promieni, zebranymi przez złote grona winorośli, i w stanie płynnym stoją przed nami. Możemy czerpać z tych promieni natchnienie, mądrość i czuć się królami. Złotym Orzechem zwie się to, co daje nam radość, a więc to, czego możemy się spodziewać od tego, co kryją w sobie trzy złote gwiazdy.

Trzy złote gwiazdy, o których kapitan miał tak długi wykład, zdobyły nalepkę na butelce koniaku. Zawarty w niej złoty płyn był tą życiodajną siłą, jaką kapitan podejmował swych dostojnych gości.

- Gwiazdy te - mówił - widziane przez nas przy stole, prowadzą w wielką podróż nasze dusze; widziane z mostku na niebie, prowadzą nasze okręty, a od wieków na lądzie i morzu wskazują podróżnikom drogę do upragnionego celu.

Współbiednicy wykazali wiele zainteresowania tym, do jakiego stopnia dzisiaj jeszcze gwiazdy są przewodnikami marynarzy na morzu i w jaki sposób marynarze nimi się posługują.

- Szanowni panowie - wyjaśniał kapitan Eustazy - gdyby gwiazdy stały na miejscu, to w nocy moglibyśmy je uważać za latarnie morskie. Niestety, z wyjątkiem Gwiazdy Polarnej, dzięki której wiemy, w jakim kierunku jest północ, wszystkie inne zmieniają swe położenie. Jeśliby Alnitax na przykład stała w miejscu i wiedzielibyśmy, że pod nią znajduje się Nowy Jork, to, sterując na nią, szlibyśmy najkrótszą drogą do naszego celu.

Drogę tę na morzu zwiemy ORTODROMĄ - po polsku znaczy to tyle co

PROSTOBIEŻNIA. Nie widząc na morzu miejsca przeznaczenia, musimy trzymać się kursu wskazanego przez kompas. Południki zbiegają się na biegunach, wobec czego jeśli nasz kurs nie jest północny lub południowy i nie idziemy po równiku, to idąc na światło czy - nazwijmy to po marynarce - po ortodromie, będziemy każdy południk przecinali pod innym kątem czy kursem. Trzymając się kursu według wskazań kompasu po linii przecinającej południki pod tym samym kątem, będziemy szli po linii skośnej, zbliżonej do spirali, a więc dłuższej. Zwiemy ją z grecka LOKSODROMĄ - SKOŚNOBIEŻNIĄ.

Na mapie morskiej południki są wobec siebie równoległe i proste, a więc loksodroma wygląda na niej jak linia prosta. Ale ortodroma, mimo że krótsza, na mapie wygląda jak łuk wygięty ku biegunowi, łuk, którego cięciwą jest loksodroma, pomimo że jest drogą dłuższą.

Całe towarzystwo bez wyjątku zapragnęło teraz już koniecznie przekonać się naocznie, że fascynująca gra słów: DŁUŻSZA droga jest linią KRÓTSZĄ, a droga KRÓTSZA jest linią DŁUŻSZĄ - nie jest powiedzeniem gołosłownym.

Kapitanowi nie pozostało nic innego, jak zaprosić dostojnych gości na mostek do kabiny nawigacyjnej, by przekonać ich, że to, co powiedział, jest prawdą - tym bardziej że kabina znajdowała się na tym samym pokładzie co bar.

W nawigacyjnej kapitan wydobyl mapę, na której wielkim łukiem była połączona droga przez ocean - od wysepki Rockall do południowego przylądka Nowej Fundlandii.

- Jak sami widzą szanowni panowie, jest to dla nas najkrótsza droga przez ocean i na tej linii teraz się znajdujemy; posuwamy się po niej w rzeczywistości krótkimi odcinkami loksodromy, sterując według kompasu. Gdybym przyłożył linijkę i połączył wysepkę Rockall z przylądkiem Race w Kanadzie, otrzymalibyśmy na mapie cięciwę tego łuku, ale to nie byłaby droga najkrótsza.

Naraz jeden z panów powiedział:

- Ta cała historia przypomina mi strzelanie z karabinu do bardzo odległego celu. Podnosimy celownik tak, że lufa skierowana jest nie wprost na cel, lecz znacznie wyżej, i kula, podobnie jak ta droga, leci po łuku.

Kapitan Eustazy, zaskoczony tak niezwykłym dla niego podobieństwem obu problemów i zastosowaniem go w nawigacji, zamilkł zmieszany. Z kłopotu wybawił go inny z panów, mówiąc, że zna analogiczny wypadek do tego, jaki kapitan przed chwilą zademonstrował. Zdarzył się on jednak nie na morzu, lecz na lądzie... w szkole powszechnej.

- Na lekcji arytmetyki nauczyciel zaznaczył na tablicy dwa punkty: A i B. Wywołał jednego z uczniów i polecił mu wykreślić najkrótszą drogę pomiędzy tymi punktami. Chłopaczyna podszedł do tablicy i bez pomocy linijki połączył oba punkty zygzakowatą

linią, z dziesięć razy dłuższą od tej, którą by otrzymał, łącząc punkty linią prostą.

„Kto ciebie tego nauczył?” - spytał zdumiony nauczyciel.

Chłopiec, wcale nie zmieszany zdziwieniem nauczyciela, spokojnie odpowiedział:

„Mój ojciec”.

„Kimże jest twój ojciec?” - zaciekał się nauczyciel.

- A może to był syn naszego kapitana? - wtrącił się do rozmowy jeszcze jeden z dostojnych gości.

- No, tutaj to była zupełnie inna historia - kończył swój „analogiczny wypadek” drugi z zabierających głos w sprawie loksodromy. - Proszę sobie wyobrazić, że na pytanie nauczyciela, kim jest jego ojciec, chłopiec wyjaśnił: „Mój ojciec jest właścicielem i kierowcą taksówki”.

Gdy nasycone widokiem ortodromy i loksodromy towarzystwo znalazło się znów w barze przy napełnionych kielichach, kapitan Eustazy zabrał głos, prosząc o pozwolenie powiedzenia jeszcze kilku słów na temat loksodromy. Po chóralnej **zachęcie** usłyszanej od współbiesiadników, kapitan powiedział:

- Chłopak ten nie był moim synem, jak jeden z panów zażartował, ale podobny wypadek miałem w Paryżu, będąc prawie od dziesięciu lat właścicielem i kierowcą taksówki.

Przejście z TAKSÓWKI na TRANSATLANTYK miało w największym skrócie przebieg następujący:

Starania rodziny Eustazego Borkowskiego, rodem z Warszawy, by namówić go do powrotu do kraju (przekazywano dla niego pieniądze i listy prze/, uprzejmego komandora Mieczysława Burhardta) nie dawały rezultatów. Dopiero po kilku latach dalszego taksówkowania „nieoczekiwana znajomość z SIŁĄ WYŻSZĄ żeńskiego rodzaju na ministerialnym poziomie” -jak to określił komandor Burhardt - PRZENIOSŁA Eustazego w 1929 roku z jego kierowniczego stanowiska we własnej taksówce w Paryżu na kierownicze stanowisko kapitana na parowcu „Premier” należącym do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Ta sama „siła wyższa” przeniosła go w lutym 1931 roku na kapitana parowca „Kościuszko”. Tak w jednym, jak i w drugim wypadku Eustazy Borkowski „przychodził już na GOTOWE” - to znaczy na regularną linię ze świetnie wdrożoną do służby na niej załogą i oficerami. Na „Premierze” zastąpił kapitana Mamerta Stankiewicza; na „Kościuszcze”, jak na razie, praktycznie musiał jeszcze dzielić władzę z poprzednim kapitanem, Duńczykiem Mauritzenem. Oficerom pokładowym na obu statkach, nie mającym pojęcia o „siłach wyższych” rządzących kapitanem Eustazym, wydawał się niekiedy Zagłobą obwołanym przed chwilą regimentarzem - z powodu swoich osobliwych teorii z dziedziny nawigacji,

które budziły w nich podziw zaprawiony niepokojem.

Munduru kapitana Eustazego nie zdobiły jeszcze ani krzyże, ani ordery, ani ich baretki, gdy w swą pierwszą podróż na transatlantyku wyszedł w 1931 roku na „Kaziuka”, czyli 4 marca.

Prawdopodobnie ten sam podziw dla teorii nawigacyjnych kapitana Eustazego dzielili z oficerami akcjonariusze duńscy, którzy posiadali jeszcze czterdzieści dwa procent akcji PTTO, czyli Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego. Nie dowierzając kwalifikacjom kapitana z dziesięcioletnią praktyką kierowcy taksówki, przydzielili mu jako asystenta dotychczasowego kapitana „Kościszki”, Mauritzena, z większym prawdopodobnie od oficjalnego kapitana zakresem władzy. „Przymioty” kapitana Mauritzena, takie jak nieograniczona pewność siebie, bezgraniczne przeświadczenie o swojej wyższości i wyższym stanowisku praktycznym, stworzyły kapitanowi Eustazemu w jego pierwszym transatlantyckim rejsie na parowcu „Kościszko” warunki niszczące mu HUMOR, KREW I ZDROWIE. Jak twierdzili oficerowie pokładowi, kapitan Eustazy czuł się w tej podróży niby Kolumb - niezupełnie pewien odkrycia przez siebie Nowego Świata. Żył wciąż jeszcze wspomnieniami z dziesięcioletniego okresu piastowania kierowniczego stanowiska w taksówce paryskiej.

- Było to jakieś trzy lata temu - mówił teraz kapitan Eustazy. - Pewnego dnia, po odebraniu taksówki z kosztownego remontu, zostałem bez jednego SOU w kieszeni. W tej sytuacji musiałem złapać zamożnego pasażera-cudzoziemca. Od dłuższego już czasu stałem przed dworcem ST Lazare, taksując wzrokiem wychodzących. Na próżno. Kiedy już straciłem nadzieję, zobaczyłem go. Wyglądał na obywatela Stanów Zjednoczonych. Wychyliłem się szybko przez okno i powiedziałem po angielsku: „*Yes, sir?!*”

Na dźwięk angielskiej mowy mężczyzna zatrzymał się. Twarz jego przybrała radosny wyraz. Spytał po angielsku z amerykańskim akcentem:

„Mówisz po angielsku?”

„*Yes, sir!* - powtórzyłem. - Mówię nim tak, jak gdybym żadnym innym językiem od dziecka nie mówił”.

„To dobrze, dobrze - odpowiedział. - Zawieź mnie do hotelu »Terminus«,,.

- Szanowni panowie! - kapitan Eustazy schylił głowę. - Jeszcze raz zmuszony jestem przypomnieć, że byłem bez grosza i prosić tu zebranych o wyrozumiałość.

Wyskoczyłem szybko z taksówki, otworzyłem drzwiczki od samochodu, zabrałem Amerykaninowi z rąk neseser i gdy tylko pasażer wsiadł, ruszyłem jak mogłem najszybciej przed siebie... zostawiając po lewej ręce olbrzymi budynek hotelu „Terminus”, do którego

miałem przewieźć nieświadomego sytuacji cudzoziemca.

Należało go teraz zająć możliwie najciekawszą rozmową. Taką, by stracił poczucie czasu. Po dziesięciu prawie latach jeżdżenia własną taksówką znałem już nie tylko każdy zaułek w Paryżu, ale również jego historie, anegdoty o nim, a nawet piosenki. Potrafiłem prawie zawsze odgadnąć, kogo co w Paryżu interesuje. Amerykanów na ogół interesowało wszystko i w przeciwieństwie do Anglików byli rozmowni. Akurat dojechałem do ulicy du Rocher.

„Jest to bardzo ciekawa dzielnica - zacząłem. - Dawniej tę dzielnicę przez długie lata nazywano LA PETITE POLOGNE*”.

Zauważyłem, że mój pasażer ma zadowolony wyraz twarzy, dodało mi to otuchy. Pomyślałem, że niczego nie spostrzegł i już odważniej mówiłem dalej:

„W 1573 roku stanęło tu dworem poselstwo polskie, które przybyło, by zaprosić na tron Walezjusza. Poselstwo składało się z trzystu osób i pięćdziesięciu powozów. Francuzom bardzo zaimponowali Polacy władający kilkoma językami, podczas gdy Francuzi mówili tylko jednym - swoim własnym. Ale najbardziej serce Paryżan podbiły konie, chyba najpiękniejsze na świecie. Rzędy końskie przybrane były srebrem i złotem, a w bogatych strojach szlachty polskiej przyciągały wzrok sobolowe kołpaki z pióropuszcami, zdobnymi w drogie kamienie. Francuzi, czuli na piękne rzeczy, nie mogli zapomnieć Polaków”.

Tymczasem minąłem bulwar Batignolles i wjechałem na plac Clichy.

„Jeśli pana to interesuje, to plac ten w 1814 roku również był pełen jeźdźców, przeciwko którym chłopcy francuscy, chroniąc się do miasta ze swym dobytkiem, powznosili barykady. Stoczono walkę z jeźdźcami. Byli to kozacy francuskiego emigranta, księcia generała Langrena. Jak pan widzi, Paryż jest miastem ciekawym. Dwie ulice - na jednej jeźdźcy polscy, na drugiej kozacy. Teraz przejedziemy koło miejscowości St Denis, w której na pewno modliła się Joanna d'Arc”.

Objechałem dookoła kościołek, mijając parę ulic. Po drodze objaśniłem, że Dziewica Orleańska modliła się tutaj przed szturmem na bramę St Honore. Podczas szturmie została ranna, ale znalazła w sobie tyle siły, że i po szturmie tutaj się modliła.

Widząc wyraźnie, że mego pasażera to, co mówię, interesują i że dobry nastrój go nie opuszcza, odważnie wziąłem kurs na południowy wschód, a potem na południowy zachód, przez ulicę Riquet i bulwar Yillette.

„Teraz -powiedziałem -po lewej stronie będziemy mijali miejsca, które ja nazywam

* Mała Polska.

Matą Hiszpanią. W XVIII wieku odbywały się tutaj walki byków na wzór hiszpańskich widowisk. 14 kwietnia 1781 roku w gazetach pisano: *D'un taureau mis d mort par les toreadores tel que le spectacle se fait en Espagne**. Ale były tu nie tylko walki byków, lecz i innych zwierząt z psami. Walczyły niedźwiedzie, odyńce, nawet tygrysy i wilki. Walki anonsowano szumnymi tytułami w gazetach: *Grand Combat d'Animaux**. Ciągnęły się te zabawy od połowy XVIII do połowy XIX wieku”.

Znalazłem się wkrótce na ulicy Belleville.

„Ta ulica mówiłem jest równie sławna jak tamte. Gdy tam cały Paryż zbierał się na walki zwierząt, tu w owych latach w każdy Tłusty Wtorek ciągnęły tłumy, by oglądać nie kończący się pochód pierrotów i arlekinów, »tonący w morzu wina«. Następnie rozpoczynały się zabawy, ba, orgie, trwające do późnego ranka. Tysiącami powozów wracano do miasta, rycząc i wrzeszcząc, rozrzucając cukierki i pozostałe po libacjach przysmaki pomiędzy tysiące gapiów tłoczących się wzdłuż ulic. Nosiło to widowisko nazwę *Descente de Courtille**. Było tak sławne, że istniało powiedzenie: *Voir Paris sans la Courtille, c3e d voir Rome sam le Pape**. Ostatnie odbyło się w 1838 roku”.

Ja opowiadałem, a pasażer wciąż pilnie i cierpliwie słuchał. Minęliśmy bulwar Menilmontant, Avenue Philippe Auguste i bulwar Picpus.

„A oto bulwar i most panów de Bercy - zwróciłem uwagę mego pasażera. - Była to jedna z najbogatszych rodzin w Paryżu, znana już w XIV wieku, przede wszystkim z nieprawdopodobnego skąpstwa. Jednego z panów de Bercy przedstawił Molier w »Skąpcu« jako Harpagona”.

Po przejechaniu mostu trzymałem kurs na zachód, objaśniając mego pasażera, że niegdyś były tutaj największe i najbujniejsze pastwiska, że pasły się tutaj stada najlepszego bydła. Stąd szło do Paryża mięso i mleko.

Oddalaliśmy się coraz bardziej od centrum i od Sekwany, przybliżając się do niej jednocześnie. Przejechałem tak błyskawicznie bulwary de la Gare, Auguste i St Jacques, skręciłem w ulicę Froide-vaux i Avenue du Maine, dojechałem do ulicy Vercingetorix (Wercyngetoryksa).

„Widzi pan tę ulicę? - zwróciłem się do swego Amerykanina. - Nazwa jej ma przypominać Francuzom jednego z najslawniejszych wodzów Gallów. Najdzielniej bronił

* „O byku uśmierconym przez toreadorów w widowisku na modłę hiszpańską”.

* „Wielka walka zwierząt”.

* „Zjazd w Courtille”.

* „Być w Paryżu i nie widzieć Courtille - to być w Rzymie i nie widzieć papieża”.

Galii przed Rzymianami. Oblegany przez Cezara, został wzięty do niewoli z powodu głodu w twierdzy. Był w orszaku Cezara, gdy ten odbywał triumfalny wjazd do Rzymu, a potem został stracony. Tę właśnie ulicę upodobali sobie możni wielkiego francuskiego świata. Stała przy niej niegdyś farma, nazwałbym ją miejscem rendez-vous magnatów z pięknymi damami Paryża. Przyjeżdżali tutaj, by się bawić, przebrani za pasterzy i pasterki. Z czasem farmę zastąpiła gospoda, którą zaszczycali swą obecnością przeciwnicy Burbonów: Zola, Delacroix, Aleksander Dumas i ich przyjaciele tych samych przekonań”.

Bulwarami Yaugirard, Pasteura, Garibaldiiego i aleją Emila Zoli dojechałem do Sekwany w dzielnicy Grenelle.

„Może pan teraz zechce rzucić okiem na te okolice. Tu prawdopodobnie było najstarsze pole bitwy pomiędzy Galiami a Rzymianami. Gallów prowadził Camulogena, stary, doświadczony wojownik, zaprawiony w bojach pod wodzą Wercyngetoryksa; legionami rzymskimi dowodził Labienus, jeden z najzdolniejszych i najdzielniejszych oficerów Cezara. Działo się to w 52 roku przed naszą erą. Rzymianie podeszli do Sekwany w okolicach mostu Mirabeau. To ten most, przez który teraz przejeżdżamy. Tam z dala widać Aleję Łabędzi, gdzie wykopano łódź z tych właśnie czasów, a właściwie dębowy kadłub, wzmocniony sześcioma kołkami ze świerka. Masakra Gallów była straszna. W bitwie poległ stary wódz Camulogena”.

Tymczasem mineliśmy Rue d'Auteuil i Avenue Mozart. Gdy mijaliśmy aleję Proudhona w dzielnicy La Murette, objaśniłem mego Amerykanina, że przejeżdżamy teraz przez dzielnicę NATURALNYCH NAMIĘTNOŚCI I NATURALNYCH PRZYJACIÓŁEK - tak pozwolę sobie nazwać wielkie damy Paryża, naśladujące żonę cesarza rzymskiego, Klaudiusza - MESSALINĘ. Słynął z tego pałacyk myśliwski, zbudowany dla Karola IX - *Le chateau de ta Murette* - przekształcony na rezydencje dla Margot, siostry króla francuskiego Henryka III, a żony króla francuskiego Henryka IV - czarującej swą pięknnością, rozumem i wykształceniem, bardziej jednak znanej ze swych NATURALNYCH SEANSÓW na białym pościelowej koloru czarnego w świetle pochodni. W roku 1716 zamieszkała w tym pałacu DUCHESSE'a de Berry - proszę nie mylić jej z parną Dubarry (Jeanne Becu du Barry). Otóż duchesse'a fdiuszesa) de Berry miała taki styl życia, że ją zwano Messaliną - w pamięci tkwiło mi zapamiętanych parę wierszy NA JEJ CZEŚĆ:

La Mesaiine de Berry

L'oeil enfeu, fair plein d'arrogance,

Dit en faisant ckarwari

Qu'elte est la premiere de France

Elle prend, ma fni, tout te train

D'etre la premiere putain,

Drugi zapamiętany przeze mnie wiersz zaprowadził w roku 1717 dwudziestotrzyletniego Voltaire'a po raz pierwszy do Bastylii, jako podejrzanego o jego autorstwo. Autor przyrównał w nim diuszese de Berry, jej ojca i siostrę, ale w szczególności ją, do biblijnego Lota i jego dwóch córek, a panu dobrze wiadomo, co zapisane jest w Pierwszej Księdze Mojżeszowej rozdział dziewiętnasty, pomiędzy wersetami trzydzieści dwa a trzydzieści osiem.

Enfin, votre esprit est gueñ

Des craintes du vutgaire:

Belle duchesse de Berry,

Achez le mystere.

Un nouveau Loth vous ser t d'epoux

Merę des Moabites,

Puuse bientot naitre de vous

Un peuple d'Ammonites.

Wspomnianą rezydencję darował ojciec diuszesy de Berry Ludwikowi XV, gdy ten miał zaledwie lat dziewięć. Nieco później zamieszkała w niej comtessa de Mailly-Nesle, jedna z czterech sióstr, będących NATURALNYMI przyjaciółkami króla. Następnie mieszkała tam jej siostra, diuszesa Chateaufort-Nesle, NATURALNA przyjaciółka zarówno króla, jak i kardynała Richelieu, i wreszcie NAJDROŻSZA NATURALNA PRZYJACIÓŁKA Ludwika XV, nia-dame de Pompadour, z pensją miliona pięciuset tysięcy franków miesięcznie. Interesująca zapewne jako MESSALINA, przez dwadzieścia lat fatalnie rządziła Francją i królem, nazywana PREMIEREM W SPÓDNICY. Po jej śmierci najej etat wybrana została przez kardynała Richelieu madame Dubarry.

I wreszcie w oczekiwaniu na ceremonię ślubną z Ludwikiem XVI zamieszkała w pałacu Maria Antonina ze swą NATURALNĄ przyjaciółką, diuszesa Gabriellą de Polignac.

Tak dotarliśmy do Lasku Bulońskiego. Znałem o nim chyba najwięcej historyjek, obwoząc często turystów z ich własnej woli. Mając teraz nieświadomego swej roli turystę-Amerykanina, liczyłem na to, że moje opowieści o Lasku Bulońskim zainteresują go najbardziej.

„Dawno temu, od czasów Gallów i Rzymian, rozciągały się tutaj olbrzymie lasy, miejsca wielkich łowów. Było tu zatręśienie grubego zwierz: niedźwiedzie, odyńce,

jelenie, no i wilki. W ciągu wieków lasy kurczyły się coraz bardziej. Nieomal doszczętnie wyniszczyli je stacjonujący tutaj w 1814 roku kozacy księcia Langrena. Ci sami, z którymi walczyli chłopcy francuscy na placu Clichy.

Do największych ciekawostek Lasku Bulońskiego należą pojedynki dam za czasów Ludwika XV. Na białą broń były się dwie „naturalne” przyjaciółki śpiewaka Opery Paryskiej. Jedna była paryżanką, druga Polką. Polka porąbała Francuzkę i została z rozkazu Ludwika XV wydalona z Francji.

Inną parę stanowiły damy dworu, markiza Nesle i księżna Polignac. Obie były NATURALNYMI PRZYJACIÓLKAMI Fronsaca, prześwietnego diuka Richelieu. Obie były z nim szczęśliwe i obie nieszczęśliwie spotkały się u niego o tej samej godzinie, wskutek bezymyślnie wysłanych przez sekretarza diuka zaproszeń.

Pierwszy strzał, jako pozwaney, należał do markizy de Nesle. Strzeliła, trafiając w drzewo. Natomiast dysząca zemstą księżna de Polignac zdecydowanie pragnęła przestrzelić głowę znenawidzonej rywalki. Chybiła i odstrzeliła jej tylko koniuszek ucha.

Nie mniej głośne z pojedynku były jeszcze dwie inne panie. Madame Theodora, tancerka Opery Paryskiej, i mademoiselle Beau-mesnil, śpiewaczka tejże opery. Świadkiem była Marie Madeleine Guimard, tancerka Opery Paryskiej o osobliwym wdzięku, przez dwadzieścia pięć lat nigdy nie zaćmiona gwiazda pierwszej wielkości. Co prawda bardziej głośna była ze swych NATURALNYCH DZIKICH ORGII, niespotykanego temperamentu i czaru, jaki roztaczała w swoim własnym, prywatnym teatrze na pięćset miejsc, zwanym ŚWIĄTYNIĄ TERPSYCHORY, dostępnym jedynie za olbrzymie ceny biletów, i to dla bardzo uprzywilejowanych. Po dwudziestu pięciu latach takiego naturalnego życia wyszła za mąż za kompozytora piosenek, Jeana Despreaux.

Wracając do pojedynkujących się pań. Właśnie obie były już na stanowiskach, każda z pistoletem w dłoni, gotowe do siebie otworzyć ogień, gdy wpadł między nie szef orkiestry operowej i ryknął jak mógł *najgłośniej*: »CEASEFIRE!<r Czyli: »ZAPRZESTAĆ OGNIA!« Przywykłe widocznie ślepo słuchać swego dyrygenta, obie panie złożyły broń.

Analogiczny wypadek zdarzył się z mężczyznami. Nie chciałbym ich wyliczać, bo to nic nadzwyczajnego, ale w takiej samej sytuacji znaleźli się mocno utytułowani: księżę d'Artois, przyszedł król Francji Karol X, i księżę de Bourbon, ostatni z Kondeuszów. W tym wypadku pojedynek został przerwany rozkazem króla”.

Widząc na twarzy porwanego przeze mnie Amerykanina coraz większe zaciekawienie, postanowiłem go nadal bawić tymi już mocno frywolnymi anegdotami.

„Przed nami właśnie Longchamp - objaśniałem. - Nazwa powstała od rzymskiego

Longus Campus - Długie Pole, słynnego swego czasu z parad pojazdów i dam. Pierwszą heroiną tej parady była mademoiselle Le Duć w 1742 roku. Obsypana brylantami, dama ta powoziła sama sześcioma malutkimi konikami, nie większymi od osła.

W 1768 roku mademoiselle Marie Madeleine Guimard, o której już panu mówiłem, że była świadkiem w pojedynku dwóch artystek z opery, przejechała tymi ulicami w kolasie ozdobionej jej herbem, mówiącym współczesnym: JEMIOŁA DĘBOWA WYRASTA ZE ŻŁOTEJ GRZYWNY.

Rozumiano przez to, że olbrzymia fortuna panny Guimard wyrosła z grzywny w złocie, pobieranej przez nią zachłannie od możnych, upostaciowanych tutaj przez dąb, za ich NATURALNE POŻĄDANIE JEMIOŁY, świętego drzewa Druidów i Gallów, będącej symbolem najintymniejszej kobiecości.

W 1774 roku mademoiselle Rosalie Duthe, również aktorka, wielkość w skali Messaliny, NATURALNA przyjaciółka króla Karola X, przejechała tedy na złotym rydwanie, ciągnionym przez sześć prześlicznych rącznych koni.

Jeśli porównywałem niektóre damy do Messaliny, to muszę dodać, że jednej z nich nawet ona, nie schylając głowy, mogłaby przejść pod obcasem. Za taką uważano aktorkę teatru COMEDIE FRANCAISE, mademoiselle Dubois. Pozostawiła ona po sobie w 17 75 roku KATALOG lub spis NATURALNYCH SWYCH PRZYJACIÓŁ za okres dwudziestu lat. Miała ich szesnaście tysięcy pięćset dwudziestu siedmiu.

Sława zdobyta przez poprzednie zaprzęgi zbladła wobec zaprzęgu diuszesy Walentyny, córki diuszesy Mazarin. Walentyna ukazała się w 1780 roku w porcelanowej kolasie. Zaprząg stanowiły cztery rumaki maści jabłkowitej w uprzęży z różowego jedwabiu. Wkrótce jednak przewyższyła ją statystka Opery Paryskiej, Beaupre, w porcelanowej karocy ciągnionej przez cztery piękne jasnoszare konie w uprzęży z błękitnego aksamitu, przeplatanego złotem. Karocę ozdabiały malowidła przedstawiające Dianę i Endymiona.

Parady pojazdów odbywały się na tej drodze, którą teraz jedziemy, środkiem szpaleru utworzonego przez dwa szeregi żołnierzy, ustawionych aż do placu de la Concorde. Zaraz skręcamy w aleję, gdzie dawniej odbywały się przejażdżki konne. Jest to Avenue des Champs Elysees.

Jak pan zauważył, stale używam francuskiego określenia NATURALNY w odniesieniu do przyjaciółek i przyjaciół. Zrozumie mnie pan lepiej, gdy opowiem panu historię domu przy tej alei, oznaczonego niegdyś numerem piętnastym, uważanego przez długi czas za symbol całego SPLOTU NATURALNEGO Paryża. Dom ten został zbudowany przez DUCa (diuka) de Morny dla jego NATURALNEJ przyjaciółki, madame Lehon, córki

bankiera Mosselmana, a żony ambasadora belgijskiego.

Z NATURALNEJ PRZYJAŹNI diuka de Morny z ambasadorową urodziła się w 1839 roku córka, Ludwika Lehon. W 1856 roku poślubiła ona polskiego księcia Stanisława Augusta Poniatowskiego, stryjecznego prawnuka króla polskiego, Stanisława Augusta Poniatowskiego*.

Satyryczne pismo angielskie »PUNCH« wkłada w usta diuka de Morny takie powiedzenie: »Mówie COMTE do mojego ojca, SIRE do brata, PRINCESSE do mojej córki, a sam jestem DUCiem i wszystko to jest naturalnea.

Diuk de Morny był synem NATURALNYM królowej holenderskiej Hortensji, NATURALNYM wnukiem Talleyranda i NATURALNYM prawnukiem króla Ludwika XV.

W wyniku NATURALNEJ przyjaźni Ludwika XV z panną de Longpre w 1761 roku urodziła się NATURALNA córka Adelaida. Została żoną księcia Flahaut de la Billarderie. Z NATURALNEJ przyjaźni Adelaidy z Talleyrandem-Perigord, kardynałem d'Autun, urodził się w 1785 roku NATURALNY syn Charles-Auguste Flahaut de la Billarderie. Został adiutantem Napoleona I. Odznaczył się szaloną odwagą w bitwie pod Hanau. Będąc przy Napoleonie, poznał królową holenderską, Hortensję, córkę żony Napoleona, Józefiny Beauharnais, żonę brata Napoleona, Ludwika. Z NATURALNEGO spotkania Hortensji z adiutantem urodził się w 1811 roku syn NATURALNY Charles Auguste Dernorny. Dzięki łaskawości swego przyrodniego brata, Napoleona III, syn Hortensji stał się diukiem de Morny, senatorem, ministrem spraw wewnętrznych, prezesem Zgromadzenia Prawodawczego i właścicielem domu numer piętnaście przy Avenue des Champs Elysees.

Jak pan widzi, na podstawie historii tego domu pod numerem piętnaście można wysnuć wniosek, że sploty naturalne we Francji nie tylko nie przynosiły ujmy, lecz przeciwnie - zaszczyty, stanowiska, bogactwo. Ba, nawet sławę”.

Pasażer mój nie wyglądał na znudzonego i miałem nadzieję, że jego przymusowa podróż ujdzie mi na sucho.

* Książę Andrzej Poniatowski di Monte Rotondo - najmłodszy syn Stanisława Augusta Poniatowskiego i Ludwika Lehon - wzbogacony małżeństwem z amerykańską miliarderką, panią Harriman, właściciel kilku banków francuskich, po pierwszej wojnie światowej finansował tworzącą się we Francji armię polską generała Józefa Hallera. W roku 1919 ten sam książę Andrzej Poniatowski, porucznik armii francuskiej, razem z misją francuską odwiedził Polskę. Najmłodszy syn tego księcia, Marian Andrzej Poniatowski, po kapitulacji Francji w drugiej wojnie światowej zgłosił się na ochotnika do oddziałów polskich w Szkocji. Dnia 22 stycznia 1945 r. podporucznik Marian Andrzej Poniatowski, dowódca plutonu w Pierwszym Pułku Pancernym Brygady generała Mączka, zginął na polu chwały w bitwie pod St Philipsand w Belgii. Pośmiertnie został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari, (Według Mariana Brandysa: „Nieznany książę Poniatowski”. Warszawa 1973, wyd. V).

„Zaraz dojedziemy do pańskiego hotelu - powiedziałem. - Będziemy teraz mijali świątynię sławy, de la Madeleine. Napoleon I kazał ją zbudować na wzór świątyń, jakie mają Ateny, a jakich nie miał Paryż. Świątynię tę zbudował architekt Vignon. Poświęcona miała być Wielkiej Armii”.

Skręciłem w ulicę Royale.

„Oto świątynia de la Madeleine. Jeśli jest pan wielbicielem Duma-sa, to zainteresuje pana, że przy bulwarze de la Madeleine pod numerem piętnastym mieszkała i tam zmarła jego Kameliowa Dama, a prozaicznie: Alfonsyna Plessis”.

Minęliśmy szybko ulice Yignon oraz de Rome i zatrzymałem się przed hotelem „Terminus”, naprzeciwko dworca St-Lazare. Stąd właśnie zabrałem Amerykanina. Na liczniku miałem zawrotną na owe czasy sumę siedemdziesięciu pięciu franków (za godzinę czekania taksówki pobierało się wówczas osiem franków). Wisiała nade mną perspektywa wielkiej awantury. Miałem pełną świadomość, że tym razem przeholowałem i gotów byłem ponieść zasłużone konsekwencje.

„Siedemdziesiąt pięć franków, sir” - powiedziałem, otwierając drzwiczki taksówki. '

Amerykanin podał mi sto franków mówiąc:

„Opowiadanie twoje było warte tysiąc franków. Proszę sto. Pozostaję twoim dłużnikiem. Czy jesteś jutro wolny i czy mógłbyś przyjechać po mnie, aby pokazać mi na swój sposób Paryż?”

Aye, aye, sir! - odpowiedziałem po wojskowemu. - O której godzinie życzy pan, bym jutro przyjechał?”

„O dziesiątej”.

„Jutro o godzinie dziesiątej” - powtórzyłem zadowolonym głosem.

Następnego dnia za piętnaście dziesiąta byłem już przed hotelem „Terminus”. Postawienie sprawy zapłaty przez Amerykanina było dla mnie i pomyślne, i kłopotliwe. Nie miałem wątpliwości, że postąpił tak, ponieważ zauważył, że potrzebowałem pieniędzy. Czując się tym mocno zobowiązany, przygotowałem się, jak mogłem najlepiej, by mu na wesoło i rzeczowo pokazać Paryż. Poświęciłem cały wieczór, by odświeżyć w pamięci niektóre historie, imiona i daty.

Punktualnie o godzinie dziesiątej „mój” Amerykanin ukazał się w drzwiach hotelu. Wsiadłem z auta, by go powitać.

„Co chciałby pan zobaczyć, sir?” - spytałem.

„Mówił pan wczoraj tak interesująco, myślę, iż wie pan lepiej ode mnie, co mi pokazać”.

Zauważyłem, że j ego zwracanie się do mnie przez „*yau*” *dzisiaj* było zbliżone do naszego „pan”.

„Ile czasu chce pan poświęcić na poznanie Paryża?”

„Tydzień - odpowiedział. - Byłem tutaj podczas wojny jako żołnierz. Teraz chciałbym na tyle poznać Paryż, by mieć o nim jakie takie pojęcie i by po powrocie do domu móc coś ciekawego, podobnie jak pan wczoraj, opowiedzieć o tym mieście swoim znajomym. Siadę przy panu, by pana lepiej słyszeć i rozumieć”.

Ruszyliśmy na południe, w kierunku Sekwany.

„Można by powiedzieć - zacząłem - że jedziemy po dnie morza. Wszystko to było zalane wodą. Gdy zaczęła opadać, wynurzyły się wzgórza: Montmartre, Belleville, Wzgórze Świętej Genowefy... A rzecz najważniejsza: została Sekwana, szeroka na przeszło tysiąc metrów. Na niej z biegiem czasu utworzyły się wyspy. Stały się one kolebką dzisiejszego Paryża. Oto wyspa Cite” - wskazywałem ją, przejeżdżając przez most na Sekwanie.

Skręciłem na południowy wschód i zatrzymałem się przy Petit Pont.

„Jeśli pan sobie życzy, sir, może pan wysiąść i udawać teraz Rzymianina. Labienus, niepokonany oficer Cezara, który powierzył mu dowództwo nad częścią swych legionów, mógł stać właśnie w tym miejscu, stąd patrzeć na wyspę Cite, na Lutecję, starą celtycką osadę, stolicę Paryżjów. Zamierzał przecież ją zdobyć, a zdobyć nie mógł z tej prostej przyczyny, że już nie istniała. Mieszkańcy sami zniszczyli swe miasta. Zerwali mosty. To też była forma walki z przeciwnikiem. Nie darmo »Parissi« znaczyło u Celtów »dzielni«. Początkowo Paryz-janie mieszkali po lewej stronie rzeki - prawa była zbyt bagnista. Napady zmusiły ich do zbudowania mostów i schronienia się na wyspę, którą obwarowali jeszcze murami z kamieni, zniesionych z pobliskich kamieniołomów. Oczywiście wyspa nie nazywała się wtedy »Cite«.

Cezar, zabawnie powiedzieć, uchodzi w oczach wielu niemal za twórcę współczesnego Paryża. Był bowiem nie tylko przyczyną zniszczenia stolicy Paryżjów, ale i jej odbudowy. Lutetia Parisiorum, nowe miasto, powstałe na miejscu dawnej osady, stało się załążkiem, a potem sercem i mózgiem obecnego Paryża. Wody Sekwany były jej najlepszymi murami obronnymi. Te same wody zaopatrywały mieszkańców wyspy w ryby. Po Sekwanie odbywała się żegluga w górę i w dół rzeki. Nic więc dziwnego, że w Lutecji najpotężniejszym był cech Nautae Parisiaci. W tym miejscu, gdzie wznosi się ten ogromny kościół, słynna Notce Dame, ustawili oni pomnik ku czci Jupitera i prawdopodobnie świątynię, bo znaleziono tam również ołtarz. Kto wie, czy nie ten cech dał Paryżowi herb. Jest nim bowiem po dziś dzień wyobrażenie okrętu. Działo się to wszystko w 52 roku przed

naszą erą.

Przez dalsze lata panowania Rzymian, a byli tu prawie pięć wieków, nad Paryżem ciążył zły duch wojen. Na krótki czas chmury wojenne rozpędził Julian, zwany później Apostatą - Odstępcą. W 360 roku Paryż był rezydencją Juliana i tu właśnie w tym samym roku żołnierze rzymscy obwołali go imperatorem. Julian wychowany był w chrystianizmie, ale jako cesarz powrócił do helleńskiego neopo-ganizmu, a właściwie neoplatonizmu. Julian był człowiekiem prawym, a rządząc Galią przyczynił się bardzo do jej rozwoju i rozkwitu Paryża. Zaprowadził ład w sądownictwie, złagodził podatki. Paryż zawdzięczał mu pierwszy akwedukt z czystą i smaczną wodą. Od jego też czasów miasto występuje pod swoją obecną nazwą”.

Kapitan Eustazy przerwał na chwilę opowiadanie i wznosił toast za zdrowie swych słuchaczy, mówiąc, że nie podaje już nazw ulic, placów i budynków, przy których zatrzymywał się z Amerykaninem w trakcie pokazywania mu Paryża.

„Przeciwnikiem hellenisty Juliana Apostaty był Filip II August. Gorliwy katolik, kazał palić na stosach lub topić śmiałków, którzy odważyli się wyznawać wiarę inną niż nakazana przez władcę. Podjął trzecią wyprawę krzyżową, a mimo to nie uniknął ekskomuniki, jaką objęto całą Francję. Przyczyną była »naturalna« żona, którą pojął, oddalwszy swą prawowitą małżonkę. Zakaz wykonywania obrządków religijnych przyniósł wiele szkody Paryżowi i państwu. Filip II dokonał, jak na owe czasy, niesłychanej rzeczy - wybrukował dwie ulice Paryża. Ulice w tamtych czasach to były drogi przeorane koleinami, napelnione nieczystościami i cuchnącą wodą. Za Filipa II Augusta przybyły Paryżowi obszary po lewej i prawej stronie Sekwany i dwa nowe akwedukty. On rozpoczął budowę Luwru i zapewnił subsydiami przyszłość uniwersytetu paryskiego. Uchodził za najbardziej wykształconego króla swej epoki. W przewidywaniu wyjazdu na trzecią krucjatę do Ziemi Świętej otoczył cały Paryż murami obronnymi. Działo się to w końcu XII i na początku XIII wieku.

Minęło sto pięćdziesiąt lat. Na tronie Francji zasiadł Karol V. Król ten, słabego zdrowia, ale obdarzony przez współczesnych sobie przydomkiem »Mądry«, na przykładzie dowiódł, że największą mądrością w życiu jest korzystanie z cudzego doświadczenia. Jemu Francja zawdzięcza radę naukowców, która pomagała kierować sprawami państwa. Sam Karol V studiował astrologię, medycynę, prawo i filozofię. Rozbudował do niebywałych dotąd rozmiarów marynarkę wojenną i handlową. Bezpośrednio jemu Paryż zawdzięcza rozbudowę Luwru. Nie burząc murów Filipa II Augusta, zbudował większe, dostosowane do potrzeb epoki i współczesnej sztuki wojennej. To on wznosił Bastylię - dla obrony Paryża.

Dokonał tego w ciągu szesnastu lat swego panowania - od 1364 do 1380 roku.

Jego prawnuk, Ludwik XII, nie przyczynił się zbytnio do rozbudowy miasta, ale - jak twierdzi się żartobliwie - na nim kończy się reguła życia średniowiecznego Paryża:

*Lever d cinq, diner a neuf,
Souper a cinq, coucher d neuf,
Font vivre d'ans nonante et neuf.*

W dowolnym tłumaczeniu brzmi to tak:

Wstawaj o piątej, obiad jedz, gdy dziewięć,
Kolację o piątej, idź spać, gdy jest dziewięć,
Tak dożyjesz wieku dziewięćdziesiąt i dziewięć.

Podobno król przestrzegał gorliwie tej reguły. Los jednak chciał, że został dotkliwie pobity przez Anglików pod Novarą i Guinegatte. Dla świętego spokoju poślubił Marię, ulubioną siostrę króla angielskiego, Henryka VIII, tego samego, dla którego kolejne żony traciły głowy. Maria była szesnastoletnią, pełną temperamentu księżniczką, Ludwik XII miał lat pięćdziesiąt trzy. Szesnastoletnia Maria obaliła średniowieczny porządek pięćdziesięcioletniego króla. Skutki okazały się fatalne. Ludwik XII opuścił szesnastoletnią żonę i swe ciało w dwa miesiące po ślubie, dnia 1 stycznia 1515 roku. Nie dożył lat dziewięćdziesięciu dziewięciu.

Kolejnym odnowicielem murów Paryża był Henryk IV. Krewki Gaskończyk dzieciństwo spędził z chłopskimi dziećmi. Kto wie, czy to nie znalazło swego wyrazu w słynnym życzeniu Henryka IV, by każdy Francuz w niedzielę miał kurę w garnku. W bitwach niesłychanie dzielny, do szaleństwa odważny, trafił w swym życiu na młyn morderstw na tle religijnym, co jego samego zmusiło do dwukrotnej zmiany wyznania. To on powiedział: „Paryż wart mszy». Upiększył miasto galeriami Luwru, wznosił Tuileries, poszerzył granice Paryża, dołączając nowe tereny i opasując je fortyfikacjami, by miasto mogło się bezpiecznie rozbudowywać. Wznosił coraz większe i wspanialsze budowle, ozdobił też Paryż swoją osobą - własnym pomnikiem. Był to pierwszy w Paryżu pomnik króla. Za jego życia Paryż miał zawrotną liczbę karoc. Na wyliczenie ich starczyło palców jednej ręki. Gdy raz pewnego w swej karocy przejeżdżał przez Paryż, marząc o zbudowaniu Rzeczypospolitej Chrześcijańskiej, i karetą musiała się zatrzymać, został zamordowany przez katolickiego fanatyka.

W owych czasach środkiem lokomocji były muły, osły i konie. Jednego muła dosiadało przeważnie dwóch obywateli. Małżonkę obywatel sadzał na zadzie muła lub konia. Damy jeździły przeważnie na spokojnych człapakach. Przy gospodach stały wysokie pieńki, z których łatwiej było wdrapać się na »wierzchowca«. Ulice były wąskie, a karety robiły większe wrażenie niż późniejsze ukazanie się pierwszego samochodu. Tak zakończył się 1610 rok.

Po śmierci Henryka IV rozpoczyna się trwająca aż do rewolucji parada Ludwików, ale nie tyle królów, co koronowanych dzieci. Jeśli starym kapitanom przychodziło do głowy, że są pierwszymi po Bogu, to co mogło przyjść do głowy małodniemu bohaterowi, kiedy został królem?

Pierwszym z serii nieletnich królów był Ludwik XIII. Panowanie jego - to rządy kardynała Richelieu, ciemne, jak ciemne były wówczas ulice Paryża. Próbowano ulice oświetlić w ten sposób, że właścicielom domów kazano w jednym z okien stawiać świecę. Mimo to po każdej nocy znajdowano na ulicach miasta kilkanaście trupów. Richelieu za życia króla wystawił mu pomnik umieszczając na nim hymn na cześć władcy. Paryżanie byli odmiennego zdania i po śmierci króla ozdobili pomnik dwoma wierszykami:

Il eut cent vertm du valet

Et pas une vertu du maitre.

Miał sto zalet lokaja, Ani jednej pana.

I drugi wiersz:

Ci-git. le Roi, notre bon maitre,

Qui fu t vingt am, ualet d'un prę trę.

Tu leży król nasz, dobry pan, Przez lat dwadzieścia lokaj klechy.

Myślę, że zasłużył na przydomek »Niedołężny«.

Następny na tronie Ludwiczek - to siedmiolatek. Gdy stał się Ludwikiem XIV, podobno uwierzył, że »Państwo - to ja«. Niektórzy zaprzeczają temu, ale wobec przekonania, że jest bogiem, tamto wydaje się nieważne. Należy mu się chyba przydomek »Pracowity«, gdyż sam wszystkim dokładnie usiłował się zajmować. Trzeba przyznać, że skutecznie. Doprowadził Francję do rozkwitu gospodarczego, a dwór w Wersalu stał się wzorem dla innych monarchów europejskich. W tym czasie w Paryżu wprowadzono dla ochrony obywateli światło ruchome, niesione przez czterech ludzi i dające światło dziesięciu świec.

Świeca wówczas kosztowała pięć soldów. Ostatni z niosących światło zaopatrzone był w klepsydrę do mierzenia czasu. Za każde piętnaście minut pobierano trzy soldy. Paryż zawdzięcza Ludwikowi XIV wiele instytucji naukowych i kulturalnych, a także większe i szersze ulice, pierwszą numerację domów i pierwsze nazwy ulic, no i pomnik samego króla, który to pomnik postawiono za życia władcy i któremu się kłaniano, jakby król na pomniku był żywy.

Kolejny Ludwiczek, prawnuk poprzedniego, zasiadł na tronie jako pięcioletni bachor. W piętnastym roku życia został ożeniony z córką polskiego króla, Stanisława Leszczyńskiego. W roli monarchy wsławił się powiedzeniem: »Po mnie chociażby potop«. Rozbudowywał Paryż w duchu pradziada - Króla Słońce. Za jego rządów w Paryżu powstaje coraz więcej nowych dzielnic i pojawia się coraz więcej powozów, ale pomimo to przydomek, który musiałby mu dać Paryż, nie mógłby być inny niż: Ludwik XV »Niedbały«. Na piedestale postawionego sobie przez króla pomnika umieszczono figury przedstawiające Siłę, Prawo, Pokój, Roztropność - nad tym wszystkim górował monarcha na koniu. W kilka dni potem znaleziono przyczepiony do szyi konia dwuwiersz:

Oh! La belle statue! Oh! Le beau piedestal!

Les Yertus sont d pied, le Vice est a cheval.

O piękna statuo! O piękny piedestale! Cnoty są u podnóża, nieprawość na koniu.

Ostatni z Ludwików objął tron w wieku lat dwudziestu. Pomimo najlepszych chęci nie potrafił sprostać problemom, które narosły za rządów ostatniego bachora i, Bogu ducha winny, stracił głowę. Jako Ludwik XVI dla Paryża był chyba... »Obojętny«.

Ten, któremu Paryż zawdzięcza najwięcej - to Bóg Wojny, Napoleon I. Dla swoich poddanych ułożył taki katechizm: »Kto czci naszego cesarza i służy mu, ten czci *przez* to Pana Boga i Bogu służy«. Mimo że początkowo przemawiał do ludu za pomocą armat, kończąc tym przemówieniem okres rewolucji, uosabiał pragnienia większości obywateli francuskich. Rozumiał, że tak jak żołnierze dla zdobycia chwały potrzebują butów, tak lud paryski, by podziwiać symbole tej chwały w postaci łuków triumfalnych i świątyń, potrzebuje chodników dla pieszych, prawidłowej numeracji domów, a także nazw ulic. ich oświetlenia i ostatecznego zlikwidowania cuchnących rynsztoków. Paryżowi należało dać czyste powietrze. Mimo polepszenia doli mieszkańców, a nawet organizowanych dla nich balów i rewii, paryżanie nie wydawali się Napoleonowi I przyjemni. Zniecierpliwiony ich niemiłym wyglądem, spytał prefekta policji: »Co robić, żeby byli przyjemni?« Odpowiedź była krótka: »Daj im wody, Sire!«

Do tego czasu w Paryżu panowała taka sama oszczędność wody jak na żaglowcach -

jeden litr na jeden dzień dla jednego człowieka. Napoleon dał Paryżowi czystą wodę. Świątynie chwały, łuki triumfalne, czyste powietrze, czysta woda - to wszystko jest zasługą Napoleona, drugiego po Julianie Apostacie władcy, który koronował się tutaj. Słusznie więc o Paryżu ówczesnym mówiono: IMPERATORSKI RZYM NOWEGO CEZARA.

Ostatnim wielkim budowniczym Paryża, którego wpływ po dziś dzień wytycza kierunek rozbudowy, był synowiec Napoleona I, syn wspomnianej już przeze mnie królowej holenderskiej Hortensji, córki Józefiny Beauharnais, i brata Napoleona I - Ludwika, króla Holandii. Młody Napoleon uważał się za spadkobiercę idei wielkiego stryja. Obrął sobie nawet jego zawód - oficera artylerii. Starał się uchodzić za zwolennika wyzwolenicznych dążeń ludów Europy. Gotów był stanąć na czele powstania polskiego, zaproszony *przez* delegację polską. Zawrócił z drogi, gdy się dowiedział, że powstanie upadło. Był to rok 1831.

Kiedy sprowadzono prochy Napoleona I z Wyspy Świętej Heleny, mówił, że nie tylko prochy należy sprowadzić, ale i idee. Jednakże gdy, popierany przez bonapartystów, został cesarzem Francji, jako Napoleon III, nie umiał skorzystać z doświadczeń stryja. Można powiedzieć, że niepohamowana ambicja zdobywcza i jego doprowadziła do zrujnowania własnego dzieła. I on stracił tron. Zmarł w Anglii.

Jeśli chodzi o Paryż, to postawił go na czele stolic świata. Szerokie, trzydziestopięciometrowe ulice i bulwary o olbrzymich przestrzeniach są jego dziełem. Krótko mówiąc, Napoleon III dał Paryżowi przestrzeń i wytyczył kierunek rozwoju.

A teraz pokażę panu miejsce, którego obejrzenie przyczyni się do naprawienia nadszarpniętej przeze mnie reputacji francuskich kobiet, jest to cmentarz w okolicy Saint Denis, założony jeszcze przez Rzymian. Z biegiem czasu cmentarz ten znalazł się wewnątrz murów fortecznyrh pod nazwą Le Cimetiere des Innocentes. Znajduje się tam i kościół o tej samej nazwie. Miejsce to zasłynęło ze świętości kobiet francuskich, które dobrowolnie pozwały się zamurować w celach przy kościele. Dla zamurowanej pozostawiano jedynie otwór wielkości cegły, służący do podawania żywności i wody. Imię jednej z tych zamurowanych żywcem kobiet-przeszło do historii dzięki Ludwikowi IX. Król kazał wystawić na jej grobie pomnik naturalnej wielkości. Zamieszczony na pomniku wiersz po dziś dzień głosi, że spoczywa tu siostra zakonna Alicja Bourgotte. Zamurowana przebywała w celi od 1420 do 1466 roku. Jak we wszystkich tego rodzaju sprawach, i tu były rekordy. W tym wypadku rekord padł w sąsiednim kościele Sainte Opportune. Osiemnastoletnia Agnes du Rocher, z własnej woli zamurowana w 1403 roku, zmarła tam w 1483 roku, mając lat dziewięćdziesiąt osiem. Przesiedziała zamurowana lat osiemdziesiąt, nie używając absolutnie niczego z tych rzeczy, bez których rzekomo człowiek nie może się obejść. Niestety, dobre

przykłady nie wszystkim wychodzą na dobre. Parlament ówczesnego Paryża wpadł na pomysł, by z tego uczynić karę dla pewnej mężo-bójczyni. Otwór jej celi, jaki pozostawiono dla dostarczania żywności i wody, wychodził jednak nie na kościół, lecz na cmentarz”.

Po obejrzeniu dzielnicy świętych kobiet powiedziałem memu Amerykaninowi, że teraz zwiedzimy dzielnicę sławnych mężczyzn. Jeśli sami nie stali się bohaterami ksiązek, to chyba byli źródłem, z którego przede wszystkim czerpał natchnienie Dumas-ojciec.

Przejeżdżając przez ulicę Saint Denis miałem przygotowaną wzmiankę o malarzu zamieszkującym tam w 1777 roku. Malarz ten sławę swą, a raczej pamięć o sobie, zdobył na łożu śmierci, mimo że był pierwszym malarzem, który użył do malowania krajobrazów pastelii.

W ostatnich chwilach jego życia spowiadający go ksiądz powiedział mu:

„Ciesz się, mój synu, oto wkrótce pójdziesz oglądać Pana Boga twarzą w twarz, i to przez całą wieczność!”

„Jak to, mój ojczu? - krzyknął malarz. - Zawsze twarzą w twarz i nigdy z profilu?”

Malarz ten nazywał się Simon Mathurin Lantara.

Z ulicy Saint Denis przedostałem się na Rue de Prouvaires.

„Na tej ulicy - objaśniałem mego pasażera - mieszkali niegdyś nawet królowie: francuski Ludwik XI, który jako trzynastoletni chłopak poślubił księżniczkę szkocką Margaret, ścigał do Paryża uczonych, wzbogacił bibliotekę paryską i założył pocztę państwową, oraz król portugalski Alfons V, zwany Afrykańskim, którego stryjem był Henryk Żeglarz. Ale nie tym królom zawdzięcza owa uliczka swą sławę. Urodził się tutaj w 1619 roku kawaler Cyrano de Bergerac -jak pan wie, właściciel olbrzymiego nosa. O jego honor stoczył dużo pojedynków. Dzięki nim wyszkolił swą rękę do takiej doskonałości, że jemu przypisują wyczyn stawienia czoła podczas wojny od razu setce nieprzyjaciół - co nie jest legendą. Inni twierdzą, że sławę swą zawdzięcza nie nosowi, a swemu, jak na owe czasy, bardzo śmiałemu piśmiennictwu ateistycznemu. Poświęcił się mu, zmuszony z powodu odniesionych podczas wojny ran porzucić służbę wojskową”.

Po chwili znaleźliśmy się na Rue de Jour. Opowiedziałem „memu” Amerykaninowi najciekawszą dla tej ulicy historię domu pod numerem cztery, zwanego Hotelem Royaumont -jak gdyby zaczerpniętą z przygód Trzech Muszkieterów.

Chyba było odwrotnie.

„Otóż - mówiłem dalej - w 1625 roku kupił ten dom książę Montmorency Bouteville. Urządził w nim salę WYRAFINOWANEGO HONORU - tak ją nazywano w Paryżu w okresie, gdy za najbardziej subtelną zniewagę płacono życiem. Salę tę, udekorowaną od góry

do dołu białą bronią, zwano również Akademią Szermierki. Od rana do nocy przy szczęku krzyżujących się szpad lały się w niej na koszt księcia tony najlepszego wina. Stałymi bywalcami byli Bussy d'Amboise, le comte des Chapelles i le baron de Chantal. Najznakomitszym wśród bywalców akademii był Cheyalier d'Andrieux. W wieku trzydziestu lat miał na swym koncie siedemdziesięciu dwóch zabitych w pojedynkach. Księżę Montmorency Bouteville usiłował iść śladami kawalera d'Andrieux: mając dwadzieścia cztery lata stoczył dziewiętnaście pojedynków, za które często był karany przez parlament. Ostatni pojedynek, głośny na cały Paryż, stoczył 12 maja 1627 roku na placu Royale, pod oknami kardynała Richelieu, zabijając markiza de Beuvron. W kilka dni potem ścięto księcia Bouteville, mimo petycji wnoszonych przez rodzinę do króla i kardynała Richelieu.

Po upływie ośmiu miesięcy w tym samym hotelu de Royaumont księżna-wdowa powiła młodego księcia François Henri Montmorency Bouteville, późniejszego głośnego bohatera Francji, marszałka Luxemburga, wstawionego zwycięstwami w wielu bitwach, w których okazał niespotykaną odwagę. Owocem tych bitew były również sztandary zdobyte w tak wielkiej liczbie, że złożone w Notre-Dame przydały mu tytuł »Tapicera Notre-Dame«. Z czterech jego synów najmłodszy był również marszałkiem Francji, jako Marechal Montmorency”.

Przez dwa dni jeszcze jeździłem ze „swoim” Amerykaninem po Paryżu. Nie będąc państwu przytaczał wszystkiego, co mu opowiadałem, wspomnę tylko o historii pomnika Henryka IV, opowiedzianej mu ze względu na jej „morski charakter”.

Mówiłem już przedtem o tym krewkim Gaskończyku, zwanym przez Francuzów Vert Galarit - tyle co Jary Galant - a to z powodu wielu „naturalnych” chęci u niego, które znalazły ujście w ustanowieniu ETATÓW METRESY DWORU, i to w liczbie pięćdziesięciu. Rozpieszczony król miał pozostawić po sobie na pamiątkę tych dobrych czasów powiedzenie: *TOUJOURS PERDRK* (zawsze kuropatwy), oznaczające przesyt jakąś rzeczą dobrą, ale zbyt często ponawianą.

Między innymi król chciał koniec/nic widzieć siebie jako jeźdźca na pierwszym pomniku królewskim w Paryżu. Był to rok 1604. Wykonanie czegoś podobnego w brązie w owe czasy w Paryżu było nie do pomyślenia. Model pomnika wysłano do Florencji. Mający go wykonać mistrz florencki zmarł w 1608 roku. Dopiero jego uczeń, Pierre Tacca, skończył pracę w 1613 roku. Jeźdźca z brązu przetransportowano do Livorno i załadowano na okręt. Ciężki, północny sztorm zagnał okręt z jeźdźcem pod brzegi Sardynii i tam zatopił. Szczęśliwie na takiej głębokości, że udało się pomnik wyciągnąć i ustawić na przygotowanym piedestale w 1614 roku.

Na tym skończę swą opowieść o Paryżu - powiedział kapitan Eustazy -ale jeśli szanowni panowie zechcą mnie jeszcze posłuchać, to chciałbym kilka słów powiedzieć o tym Amerykaninie.

Po czterech dniach zwiedzania Amerykanin zaproponował, żebyśmy wstąpili gdzieś na śniadanie. Przyjąłem zaproszenie. Przy śniadaniu zacząłem od tego, że czuję się w obowiązku przeprosić go za to, co się stało pierwszego dnia naszej znajomości. Amerykanin roześmiał się i powiedział:

„Byłem doskonale poinformowany, gdzie znajduje się hotel »Ter-minus«. Miałem już tam zamówiony pokój i odesłane rzeczy. Wychodząc z dworca, martwiłem się, w jaki sposób znaleźć automobil z szoferem mówiącym dobrze po angielsku. I wtedy właśnie odezwał się do mnie pan. Nie spodziewałem się, że tak szybko życzenia moje zostaną spełnione. A nawiązałem rozmowę, chcąc upewnić się, czy pan dobrze mówi po angielsku, bo powiedziec »Yes, sir!« każdy potrafi. Myślałem, że przewiezie mnie pan na drugą stronę ulicy i wysiadając umówię się z panem na następny dzień. Gdy zorientowałem się, że pan - z sobie wiadomych powodów - chce mnie obwieźć po Paryżu, nie posiadałem się z radości. Nic nie zaplanowałem na ten dzień i byłem zachwycony, że mi się coś podobnego przytrafia. Przy tym mówił pan tak ciekawie. Właśnie w ten sposób chciałem poznać Paryż. Żeby mi pan nie odmówił przyjazdu następnego dnia, powiedziałem szczerze, że jestem pana dłużnikiem. Co jest zresztą oczywistą prawdą, ponieważ za przewodnika tej klasy musiałbym zapłacić znacznie więcej. Bałem się, że pan może nie chcieć nazajutrz przyjechać, ale wyczułem, że w tym dniu był pan w wielkiej potrzebie”.

„Zgadza się - potwierdziłem. - Tego dnia odebrałem swój samochód z naprawy i zostałem dosłownie bez grosza. Kilka franków zarobionych ze zwykłym paryżaninem nie rozwiązywałoby sprawy”.

„Nie ma pan powodu do przepraszania, bo z każdym dniem mój dług się powiększa. Będzie mi miło, jeśli zechce pan przyjść do mnie do hotelu jako mój gość, a potem pokazać mi Paryż wieczorem. Mam na myśli nocne życie Paryża, jego wykwintne lokale, kabarety. Z wydatkami oczywiście proszę się nie liczyć. Przyjdzie pan?”

„Przyjdę z przyjemnością - odpowiedziałem. - Ale... - uświadomiłem sobie konieczność wieczorowego stroju, gdy pomyślałem o lokalach najbardziej ciekawych - tam obowiązuje frak”.

„Jeszcze lepiej” - zawołał zadowolony.

O siódmej zjawiłem się we fraku w hotelu „mego” Amerykanina. Był również we fraku. Przyglądał mi się przez długą chwilę i wreszcie zapytał:

„Kim pan właściwie jest? Wiem, że jest pan Polakiem. Powiedział mi pan o tym pierwszego dnia. Ale kim pan jest z zawodu? Nazwisko i imię nic mi nie mówi”.

„Jestem kapitanem marynarki handlowej - odpowiedziałem. - Znam wszystkie morza od Arktyki do Antarktydy. Po wojnie światowej w 1918 roku kupiłem sobie w Paryżu samochód, no i od prawie dziesięciu lat jestem kierowcą taksówki”.

„No jeśli pan jest kapitanem, to ja jestem... jeśli można mówić o tym jako o zawodzie: amerykańskim milionerem. Milionów tych nie zarobiłem, ale je posiadam”.

Po obejrzeniu programu w Moulin Rouge, gdy zakotwiczyliśmy na czas dłuższy w jednym z najpiękniejszych lokali, milioner zaproponował mi wypicie poimiennego. Paryż w nocy spodobał rnu się znacznie bardziej niż za dnia. Był zachwycony. Gdy byliśmy już ze sobą dobrze po imieniu, George powiedział:

„Jeśli przybędziesz do Nowego Jorku lub San Francisco jako kapitan na statku, to urzędę ci taką podróż po Stanach Zjednoczonych, jaką ty mi urządziłeś po Paryżu”.

W chwili gdy kapitan Eustazy kończył swe opowiadanie i brał ponownie namiary na konstelację Oriona, w szczególności na gwiazdy Alnitax, Anilam i Mintak, w barze zjawił się asystent pokładowy z arkuszem papieru w ręce.

Kapitan Eustazy w tamtych czasach, nie wiedząc jeszcze, co go może spotkać od kapitana Mauritzena, wolał sam na osobności sprawę zbadać. Przeprosił więc swych gości i szybko ruszył na spotkanie asystenta pokładowego.

- Telegram do pana kapitana - zameldował asystent. Kapitan szybko przeczytał, podziękował asystentowi i trzymając świstek ostentacyjnie w dłoni, rozpromieniony wrócił do biesiadników.

- Proszę szanownych panów, pozwolę sobie jeszcze raz na chwilę wrócić do „mego” paryskiego milionera. Przed paru dniami wysłałem do Nowego Jorku telegram następującej treści: „Drogi George, przybywam do Nowegojorku jako kapitan polskiego transatlantykaKOŚCIUSZKO”. W tej chwili otrzymałem od niego odpowiedź, skierowaną do naszego agenta: POWIADOMIĆ KAPITANA S.S. KOŚCIUSZKO EUSTAZEGO BORKOWSKI, BĘDĘ NA NABRZEŻU Z ŻONĄ I DZIEĆMI. GEORGE.

Seans

W czarnej zydwestce, w czarnym płaszczu nieprzemakalnym i w długich gumowych butach wszedł podczas obiadu do salonu pierwszej klasy ociekający wodą asystent pokładowy.

W salonie przy obiedzie nie obowiązywały wieczorowe stroje, mimo to wszyscy biesiadnicy byli w nie ubrani. Panie prześcigały się w demonstrowaniu swych wdzięków, otulonych w różnokolorowe najdroższe tkaniny, przesycone wonnościami, od których asystentowi mąciło się w głowie. Czerń panów podkreślała tęczową barwność pań. Delektowano się tym, co już było na talerzach i myślano o tym, co jeszcze zostanie w dniu dzisiejszym podane, sądząc z lektury barwnych kart menu leżących przed każdym.

Przy upajających trunkach i melodii granej przez doborową orkiestrę okrętową sylwetka oficera pokładowego wydawała się zjawą z innego świata, w którym panują wichry i burze. Czarna, twardo ciosana postać sunęła wprost do kapitana transatlantyka „Kościuszko”, idącego z Gdyni do Nowego Jorku. Kapitan w pełnej gali siedział przy honorowym stole, mając za swe najbliższe towarzystwo żonę ambasadora, udającą się do męża na nową placówkę; obok niej widać było mundur attache wojskowego, podobnie jak i ona śpieszącego na nowe stanowisko.

Zamilkły rozmowy przy stołach, oczy wszystkich skierowały się na nowo przybyłą, groźną postać. Z siły blasku lamp, odbitego w kroplach wody na ubraniu oficera, można było wnosić, co się dzieje tam, na zewnątrz zacisznego, przepelnionego zapachami i muzyką salonu. Tarn, gdzie czuwają ludzie zakuci jak w zbroje w nieprzemakalne pancerze. Rycerze morza, w ich rękach spoczywa życie tych tak teraz beztrąsko rozkoszujących się zabawą.

Czarna postać zasalutowała kapitanowi, meldując o tym, co się dzieje na oceanie:

- Sterujemy kursem Nord-Nord-West! Wiatr o sile pięć z Nord-Westu! Dryf i deklinacja bez zmiany. Barometr trzyma się. Niskie stratusy, deszcz, widzialność ograniczona do pięciu mil.

Kapitan z uwagą wysłuchał meldunku młodego oficera, po czym swym wielkim głosem powiedział:

- KochAAAny mój! Trzymać wszystko tak, jak do tej chwili! Zaraz po obiedzie do was przyjdę!

Trzymać wszystko tak, jak do tej chwili! -jak echo powtórzyła czarna postać w zydwestce, zasalutowała i zrobiła w tył zwrot, kierując się do wyjścia. Towarzyszyły jej spojrzenia wszystkich obecnych.

Asystent wrócił na mostek i podzielił się z oficerem wachtowym wrażeniem, jakie wywarł na pasażerach w salonie. Dodał przy tym, że przynosi nieodmiennie tę samą wiadomość od kapitana: „Trzymać wszystko tak, jak do tej chwili. Zaraz po obiedzie do was przyjde”.

Cała ta akcja, uprzednio przez niego zarządzona, miała na celu zrobienie przyjemności jemu samemu. Tym sposobem stawał się osobą wzbudzającą największe zainteresowanie wśród siedzących najbliżej niego. Jeśli istniała rzeczywista potrzeba obecności kapitana na mostku, to nie schodził z niego po kilka dni.

Teraz zaś wyjaśniał swoim sąsiadom przy stole:

- Mogę zawsze spokojnie tu siedzieć, bo oficerowie moi o każdej najmniejszej zmianie warunków nawigacyjnych meldują mi. Mogę spokojnie dowodzić tym statkiem, siedząc w salonie, bo wiem w każdej chwili, co się dzieje na morzu i ze statkiem, a to pozwala mi w porę wydać odpowiednie rozkazy.

Ciepła fala ufności zalała dusze pasażerów. Z takim kapitanem można bezpiecznie podróżować po morzu.

Następnego dnia kapitan na podwieczorku przyjmuje u siebie w kabinie kilka wybranych osób. Ciemne firanki nie przepuszczają światła dziennego. Przyćmiony blask lamp. Usługuje sam kapitan, nalewając z własnych zapasów najlepsze likiery i koniaki, podając czarną kawę. Rozmowa o wszystkim i o niczym do czasu, aż wszyscy zżyją się ze swymi miejscami, ocenią dobroć trunków i ich działanie. Błogie rozleniwienie ogarnia gości kapitana. Zmienia się oświetlenie. Obecni nie mogą teraz widzieć dokładnie swych twarzy, oświetlona jest wyłącznie zastawa.

Gospodarz znów się krząta, dolewa znane mu dobrze nektary. Po chwili słychać głębokie dźwięki gitary, trzymanej w doświadczonych rękach kapitana. Melodia usposabia do marzeń, każe słuchać i zapominać o wszystkim. Wśród dobranych do brzmienia głosu kapitana akordów słychać urywane zdania, wypowiedane półgłosem:

- Wszyscy jesteśmy pomiędzy Starym i Nowym Światem... (głęboki akord gitary) ... zawieszeni wśród głębin morskich... (jeszcze głębszy ton gitary)... Wszyscy tutaj zebrani dążymy razem, ale każdy z osobna do innego celu... (lekki rytm marsza)... Jesteśmy pełni wiary i poświęcenia... Każdy z nas pragnie wypełnić swój obowiązek jak najlepiej... Poświęcenie niektórych przerasta swym ogromem zwykle codzienne sprawy i trudy...

Struny gitary, prowadzone pewną ręką kapitana, wyczarowują dokładniej ogrom wysiłku i poświęcenia, niż to mogą wyrazić słowa.

Naraz w dźwięki te wplatają się melodie starych i nowych modnych kołysanek.

Struny wydają się szeptać: „Zaszło już słońko wśród różanych zórz, klęknij, dziecino, i rączki złoż...” A po chwili: „Śpij, mój synku...” Każda matka, która pozostawiła swe dzieci na nieosiągalnym dla niej w tej chwili lądzie, z drżeniem serca słucha tej melodii. Nagle zmienia się ona w bohaterski marsz, w ślad za nią idą słowa:

- Pani ambasadorowa porzuca swe dzieci... (akord mówi o tym, jak rwie się i szarpie serce matczyne) ...idzie tam, dokąd jej obowiązek Polki iść każe: hen, za ocean, na placówkę... Dla ojczyzny poświęca to, co ma najdroższego, pozostawia kraj (czego nie potrafią powiedzieć słowa kapitana, mówi gitara)...

Pani ambasadorowa czuje się w tej chwili bohaterką. Nie widać rysów jej twarzy. Widać jedynie przyciśniętą do oczu chusteczkę. Teraz już tylko struny mówią, co czuje pani ambasadorowa.

Melodia się zmienia. Z oddali suną pułki kawalerii. „Jak to na wojence ładnie...” mówi gitara. „O mój rozmarynie...” - słychać szczęk oręża i galop koni. W marsz kawaleryjski, grany z całą mocą, wplatane są urywki słów, mówionych przez struny, ale we wspomnieniach attache wojskowego przewijają się marsze, pełne trudu i znoju bitwy, w których brał udział, chwile otrzymywania odznaczeń za czyny bojowe... W szumie defilującej kawalerii słychać słowa kapitana o porzuconym dla nowej pracy kraju...

Attache jest nie mniej wzruszony niż pani ambasadorowa i cieszy się, że światła zostały jeszcze bardziej przyćmione. Dźwięki strun przenikają kolejno każdego, trafiają do serc wybraną przez kapitana drogą. Wszyscy zostają oczarowani, czują się bohaterami chwili.

Melodie utrwalają w pamięci to, co się oficjalnie nazywa „podwieczerek u kapitana”. Prawie każdy z obecnych dziwi się w duchu: kim jest ten człowiek? Kapitanem? Wielu z pasażerów spotkało w swym życiu co najmniej kilku kapitanów, ale ten jest kimś innym, chyba - Szamanem Morskim...

Żywa pomoc nawigacyjna

Pomoce nawigacyjne - to wydawnictwa książkowe; zawierające opisy mórz i oceanów, spisy latarni, roczniki astronomiczne, tablice pływów itp. Wszystko to służy nawigatorom do odpowiedniego wyboru drogi, by dojść bezpiecznie do „portu docelowego”.

ŻYWA POMOC NAWIGACYJNA została wykryta - czy odkryta -na parowcu „Kościszko” w 1931 roku w Nowyrn Jorku. Wielką w tym rolę odegrał organ powonienia kapitana naszego transatlantyka, Eustazego Borkowskiego.

Kapitan Eustazy mógłby, podobnie jak uroczą Tola Mankiewi-czówna, śpiewać:

Po co mi głos?

Po co mi głos?

Kiedy ja mam muzykalny nos!

To co śpiewała Tola swym nosem... rozumiał każdy. To co mówił, a niekiedy nawet śpiewał, kapitan Eustazy swym NOSISKIEM (jeśli nos Toli nazwiemy NOSEM, nie NOSKIEM), rozumieli wyłącznie WTAJEMNICZENI, to znaczy dłuższy czas z kapitanem Eustazym obcujący-

W tym rejsie sporo było na „Kościszce” wysoko postawionych

osób. Kapitan Eustazy miał więc podczas podróży wiele zajęć z podejmowaniem ich u siebie w kabinie czy w barze. Chcąc dać tym dostojnikom możliwość właściwej oceny pracy kapitana statku, WYREŻYSEROWAŁ kolejny SPEKTAKL, powierzając w nim, jak zwykle, główną rolę asystentowi pokładowemu, zjawiającemu się w ustalonych uprzednio przez kapitana momentach i meldującemu ściśle o tym, co się dzieje w danej chwili na morzu czy oceanie: z

43

jakiego kierunku wieje wiatr, i to koniecznie w rumbach po angielsku. Rodzaje chmur musiały być podawane po łacinie. Według kapitana takie wyrażenia, jak *STRATOCUMULUS*, *CUMULONIMBUS* lub *CIRROSTRATUS*, najsilniej podniecały zaciekawienie wsłuchujących się w meldunek OFICERA Z MOSTKU KAPITAŃSKIEGO, podającego siłę wiatru, stan mor/a, stopień zachmurzenia, widzialność światła latarni, obecną widoczność. No i jeszcze odpowiedzi na *zadawane* przez kapitana pytania: „JAK STERUJECIE? POPRAWKI KOMPASU? DRYF?

Wiadomości te i rozmowa z kapitanem wzmagaly zainteresowanie biesiadujących z nim osób nawigacją, a głównie kapitanem Eustazym.

Po odegranej scenie MELDUNEK Z MOSTKU kapitan Eustazy doniosłym głosem

nieodmiennym: KOCHAAANY MÓJ! rozpoczynał wydawanie ŚCISŁYCH, ale FIKCYJNYCH POLECENÍ. Nie znający tajników nosowej mowy kapitana (jeśli kapitan nie zaplanował, żeby słuchacze koniecznie zrozumieli te rozkazy), mogli najwyżej wyłowić pojedyncze wyrazy z bulgotu nosowych dźwięków wydawanych przez Eustazego.

Podczas postoju „Kościuszki” w Nowym Jorku miał przybyć na statek ambasador Rzeczypospolitej Polskiej. Przed jego przybyciem kapitan Eustazy zarządził na czas wizyty ambasadora wejście do kabiny asystenta nawigacyjnego z wieściami Z POKŁADU, by zdemonstrować ambasadorowi, że nawet w trakcie podejmowania tak dostojnych gości ON, KAPITAN EUSTAZY, w każdej chwili wie, co się dzieje na JEGO STATKU i może kierować pracami na nim pomimo nawału zajęć związanych z pobytem w porcie.

Na CAŁOPALNĄ OFIARĘ do odegrania tej sceny przed panem ambasadorem oficerowie pokładowi „Kościuszki” postanowili POŚWIĘCIĆ nowicjusza w tym rejsie, nie mającego dotychczas żadnego kontaktu z kapitanem Eustazym, młodzieńczego absolwenta Szkoły Morskiej w Tczewie - Henia Borakowskiego. Piastował on na statku godność aż szóstego oficera pokładowego - inaczej mówiąc, najmłodszego oficera nawigacyjnego. Uważaliśmy, że pojęcie ASYSTENT jest może bardzo zaszczytne na uniwersytecie, ale na statku co oficer, to oficer. OFICER, ale nie ASYSTENT.

Przez okres podróży z Gdyni do Nowego Jorku Henio miał zaszczyt oglądać tylko kilka razy, i to z niezbyt bliska, kapitana Eustazego. O rozmowie z nim, jak dotychczas, mógł tylko marzyć. Bezlitośnie wysłany NA PEWNE STRACENIE przez starszego oficera, Henio Borakowski zameldował się kapitanowi i ambasadorowi jako stary wiarus, wzbudzając swoją znakomitą postawą podziw nie tylko ambasadora, ale i kapitana Eustazego, jako że Henio po skończeniu Szkoły Morskiej w Tczewie i po odbyciu służby wojskowej był również podchorążym Marynarki Wojennej. Doskonale wypowiedzianym meldunkiem OŚWIECIŁ kapitana Eustazego, że: Wyładowują z pierwszej, drugiej i trzeciej ładowni jednocześnie. Wyładunek odbywa się bardzo sprawnie, nie było żadnych uszkodzeń i reklamacji.

Po skończonym meldunku doszedł do przerażonych uszu Henia, sprężonych jak i cała sylwetka na baczność, jedyny dźwięk zrozumiały: - KOCHAAANY MÓJ! - Potem wlały mu się do uszu potokiem bulgocące, wymawiane przez nos wyrazy. Ani ich zrozumieć, ani odgadnąć sensu Henio nie był w stanie. Z gestykulacji kapitana domyślił się, że nadszedł rytualny moment wyrecytowania usłyszanych rozkazów i odmaszerowania. Pomimo największego zmobilizowania swych sił fizycznych i duchowych nie potrafił powtórzyć otrzymanych poleceń, jak tego wymagał kapitan Eustazy i ETYKIETA MORSKA. Z całego przemówienia kapitana rozumiał tylko, że kapitan go KOCHA, ale wiedział, że powtórzenie

czegoś podobnego było równoznaczne ze spisaniem ze statku z wyrokiem niepoczytalnego. Wolał to przemilczeć, a żadnego innego słowa nie udało mu się z nosa kapitana wyłowić i pojąć. Długi więc rozkaz kapitana skwitował lekkim uderzeniem obcasów. Następnie zrobił najbardziej przepisowy w wojsku i w życiu „w tył zwrot” i odmaszerował z uczuciem ssącej próżni w dołku i w głowie.

Oficerowie - pierwszy, drugi i trzeci - z maskowaną ciekawością przyglądali się twarzy Henia po jego powrocie na mostek. Pierwszy, czyli starszy, oficer spytał go obojętnym głosem: -Jakie pan przyniósł rozkazy od kapitana?

Nagły rumieniec wstydu oblał twarz Henia. W porywie szczerości wyjaśniał naiwnie:

- W rozkazie kapitana zrozumiałem wyłącznie to, że kapitan mnie kocha. Ani jednego słowa poza tym, mimo że kapitan przemawiał do mnie dosyć długo. Ale - usprawiedliwiał się Henio - nie mam wątpliwości, że nikt na świecie nie potrafiłby tego zrozumieć.

Oficerowie, zwłaszcza starszy, przybrali bardzo poważny wyraz twarzy i poradzili mu, by poszedł jeszcze raz do kapitana i dowiedział się, co zarządził.

- W braku instrukcji od kapitana mogą wymknąć nieporozumienia - mówił starszy oficer. - A przyczyną ich będzie pan, jako ten, który nie powtórzył dokładnie poleceń kapitana. Przykro mi bardzo, ale obawiam się niepożądanych następstw z powodu niewykonania rozkazu.

Wstyd nie pozwolił szóstemu oficerowi zameldować się natychmiast u kapitana z prośbą o powtórzenie wydanych przez niego rozkazów. Nie mógł przecież się przyznać, że przemówienie kapitana było dla niego bełkotem nosowych sylab. Przeważał jednak STRACH. Sparaliżowany nim Henio znalazł się w sytuacji bez wyjścia.

Podczas toczącej się w jego myślach walki przypomniał sobie, że w momencie gdy kapitan zaczął mu wydawać polecenia, w drzwiach kabiny ukazała się stewardesa kapitana, pani Klaudia. Myśl odnalezienia jej stała się szczytem jego marzeń i nadziei. Przy jej pomocy może uda mu się wykonać polecenie starszego oficera.

- Pani Klaudio - zawołał, gdy ją odnalazł - czy może mi pani powtórzyć, MNIEJ WIĘCEJ chociaż, co kapitan mówił do mnie w chwili, gdy weszła pani do kabiny? Nie zrozumiałem nic oprócz jednego słowa: KOCHAAANY. Starszy oficer żąda, abym mu koniecznie powtórzył cały rozkaz kapitana!

- Niech się pan asystent nie martwi - powiedziała pani Klaudia z miłym uśmiechem, domyślając się, że Henio padł ofiarą często powtarzanego dowcipu oficerów. - Proszę uważnie słuchać, kapitan powiedział tak: „Kochany mój, proszę mi zameldować zakończeniwyładunku z pierwszej ładowni, zakończeniwyładunku z drugiej ładowni,

zakończenie wyładunku z trzeciej ładowni. Jeżeli nie będziecie czegoś wiedzieli, to natychmiast proszę przyjść do mnie i MNIE spytać, pomimo obecności pana ambasadora”. To wszystko. Po pana wyjściu to ostatnie polecenie powtórzył bardzo wyraźnie panu ambasadorowi. „Dziękuję, Kochany mój!” - zakończyła swe przemówienie pani Klaudia, naśladując świetnie głos kapitana Eustazego.

Po wysłuchaniu tych krzepiących słów Henio odzyskał werwę i humor. Ręczę ruszył do starszego oficera, czując się wyratowany z beznadziejnej otchłani, w którą wpadł tak niespodziewanie. Idąc, błogosławił w myślach panią Klaudię jako przez Opatrzność zesłaną ŻYWA POMOC NAWIGACYJNĄ. Czuł, że nad pokładem unoszą go skrzydła niewysłowionej radości. Przy ich pomocy znalazł się przed starszym oficerem, udającym wciąż jeszcze mocno zafrasowanego brakiem rozkazów od kapitana.

Z nutą wielkiego zadowolenia w głosie meldował:

- Kapitan powiedział: „Kochany mój, proszę mi meldować zakończenie wyładunku z pierwszej ładowni, zakończenie wyładunku z drugiej ładowni, zakończenie wyładunku z trzeciej ładowni. Jeżeli nie będziecie czegoś wiedzieli, to natychmiast proszę przyjść do mnie MNIE spytać, pomimo obecności pana ambasadora”.

Wielkie było zdumienie oficerów. Niedowierzająco patrząc na SZÓSTEGO, doszli do przekonania, że tak przebiegłego najmłodszego oficera pokładowego w swoim życiu jeszcze nie spotkali. Ponieważ byli to ludzie w takich sprawach pozbawieni litości, orzekli natychmiast, że ten rozkaz jest chyba z palca wyspany, bo miałby sens tylko wówczas, gdyby pan ambasador został na noc. Rozpoczęli bowiem wyładunek niedawno i wyładunek z trzeciej mogą zakończyć najwcześniej po północy, a może nawet nad ranem.

- Ale skąd pan tak dokładnie teraz wie, co kapitan panu powiedział? Przed chwilą mówił pan nam, że nie zrozumiał z jego przemówienia ani słowa. Poprosił pan może pana ambasadora, by panu powtórzył?

Zdetonowany tymi drwiącymi uwagami Henio zamilkł. Miał zamiar zataić nowo odkrytą pomoc nawigacyjną, ale jego poprzednie oświadczenie o „nosowej” mowie kapitana wykluczało obecnie tłumaczenie, że na przykład cudem odzyskał świadomość po oszłomieniu spowodowanym pierwszym spotkaniem z kapitanem Eus-tazym, i to w obecności ambasadora. Bezlitośnie nękany pytaniami kolegów przyznał się, że to, co do niego mówił kapitan, przetłumaczyła mu stewardesa Klaudia.

- Zauważyłem, że była w kabinie kapitana, gdy ten wydawał mi polecenia.

Dowiedział się potem, że pani Klaudia RUTKOWSKA jest wdową, zna trzy języki obce i nosowy kapitana Eustazego, że ma w swej pieczy kabiny pasażerów kabinowych i

kabinę kapitana.

Na mostku prawą ręką do wszystkich kabaretowych nieomal poczynań kapitana Eustazego był sternik August BUDZISZ, marynarz z wieloletnią praktyką na niemieckich statkach handlowych. „Nadsternik” ten z pobłażliwą wyrozumiałością brał teraz udział w FACECJACH kapitana Eustazego, wyprawianych przed pasażerami. Naśladował nawet sposób chodzenia kapitana, czyli Starych Wilków Morskich Siedmiu Mórz, nie odrywając pięt od pokładu, by nie stracić z nim kontaktu przy wielkich przechyłach. Podobnie jak kapitan Eustazy, poruszał się na mostku jak gdyby na nartach. Poza zasięgiem wzroku kapitana i na rodzinnym Helu August chodził normalnie.

W kabinie kapitana Eustazego sternikiem usiłowała być pani Klaudia. Jej wysiłki, by zmniejszyć bojaźń kapitana Eustazego przed żoną, nie odnosiły większego skutku. NIKT bowiem i NIC nie mogło powstrzymać kapitana od REPREZENTACJI. Hojnie rozdawał butelki koniaku lub kartony z papierosami. W wyniku tej szczodrobliwości mógł kapitan Eustazy wręczać żonie na życie tylko nikłe szczątki swych miesięcznych poborów.

Dla wielu pasażerek kabinowych, pierwszy raz podróżujących statkiem przez ocean, była pani Klaudia wyrocznią w sprawach okrętowego *SAVOIR HVRE'U*. Posiadając cechy idealnej stewardesy: takt, wyobraźnię i dobre serce oraz hołdując dewizie: GRZECZNOŚĆ JEST TYM DLA UMYŚLU, CZYM WDZIĘK DLA TWARZY, okazywała się przez całą podróż przemiłą doradczynią oddanych jej pieczy pasażerek.

Pani Klaudia była nieomylna w doborze koloru sukni dla każdego oświetlenia i odpowiedniej do niej biżuterii. Znała też tajemnice drogich kamieni. Twierdziła, że szafir oznacza żal, diament - niewinność, topaz - powodzenie, szmaragd - szczęśliwą miłość, opal - zmienność, a nawet nieszczęście, niekiedy nadzieję, malachit przepowiada pomyślność.

Pasażerka wzbudzająca w salonie okrętowym uznanie i zachwyt swym wyglądem - dzięki uczesaniu, toalecie i ozdobom - pozostawała bardzo długo wdzięczna pani Klaudii i jeśli to było możliwe, zapraszała ją do swego domu.

Nie posiadała pani Klaudia urody. Ale gdy schodziła ze statku”na ląd w doskonale skrojonym i z najlepszego materiału ubiorze, świetnie dostosowanym do pory roku i dnia, a także do jej dojrzałego wieku - wyglądała jak gdyby wycięta z najnowszego żurnalu.

W Polsce pani Klaudia w każdym domu wręczała na odchodnym pokojówce podającej jej okrycie dwadzieścia złotych. Tak hojnie obdarowana panna (stanowiło to nieomal całą jej miesięczną gażę) była przekonana, że miała zaszczyt usłużyć co najmniej milionerce. Podziw pokojówki był tym większy, gdy się dowiadywała, że domniemaną milionerką była tylko stewardesa kapitana Eustazego.

Jak poczwarka zmienia się w motyla, tak Henio BORAKOWSKI, urodzony 2 lipca 1907 roku w Szawlach na Litwie, szósty oficer na „Kościszce”, zaczął pełnić wiele innych, pokrewnych z tym zawodem funkcji, płynając w charakterze marynarza i oficera do 1935 roku.

Od 1935 do 1937 roku był sekretarzem Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a w latach 1937-1939 pierwszym kapitanem portu w nowo wybudowanym porcie we Władysławowie. Od wybuchu wojny do 1945 roku przebywał w niewoli hitlerowskiej w obozie Woldenberg. Od wyzwolenia do 1950 roku był organizatorem Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a następnie Ministerstwa Żeglugi -jako naczelnik Wydziału Żeglugi oraz doradca żeglugowy. W 1948 roku - w roli przewodniczącego polskiej delegacji - wziął udział w Międzynarodowej Konferencji w Sprawie Bezpieczeństwa Życia na Morzu w Londynie. W latach 1950-1953 pełnił funkcję kierownika nauk na „Darze Pomorza” oraz kapitana żaglowca szkolnego „Janek Krasicki”. Od 1953 do 1957 roku był naczelnikiem Wydziału Portów w Urzędzie Morskim, a następnie - do 1961 roku - dyrektorem Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Od 1961 do 1969 roku pływał jako kapitan na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej.

Pomimo odejścia na własną prośbę na emeryturę pracuje na półetacie jako zastępca głównego nawigatora w PŻM, zastępując po kilka miesięcy kapitanów na statkach PŻM, w szczególności na dużych zbiornikowcach. Opracowuje jednocześnie program szkolenia załóg na zbiornikowcach. Jest również autorem książki „Zbiornikowce i ich eksploatacja”.

Bukiet

Podczas sztormowej pogody na Morzu Północnym fale piętrzyły się nad dziobem naszego transatlantyka „Kościeszko” i okryte białą pianą przetaczały przez jego pokład dziobowy. W przeciwieństwie do naszych dwóch innych transatlantyków - „Polonii” i „Pułaskiego” - „Kościeszko” miał nieprzerwany pokład od dziobu do rufy. Drugą właściwością „Kościeszki” była zdolność, z jaką unikał zalania dziobu, nawet na dużych falach oceanicznych.

Właściwość tę wykorzystał w sposób osobliwy kapitan Eustazy Borkowski, by zaćmić kapitanów dwóch tamtych transatlantyków, Mamerta Stankiewicz i Zdenka Knoetgena, oraz wszystkich innych kapitanów na świecie -jako jedyny w tym zawodzie ZAKLINACZ FAL. Po długich „studiach” nad zachowaniem się „Kościeszki” na fali doszedł do doskonałości w ocenie, która fala i kiedy przewali się przez dziób, a która nie wejdzie. Obliczył także czas, w którym można bez obawy przejść przez pokład od nadbudówki salonu i mostku do przedniego masztu oraz wrócić „suchą stopą” - pomimo sztormu i fali.

Przy sprzyjającej, słonecznej pogodzie, z wiatrem i falą z dziobu, kapitan Eustazy przyprowadzał pasażerów w zaciszne miejsce za nadbudówką, jako wyjściowe na dziób, i po krótkim zaznajomieniu pasażerów - ściślej mówiąc: pasażerek - ze swoim DAREM ZAKLINANIA FAL, proponował sprawdzenie skuteczności jego zaklęć. W tym celu należało z pełnym zaufaniem wziąć go pod rękę i udać się na przechadzkę po zalewanym przed chwilą falami pokładzie. Pań nie dosięgała ani jedna kropla wody!

Ściskając ramieniem rękę przepelnionej wiarą w jego czarodziejstwo pasażerki, ruszał z nią w wyliczonym przez siebie momencie w kierunku dziobu i piętrzących się nad nim fal. Wysoko wznosił swą prawicę, jak gdyby błogosławił wzburzone fale, głośno mówiąc: CICHO, MATKA MORZE! CICHO, MATKA MORZE! CICHO, MATKA MORZE! To trzykrotnie wymawiane zaklęcie służyło mu do obliczenia momentu, w którym trzeba było wyruszyć do obranego punktu przy maszcie. Uroczyście i bardzo wolno, jak gdyby kroczył w procesji, prowadził nieprzytomną z podziwu dla niego damę po pokładzie, przez który przed chwilą przeszła szalejąca fala.

Nie dające się opisać zachwyty i zdumienie pasażerów objawiały się najpierw zbiorowym westchnieniem ulgi, gdy kapitan, trzymając pod rękę panią nawet nie muśniętą bryzgami fali, odprowadzał ją, jak gdyby była królową, ku początkowi WYCZAROWANEJ przez niego podróży. Największy jednak entuzjazm wybuchał wówczas, gdy olbrzymia fala hucząc wchodziła na pokład, zalewając „nie wystygłe” jeszcze ślady stóp TAKIEGO

KAPITANA i wyznawczyńi jego czarodziejskiej mocy.

W 1936 roku do służby na linii Europa -Nowy Jork w dniu 18 maja wszedł siostrzany statek „Piłsudskiego” - motorowiec „Batory”. Sława zaklinacza fal na „Kościszce”, spotęgowana legenda, otoczyła kapitana Eustazego również na „Batorym”, gdzie znalazły się osoby, które miały już za sobą kilka podróży na „Kościszce” pod jego dowództwem,

W końcu maja wszedł do służby na tej linii największy statek zbudowany przez Anglików, RMS „Queen Mary”.

Na „Batorym” tematem nieustających rozmów wśród pasażerów były nowoczesne statki pasażerskie, których „wielkość” łączono z „wielkością” kapitana Eustazego. Pomimo całej dumy narodowej z posiadania dwóch najbardziej nowoczesnych statków, „Piłsudskiego” i „Batorego”, uważali oni, że sprawią Eustazemu wielką przyjemność, jeżeli uznają go za jedynie godnego dowodzenia takimi statkami, jak „Ojciec Mary”. Jednocześnie dzielono się wyczytanymi wiadomościami o największych transatlantykach. I tak na przykład wysokość „Queen Mary” oceniano w zestawieniu ze Statuą Wolności w Nowym Jorku... Mostek „Queen Mary” był na wysokości jej wyciągniętej ręki. Przez każdy z kominów mogły przejść, idąc równolegle, TRZY NAJWIĘKSZE LOKOMOTYWY angielskie. Trzysta tysięcy robotników było zatrudnionych przy budowie przyszłej „Queen Mary”. Dla dobrania odpowiedniego kształtu do rejsów przez Północny Atlantyk, wykonano przeszło siedem tysięcy eksperymentów z mnóstwem modeli. Każdy z nich w basenach doświadczalnych przebył tysiąc mil. Dla sprawnej obsługi dwóch tysięcy pasażerów i tysiąca pięćdziesięciu ludzi załogi, dla szybkiego ich przerzucania przez 11 pokładów było 11 wind. Każda kotwica tego olbrzyma ważyła 16 ton. Największe, jakie dotychczas skonstruowano. Prędkość 28 węzłów.

Chętnie widziano by kapitana Eustazego jako dowódcę „Normandie”, a to z powodu zdobycia przez nią Błękitnej Wstęgi Oceanu. Największa prędkość, jaką statek osiągnął, wynosiła 31,37 węzłów. Z Southampton do Nowego Jorku przeciętna wynosiła 29,53. W drodze do Europy - 30,34. „Normandie” mogła zaokrętować łącznie 3317 pasażerów i 1345 członków załogi. Ze względów bezpieczeństwa podzielona była na wodoszczelne przedziały, z których 32 było zamykanych hydraulicznie, a 29 ręcznie. Prędkość zawdzięczała swym 160 tysiącom koni mechanicznych. Ton rejestrowych liczyła 79 283; miała 12 pokładów, by nie mówić już o luksusie i pięknej dekoracji sal. Wodowana była 29 października 1932 roku.

Przypominano sobie również dawne rekordy takich statków, jak „Europa” i „Bremen” oraz „Conte di Savoia”.

Z opowiadań o „Bremen” paniom najbardziej imponowała promenada, obramiona

witrynami magazynów z najbardziej luksusowymi wyrobami. Ramy okien wystawowych były koloru niebiesko-żółtego lub obite świńską skórą. Wobec tych magazynów błędny wiadomości w rodzaju, że stępka „Bremen” ma kształt kroplisty, co pozwala utrzymać większą stateczność i nie naraża statku na wynurzanie się śrub przy dużej fali. W 1929 roku „Bremen” zdobyła Błękitną Wstęgę Oceanu, osiągając prędkość 27,93. Wstęgę odebrała jej SIOSTRA „Europa”. Nie szczyła się PROMENADĄ, ale jej magazyny były równie dobrze zaopatrzone. Prędkość w lipcu 1929 roku wyniosła 27,91 [?] węzłów.

Oba statki zyskały miano LEWIATANÓW KOMFORTU, prędkości i bezpieczeństwa. Komfort dla 2147 pasażerów „Bremen” i 2164 „Europy” zapewniały 23 windy elektryczne, sale kinowe, strzelnice, sale gimnastyczne i balowe, baseny pływackie jak również łączność z giełdami, umożliwiającą przeprowadzanie transakcji giełdowych z ich pokładu. By przyspieszyć dostarczanie poczty, zabieranej w granicach 220 kilogramów, zaopatrzone „Bremen” w samolot wystrzeliwany za pomocą katapulty.

KOMFORT stawiano na równi z BEZPIECZEŃSTWEM. Podwójne dno i 15 sekcji wodoszczelnych. Przy zalaniu trzech sekcji wodą z rufy i czterech od dziobu statek mógł kontynuować podróż. Łodzie ratunkowe na 145 osób miały tak zabezpieczone motory, że nawet zalane wodą mogły pracować.

Niektórzy pasażerowie pamiętali jeszcze wielkie dni chwały transatlantyków włoskich: „Conte di Savoia” i „Rexa”. Oba swego czasu zdobyły Błękitną Wstęgę Oceanu. „Conte di Savoia” w maju 1933 roku prędkością 27,53, „Rex” w sierpniu 1934 roku - 28,92. Na „Conte di Savoia” sensacyjną nowością były STABILIZATORY PRZECHYŁÓW, działające na zasadzie wirującego bąka. Dzięki nim przechyły statku podczas złej pogody nie miały więcej niż dwa i pół stopnia na każdą burtę. Były one LIKWIDATORAMI STRACHU PRZED MORSKĄ CHOROBA. Ci, którzy jej się obawiali, a musieli odbyć podróż do Nowego Jorku, bez wahania nabywali bilety na podróż tak wspaniałym statkiem, jak „Conte di Savoia”.

WIELKI kapitan Eustazy, z zachwytem połykając pochlebstwa, w których stale powtarzały się życzenia mianujące go kapitanem jednego ze wspomnianych statków, miał je zapewne ciągle w myślach i kto wie, czy mu się we snach takie kapitanowanie na największych „lajnerach” nie jawiło...

WIECZÓR KAPITAŃSKI na „Batorym”.

Przy końcu uczyty, na dany przez kapitana Eustazego znak, pojawiał się jego PODCZASZY, czyli steward Bolesław, z olbrzymią tacą, na której zamiast napojów

znaczonych gwiazdkami piętrzyły się artystycznie ułożone wiązanki z chabrów i kłosów żyta. Misternie splecione jeszcze w kraju, były pieczołowicie przechowywane w odpowiedniej temperaturze w chłodni okrętowej, by nie straciły nic ze swej świeżości, aż do momentu CZARÓW, które odprawiał kapitan podczas Wieczoru Kapitańskiego na SWOIM statku.

Dwumetrowej nieomal wysokości, kapitan uroczyście przesuwa się pomiędzy stołami, a za nim nieodstępny PODCZASY, dźwigający tacę. Kapitan zatrzymuje się co chwila. Obu rękoma bierze z tacy wiązanką z taką pieczołowitością, jakby to był klejnot /budowany z najbardziej kruchych substancji, i wręcza ją damie, oczarowanej świeżością kwiatów mimo przebycia przez nie oceanu. Mienia się szafirem chabry, złotem - kłosy. Po obdarowaniu wszystkich dam na sali kwiatami z Polski kapitan wraca na miejsce i wznosi swe olbrzymie dłonie nad oczarowanymi słuchaczkami mówiąc:

- Te kłosy, które miałem zaszczyt paniom wręczyć, niech przypomną, że były pokarmem ich pradziadów, dziadów i ojców, zanim wyruszyli do Nowego Świata... gdzie już panie przyszły na świat. Te chabry niech paniom przypomną ich piękną ojczyznę, po której każda z pań odziedziczyła swą piękność. Ojczyznę, nigdy przez żadną z pań nie zapomnianą, o czym świadczy ich obecność na tym polskim statku, którym mam zaszczyt dowodzić, oraz to, że mogę porozumiewać się z nimi mową praojców, przechowaną w pamięci przez panie do tej chwili. Te właśnie czynniki złożyły się na to, że nie zazdroszczę kapitanowi „Europy” czy „Bremen”. Nie zazdroszczę kapitanowi „Conte di Savoia” ani „Normandie”. Nie zazdroszczę nawet kapitanowi najnowszego i największego statku „Queen Mary”. Jestem bowiem najszczęśliwszym kapitanem na świecie. Jeśli mnie państwo zapytają, dlaczego, odpowiem: Bo tylko mnie jednego na świecie otacza taki

BUKIET PAŃ!

Kochaaani moi oficerowie

Od kilku dni kapitan prawie nie opuszczał mostku. Ciężki sztorm na Morzu Północnym nękał „Kościszkę” z siłą jedenastu-dwunastu stopni w skali Beauforta. Morze nie chciało się uspokoić nawet w Skagerraku. Nudził się kapitan, nudzili się oficerowie.

Choroba morska trzymała prawie wszystkich pasażerów w kabinach.

Naraz w nocy 12 listopada 1933 roku czerwone rakiety wzywające pomocy przerwały monotonne sztormowe godziny. Zawiadomiony kapitan zjawił się natychmiast na mostku w swej olbrzymiej futrzanej czapie.

- KochAAani moi! Kto wzywa MOJEJ pomocy?

W tej samej chwili nowa rakietka zabłysła w ciemności.

- Położyć się na kurs do wzywających MOJEJ pomocy! – zagrzmiął kapitan. - Załogę postawić w stan pogotowia! Przygotować szalupy do spuszczenia, liny, reflektory, sztormtrapy!

Wszystko było gotowe do akcji, gdy „Kościszko” zbliżył się do statku wzywającego pomocy. Był nim niemiecki parowiec rybacki „Horst Wessel”. Na widok zbliżającego się transatlantyka załoga trawlera w liczbie dwunastu ludzi spuściła łódź ratunkową i podpłynęła do „Kościszki”, który tak się ustawił, by zasłonić łódź przed falami. Po chwili wszyscy już byli na pokładzie.

- KochAAany mój! - przykazał kapitan intendentowi. - Proszę zaopiekować się rozbitkami, by im na niczym nie zbywało.

Uszkodzony „Horst Wessel” wciąż trzymał się na wodzie.

- KochAAani moi! - rzekł na ten widok Szaman do oficerów i załogi. - My kochamy statki. Zrobimy wszystko, co w naszej mocy, by ocalić ten parowiec. Na ochotnika niech zgłosi się jeden oficer i trzech marynarzy.

Wobec tego, iż wszyscy okazali się ochotnikami, kapitan polecił, że pójdą ci, którzy mają służbę.

-Jeśli będzie nadzieja uratowania - instruował w ostatniej chwili - weźmiecie hol! Widzę, że kochacie statki i że zrobicie wszystko, by uratować ten parowiec.

Pomimo szalejącego sztormu i śnieżycy nowa załoga statku „Horst Wessel” przyjęła hol i podniosła na rufie polską banderę.

Sztorm przybierał na sile. Fala wzrastała. Po sześciu godzinach hol pękł i „Horst Wessel” zniknął w śnieżycy. Nowa załoga wystrzeliła rakiety, by dać znać, w którym miejscu się znajdują. Kiedy „Kościszko” zbliżył się do trawlera, otrzymał wiadomość, że woda

zalała magazyn z karbidem używanym do oświetlenia i że wody wciąż przybywa. Kapitan uznał sytuację za zbyt niebezpieczną ze względu na możliwość wybuchu i kazał całej czwórce wrócić na „Kościeszkę”.

Witając przybyłych z powrotem na pokład, powiedział:

- KochAAAni moi! Pod moim dowództwem nauczyliście się kochać każdy statek. Dziękuję wam za wykazaną prawdziwą miłość marynarza do swego domu, na którym przebywa morza i oceany.

Oficer, który słuchał tego przemówienia, powiedział z żalem w głosie:

- Gdyby pan kapitan zaczarował MATKĘ MORZE, to na pewno ten statek by ocalał.

Spod wielkiej czapy Szamana padła odpowiedź:

- KochAAAny mój! Lepiej byś głupstw nie gadał!

Zaćmienie Szamana

Do największych lingwistów świata należałoby zaliczyć Adolfa Ardschullera, pomocnika intendenta na naszym transatlantyku „Kościszko”. Wybił się pan Adolf dzięki swemu wielkiemu poczuciu humoru, błyskawicznej orientacji i dwóm metrom wzrostu, toteż jego rozmowy z kapitanem Eustazym Borków kim toczyły się na jednakowym poziomie.

Jedną z najbardziej popisowych ról kapitana Eustazego było demonstrowanie liczby znanych przez niego języków obcych. Dane na ten temat zmieniały się w zależności od humoru, fantazji i okoliczności.

W przeddzień wyjścia „Kościszki” w jedną z podróży w latach 1932-1934 kapitan Eustazy podejmował kilka znakomitych osób w barze okrętowym. Im wybitniejsze podejmował osobistości, tym większe miał chęci zademonstrowania swych niecodziennych i niekiedy osobliwych zdolności jako kapitan statku. Po uświadomieniu obecnych, jak wielką ciążą na nim obowiązkami związane z prowadzeniem codziennej korespondencji statkowej, dla której jednak nie chciał opuszczać swych przemiłych i kochanych gości, kapitan Eustazy postanowił na poczekaniu wyczarować wspaniałą scenę z dyktowaniem stenograficznych listów. Najslabszym punktem zamierzonego widowiska w jednej odsłonie była niemożność powiadomienia i przygotowania do niego drugiego aktora w osobie pomocnika intendenta, Adolfa Ardschullera. Zawezwany przez stewarda, zgodnie z rozkazem kapitana, pan Adolf zameldował się z PRZYBORAMI PISEMNYMI w barze.

Ardschuller, pilnie w tej chwili potrzebny kapitanowi do odegrania kluczowej roli wielkiego lingwisty, był naturalnie przez kapitana „kochany”, co z ust jego własnych usłyszał:

- KochAAAny mój, nie mogłem opuścić tak miłego towarzystwa i wobec tego wezwałem ciebie. Podyktuję ci kilka listów, będziesz je szybko stenografował, by jak najmniej zabrały mi czasu, a są bardzo pilne.

Adolf Ardschuller pojęcia nie miał o stenografii, ale pływając pod rozkazami Eustazego Borkowskiego nauczył się już wielu rzeczy, a przede wszystkim: nie przeciwstawiać się żadnemu ZŁU wynikającemu z niespodziewanych i osobliwych zachcianek natchnionego kapitana.

Kapitan wiedział, że Adolf, znając niemiecki i angielski, zupełnie nie zna stenografii, w związku z czym obawiał się z jego strony wybuchu bezmyślnej szczerości. Mimo to nakazał:

- KochAAAny mój, a więc stenografuj!

I kapitan zaczął szybko w swoim nosowym języku dyktować po niemiecku list do Hamburga w sprawie przysyłania ofert na nowe kotwice. W galopie wyrzucanych słów kapitan nie zapomniał wtrącić pytania po polsku:

- KochAAAny mój, zanotowałeś?

Rzadkie włosy na głowie pana Adolfa w pierwszej chwili zjeżyły się na wiadomość, że ma stenografować, i już miał na języku przeprosiny, że stenografii nie zna, ale ten moment osłupienia, dostrzeżony w porę przez kapitana, został zalany potokiem niemczyzny znanej Adolfowi. Ardschuller wiedział, że sprawy tego rodzaju załatwia inspektorat linii bez udziału statku czy kapitana, i to w Danii, zorientował się więc, że ma w tej chwili GRAC rolę świętego stenografa, że scena z listami jest stworzoną przez kapitana nową jego FATAMORGANĄ.

- KochAAAny, dopisz, że sprawę należy traktować jako bardzo pilną.

Adolf wpadł już w rytm kapitana i jak echo powtórzył po polsku:

- Jest, traktować jako bardzo pilną - akcentując to jeszcze raz silniej po niemiecku. Błogi uśmiech zadowolenia przeleciał przez twarz kapitana Eustazego. Ardschuller wgrzył się w wyznaczoną mu rolę.

- Teraz drugi list, mój kochAAAny.

Adresatem była stocznia we Francji, gdzie kapitan chciał dokować „Kościszkę” w najbliższej przyszłości, jeszcze w tej podróży. Ard-schuller o francuszczyźnie miał mgliste pojęcie, ale stawiane przez niego na papierze „robaczki” mogły równie dobrze zawierać tekst francuski, jak każdy inny. Stawiał je nawet szybciej, niż kapitan dyktował. Jedyne słowo zrozumiałe z tego listu brzmiało: CHER-BOURG. Tam właśnie kapitan Eustazy zdecydował dokować „Kościszkę”, choć wiadomo było, że dokowanie odbędzie się w Gdańsku.

- Zanotuj, kochAAAny: SPRAWĘ TRAKTOWAĆ JAKO WYJĄTKOWO PILNĄ.

List do Sewilli nie wywołał już w panu Adolfie żadnych wewnętrznych oporów. Ponieważ nie rozumiał ani jednego słowa padającego z ust kapitana, mógł, „stenografując”, całym sercem oddać się stawianiu najbardziej wymyślnych znaków. Gdy kapitan zamilkł - dając mu tym samym do zrozumienia, że musi list pokwitować - Ardschuller powiedział:

- Jest, panie kapitanie: WYJĄTKOWO PILNE.

Po chwili z zachwytem wysłuchał i zanotował w postaci paru esów-floresów nowy adres: ILUSTRISSIMO SENHOR DOCTOR FREDERICO DE OLIYIERA. TRAYESSA SANTA CATARINA. TRINTA SETĘ LISBOA PORTUGAL.

I dalej: *EXCELENTISSIMO SENHOR DOCTORI*

Wiedział teraz, że pisze list po portugalsku, i z nabytą już wprawą stawiał znaczki

„stenograficzne”. Odtwarzał w nich mimo woli widziane niegdyś pismo arabskie i sanskryt. Rzecz najważniejsza, że stawiał je już pewnie i sprawnie.

Między wznoszonymi od czasu do czasu przez kapitana toastami na cześć przemilych i kochanych gości a słowami nowego listu wyłowił znajome STOCKHOLM. Wynikało z tego, że „stenografuje” teraz po szwedzku. Chcąc ożywić monotonię „robaczekowania”, zadał kapitanowi pytanie:

- Czy to pismo, panie kapitanie, również traktować jako PILNE?

- KochAAAny mój, jak możesz o to pytać? Sam widzisz, wynika to z treści listu, a przecież w żadnym wypadku - gdyby to nie było aż tak pilne - nie nudzilibyśmy tą korespondencją naszych kochanych gości.

Z wdzięcznej i melodyjnej włoskiej mowy pan Adolf wyłowił nazwę miasta Genova la Superba. Poza tym żadnych trudności i ten list mu nie nastęczał.

W liście do Halifaxu w Kanadzie kapitan wyznaczał komisję ekspertów dla powtórzenia orzeczenia w sprawie szkód po sztormie w poprzedniej podróży, ponieważ popełniono kilka nieformalności, które w najbliższej podróży musiały być wyjaśnione. Stenografując to polecenie, Ardschuller nie mógł sobie przypomnieć ani sztormu, ani komisji w Halifaxie, podziwiał natomiast w duchu inwencję kapitana Eustazego. I znów w odpowiednim momencie służbiście skandował: -Jest, panie kapitanie, BARDZO PILNE.

Trudno było odgadnąć, ile jeszcze takich pilnych korespondencji kapitan Eustazy miał w zanadru. Po tym liście ogólne zdumienie ogarnęło „kochanych gości”, przed którymi kapitan demonstrował swe lingwistyczne i pisarskie zdolności. Zdumienie ich jednak skupiło się w zupełnie innym kierunku. Goście wiedzieli, że kapitan zna kilkanaście języków, ale zdolności urzędnika znającego tyle języków z umiejętnością ich stenografowania stawiały go w jakiejś niespotykanej dotychczas pozycji unikat i sławy lingwistycznej. Orzeczenia dostojnych gości były zgodne i jednogłośne, że urzędnik o takich wyjątkowych zdolnościach marnuje się na tym statku, zamiast odgrywać jakąś dominującą rolę na placówce dyplomatycznej. Co gorsza, niektórzy goście zaczęli już mieć w stosunku do niego swoje zamiary.

Nieprzewidziany kierunek zainteresowań gości zmusił kapitana do natychmiastowej reakcji. Zamiast nowego listu w jakimś innym języku, Ardschuller usłyszał rozkaz, już w języku polskim, podany dosyć wyraźnym, nienosowym głosem:

KochAAAny mój, zajmiesz się niezwłocznie napisaniem tych listów na maszynie, z odpisami dla dyrekcji w Warszawie, dla Biura Portowego w Gdyni i dla statku. Zameldujesz mi, gdy będą gotowe do podpisu.

Tak jest, panie kapitanie! Zameldować, gdy będą gotowe do podpisu.

Pan Adolf wrócił z baru blady i zdenerwowany. Na pytania intendenta i kolegów, co się stało, nie dawał na razie odpowiedzi. Po jakimś czasie sam do siebie wyszeptał:

- Wyleje mnie, jak dwa razy dwa cztery!

- Za co? - zaniepokojonym głosem spytał intendent.

Za co? Za to, że g o ZAĆMIŁEM. W ciągu tych kilkunastu minut nauczył mnie języków: francuskiego, hiszpańskiego, portugalskiego, szwedzkiego i włoskiego. Nauczył stenografować w tych wszystkich językach jak również w niemieckim i angielskim! ON przecież stenografować nie umie, więc go przed gośćmi zaćmiłem tą stenografią. Teraz mnie wyleje.

Nie wylał. Kapitan Eustazy w tym wypadku okazał się wielkoduszny i za ten występ stenograficzny obdarował pana Adolfa kartonem papierosów „Lucky Strike”, a zdolności lingwistyczne-stenograficzne Adolfa Ardschullera, pomocnika intendenta na „Kościszce”, były jeszcze nieraz przedmiotem podziwu w mesach naszych transatlantyków.

Oko Szamana

Pisząc to pojęcie: OKO Szamana, mam na myśli służbę na statku zwaną „oko”, w tym wypadku pełnioną na naszym wspaniałym transatlantyku „Kościuszko”, dowodzonym przez NADKAPITANA Eustazego Borkowskiego w drodze do Halifaxu w Nowej Szkocji w 1933 roku.

OKO od zamierzchłych czasów należało w nawigacji angielskiej do tak zwanych czterech L, dzięki którym można było wyznaczyć pozycję statku na morzu. Były to: *LATITUDE* - szerokość geograficzna, *LONGITUDE* - długość geograficzna, *LEAD* - sonda ołowiana oraz *LOOK-OUT* - wypatrywanie, czyli OKO. Z tej czwórki na literę L najstarsze było *LOOK OUT*. Człowiek, gdy zbudował pierwsze COS, żeby mógł przepłynąć z jednego lądu na drugi - musiał tego lądu niekiedy pilnie wypatrywać, by do niego trafić. W tym wypadku, jeśli był sam jeden, właśnie to WYPATRYWANIE było czynnością i zarazem funkcją, którą nazwano z czasem OKO. Gdy zbudował COŚ, co mogło nieść na sobie większą liczbę ludzi, to jeden z nich - wypatrujący lądu, do którego zdążali - pełnił funkcję zwaną OKO.

To OKO przez wiele wieków było najważniejsze, szczególnie w okresie zwanym WIELKIE ODKRYCIA. Marynarz, który pierwszy zameldował spostrzeżony przez siebie, długo wypatrywany ląd, otrzymywał podobno sute wynagrodzenie. Ale wiemy też, że pełniący NA OKU służbę marynarz w wypadku zaśnięcia i przyłapania go na tym miał dwie drogi do wyboru - według „praw” zawartych w księdze *Ordersfor War* sporządzonej przez Sir Thomasa Dudleya na rozkaz angielskiego króla Henryka VIII, miłościwie panującego w Anglii w latach 1509-1547: umieszczony w koszu zawieszonym na końcu bukszprytu [poziomego masztu wystającego ukośnie do góry przed dziób na żaglowcu] otrzymywał bochenek chleba, antałek piwa i nóż. Mógł zjeść chleb, wypić piwo i czekać na śmierć głodową lub po zjedzeniu tych specjałów (jeśli apetyt mu służył) przeciąć linę utrzymującą kosz nad wodą i pogrążyć się syty w morzu.

Czasy jednak się zmieniły.

Jeden z naszych znanych kapitanów wspomina w swych pamiętnikach, że gdy po raz pierwszy po skończeniu Korpusu Gardemari-nów objął na wojennym okręcie wachtę oficera nawigacyjnego i zastał pełniącego służbę NA OKU marynarza śpiącego, w swym „świętym oburzeniu” - i mając w pamięci „przykazania Henia Ósmego” - obudził go pięścią. Za co, mimo że załoga okrętu była po stronie oficera, jako że marynarz ten był wielkim ladaco, dowództwo okrętu udzieliło gorliwemu oficerowi ostrej nagany.

Na naszym wspaniałym żaglowcu szkolnym LWÓW w latach 1921-1922 po zachodzie słońca pełniliśmy na baku - tak w owych czasach nazywano dziób żaglowca - służbę NA OKU. Po usłyszeniu godziny wybitej na dzwone okrętowym OKO miało za zadanie sprawdzić, czy wszystkie liny od żagli zamocowane na baku są w porządku i czy światła POZYCYJNE (CZERWONE z lewej burty, ZIELONE z prawej) palą się dostatecznie jasno. Obserwacje te należało przekazać oficerowi pełniącemu służbę na rufie „Lwowa”, wyśpiewując głośno: „NA BAKU WSZYSTKO W PORZĄDKU! LAMPY SIĘ PALĄ!!!” W krótkim czasie jednak skasowano pierwszą część tej śpiewki, wobec czego zostały już tylko same LAMPY, które się palą.

Zaokrętowani na „Lwowie” kandydaci pełnili w dzień służbę NA OKU, by przyzwyczajając się patrzeć, widzieć i meldować. Jeden z bardzo młodych kandydatów WYŚPIEWAŁ w dzień służbowemu oficerowi: OKRĘT LATARNIOWY JADZIE PO BAKBURCIE.

Do obowiązków OKA należała pilna obserwacja POŁOWY WIDNOKRĘGU, to jest płaszczyzny, w której środku tkwiło OKO, od kursu statku w prawo i w lewo o dziewięćdziesiąt stopni. Należało sprawdzać, czy na tej płaszczyźnie nie znajduje się przeszkoda nawigacyjna lub jakaś łódź potrzebująca ratunku. Jednocześnie trzeba było pilnie obserwować HORYZONT obramowujący tę część widnokręgu, inaczej: linię pozornego zetknięcia się wody z niebem, na którym w każdej chwili mogły ukazać się światła innego statku. Bardzo często, nie tylko na naszym „Lwowie”, ale i na wielu innych statkach, wybijano jako światło innego statku wschodzącą planetę WENUS, świecąca silnie tuż nad horyzontem.

Kapitan Eustazy wystawiał niekiedy OKO na dziobie „Kościuszki” jako EKSPONAT potrzebny mu do SEANSU OCZNEGO, szczególnie wtedy, gdy była ku temu odpowiednia pogoda - to znaczy pasażerowie mogli przejść się bez morskiej choroby po pokładzie „Kościuszki”, ciągnącym się nieprzerwanie od rufy do dziobu. Kapitan, zaprawiony w oprowadzaniu turystów po Paryżu w latach 1918-1928, jako właściciel taksówki, i ze względu na znajomość niezliczonych języków obcych wynajmowany przez instytucje turystyczne - zużytkował posiadane umiejętności na „Kościszce”.

Według ustalonego już rytuału - po wyprowadzeniu KOCHAAA-NYCH pasażerów przed ścianę salonu na głównym pokładzie i wskazaniu tkwiącej wśród windy kotwicznej przy dzwone sylwetki marynarza - kapitan Eustazy wieścił:

- Oto, kochAAAni moi i szanowni państwo, jesteście teraz świad-kami, jak dbam na moim statku o wasze życie i jakie przedsięwzięję środki ostrożności, by się w a m nic nie stało.

Ten człowiek, którego tam widzicie, strzeże was, meldując uderzeniem w dzwon o każdym niebezpieczeństwie. Gdyby w czasie mgły i nocy jakaś nie zauważona góra lodowa lub okręt uderzył w m e g o „Kościszkę”, to zginie tylko o n - właśnie ten marynarz NA OKU. On, który jest gwarancją waszego bezpieczeństwa. Widzicie więc sami, że i w dzień, i w nocy czuwam nad waszym życiem oraz zdrowiem, moi kochAAAni i szanowni państwo. Zapewniam, że nic w a m na moim statku, tak pilnie strzeżonym, stać się nie może. A teraz proszę was, żebyście zechcieli zobaczyć sami, jak pieczołowicie was strzeżemy. Proszę łaskawie iść ze mną.

Do łez wzruszona przemówieniem kapitana „ekipa”, złożona z osób najbardziej dostojnych, ruszyła za kapitanem w kierunku dziobu, by zobaczyć marynarza NA OKU, przeznaczonego przez kapitana na całopalną ofiarę. Marynarza, który w potrzebie na morzu odda swe życie dla nich, by ONI mogli bawić się i spać spokojnie pod opieką TAKIEGO KAPITANA.

Idący przed nimi kapitan Eustazy (właściwie trudno powiedzieć: „idący”, raczej: „ślizgający się”) był w futrze i w olbrzymiej futrzanej czapie na głowie, jako że zbliżano się do brzegów Nowej Szkocji w styczniowy, mroźny, ale dosyć spokojny, jeśli chodzi o wielkość fali, dzień. Oficerowie na mostku, przywykli do takiego widowiska, uważnie śledzili ruchy kapitana i pasażerów. Gdy kapitan „dobił” do stewy dziobowej, a tuż za nim ustawił się „wąż” pasażerów, którzy z podziwem przyglądali się wyznaczonej dla nich całopalnej ofierze, zdumiewać zaczęła oficerów postawa marynarza NA OKU. Nie przywitał on kapitana według rytuału - salutowaniem ręką. Kapitan był oddalony od windy kotwicznej, w której tkwiło OKO, owinięte w olbrzymi kozuch z jeszcze-większym kołnierzem. Pasażerowie z niepokojem oglądali przygotowaną na śmierć postać zamarłą w bezruchu. Marynarz nie dostrzegł ani kapitana, ani ich, tylko pilnie obserwował widnokrąg i horyzont. Nawet wtedy, gdy kapitan Eus-tazy po NAPAWANIU SIĘ zamarłym OKIEM stawiał swych ko-chAAAnych gości na kursie do salonów, TA CAŁOPALNA OFIARA ani drgnęła, by GO pożegnać.

Dopiero w Gdyni ten poświęcony pasażerom marynarz NA OKU otrzymał odpowiednią zapłatę: objął funkcję BICZKOMMERA, czyli znalazł się znów na lądzie i na lodzie. Zniekształcone to słowo pochodzi od angielskiego *BEACH COMBER*, oznaczającego osobnika przeszukującego wybrzeże w celu znalezienia „cudzego, zgubionego w morzu mienia”, które w Anglii prawnie należało do znalazcy, a nie do poszkodowanego. Według wyrażenia samych Anglików, w „dobrych, przedwojennych czasach” (bardzo dawnych) w okolicach Brighton, Hastings i Ramsgate morze darzyło niekiedy szczęśliwców wyrzuconymi

na brzeg złotymi gwineami.

Od kapitana oficerowie dowiedzieli się, że OKO spało snem kamiennym, prawdopodobnie z wiarą, że kto śpi, ten nie grzeszy. Pasażerom kapitan wytłumaczył, że przez przymrużone oczy lepiej się niekiedy widzi horyzont niż przy zupełnie otwartych, dlatego marynarze mają czasami oczy przymknięte. Obawiając się, że jego OKO, w pestkę zalane, nagle obudzone, może poczęstować ko-chAAAnych pasażerów „polską łaciną”, wolał udać, że OKO na służbie nie widzi nawet swego KOCHANEGO KAPITANA.

Opatrzność

Po raz trzydziesty czwarty transatlantyk „Kościszko” minął przylądek Wrath w drodze do Nowego Świata, a dokładniej, do portu Halifax na Nowej Szkocji. Przejście cieśniny Pentland było dorzuceniem nowego liścia wawrzynu do laurowego wieńca kapitana Eus-tazego Borkowskiego. Jej brzegi ozdobione wrakami statków o słabych maszynach, co się pokusiły przejść tę cieśninę, były dostatecznym dowodem, jakim trzeba być znakomitym nawigatorem, by samemu „nie uderzyć w krajobraz”, jak się mówiło o statkach, które osiadły na mieliźnie nie tylko w cieśninie Pentland, ale w ogóle.

Przejście przez tę cieśninę na „Kościszce” nie było ani trudne, ani niebezpieczne, ale dla kapitana Eustazego Borkowskiego stawało się niespotykanym wyczynem doskonałego nawigatora. Widoczne wraki osiadłe u brzegów mówiły same za siebie.

Dla podniesienia rangi wyczynu konieczny był sternik, który by potrafił, wczuwszy się w rolę, przypiąć kapitanowi jeszcze jeden liść wawrzynu. Po zmianie kilkunastu pozbawionych poczucia humoru sterników kapitan Eustazy znalazł wreszcie perłę o blasku niezwykłym w osobie Augusta Budzisz, Kaszuby z dziada pradiada. Ten NADSTERNIK potrafił na prądach Pentlandu zmieniać na zawołanie kurs o pół stopnia w prawo i w lewo, co było absolutną niemożliwością dla wszystkich sterników pozbawionych wyobraźni i poczucia humoru. Wobec wybranej grupy najbardziej wpływowych pasażerów - najmilej widziani byli ci, którzy reprezentowali prasę -kapitan Eustazy Borkowski donośnym głosem wydawał rozkaz:

- Pół stopnia w prawo!

Bez chwili wahania nadsternik ryczał pełną piersią:

- Pół stopnia w prawo, panie kapitanie! Jest pół stopnia w prawo,panie kapitanie!

- Tak trzymać! - huczał dalej kapitan.

- Tak trzymać! - takim samym tonem odkrzykiwał nadsternik. Potem następowala

wymiana słów zrozumiałych tylko dla nich obu:

- Jak ciągnie? -Jak słucha? -Jak steruje?

- Jak patrzy?

August, i jedynie August Budzisz, sternik nad sternikami, wiedział, co odpowiedzieć na te pytania po zmianie kursu na pół stopnia w prawo lub w lewo, pamiętając przy tym, co trzeba trzymać naprawdę, by statek przeszedł przez cieśninę.

WIDZOWIE, w osobach sekretarza Związku Literatów Województwa Pińskiego, radcy ambasady, słynnego hodowcy i właściciela stajni zarodowej oraz prezeski oddziału

„Sokoła” w Chicago, nasyceni do „niemożebności” podziwem dla sztuki nawigowania kapitana Eustazego, zeszli z mostku. Zszedł ze steru sternik August. Minięto przylądek Wrath; przed statkiem leżał Atlantyk ze sztormami i ewentualnymi polami lodu, które nie mniej od gór lodowych niepokoiły kapitana.

Obserwując ocean przez iluminator swej kabiny, Eustazy zauważył mijający „Kościszkę” statek. Statek, jeśli szedł kontrkuresem, miał najświeższe wiadomości o stanie lodów, które w tym okresie mogły być na kursie do Nowej Fundlandii. Kapitan już dołożył do swego wieńca nowy liść wawrzynu za kolejną rolę w scenie, w której powie wobec pasażerów wszystko o stanie gór lodowych - na podstawie obserwacji lotu ptaków, barwy obłoków oraz zapachu powietrza i jego temperatury. Oczywiście, wiadomości oparte na takich podstawach oczarują zupełnie każdego z pasażerów, ustalając jego sławę nawigatora nad nawigatorami.

Gwizdek dołączony do rury głosowej łączącej mostek z kają kapitana wezwał oficera wachtowego do „mównicy”.

- Podać mi natychmiast nazwę statku, który nas mija z lewej burty - zahuczał w rurze głos kapitana.

Pełniący na mostku służbę oficer imieniem Hilary zdumiał się i stał bezradny z rurą zastygłą w ręce, która zlodowaciała z powodu niewykonalności rozkazu.

Hilary nie miał wyobraźni ani poczucia humoru sternika Augusta.

- Tak jest, panie kapitanie, podać nazwę statku, który nas mija kontrkuresem z lewej burty - powtórzył i natychmiast zwrócił się do asystenta pełniącego z nim służbę:

- Panie Jasiu, niech pan odczyta nazwę statku i zamelduje kapitanowi.

Jaś, prawie dwumetrowy asystent, popatrzył na Hilarego z niedowierzaniem, wzruszył ramionami, „ale posłusznie złapał najlepszą lornetkę i po zbadaniu dymu statku meldował:

- Żaglowiec to nie jest... ma komin pomiędzy dwoma masztami i prawdopodobnie cztery ładownie. Gdyby odległość była dwa razy mniejsza, i wówczas nie potrafiłbym nic powiedzieć ponad to.

Nowy gwizd z „mównicy” wróżył przynaglenie rozkazu. Hilary przyłożył ucho i usłyszał następujące zdanie:

No, jak długo będę czekał na podanie nazwy tego statku? Ślepi oficerowie stoją na mostku!

Tak jest, panie kapitanie, zaraz podamy nazwę statku!

- Panie Jasiu - załamał ręce nieporadny w takich okolicznościach Hilary - skombinuj pan cośkolwiek, bo jak wTleci na mostek, to nas rozniesie. Niech Opatrzność czuwa nad

nami!

Jaś złapał lornetkę i nic więcej ponad dym ze statku nie widząc, wyrecytował głośno:

- PROVIDENCE!

Było to usłyszane przed chwilą, a przetłumaczone na angielski słowo: OPATRZNOŚĆ.

Patrząc wciąż w lornetkę i widząc już tylko niebo, Jaś powtórzył głośno i dobitnie, by uspokoić Hilarego:

- Tak, widzę dokładnie, to „Providence”.

Rumieńce wróciły na twarz Hilarego. Uradowany zagwizdał energicznie w „mównicę” kapitana i po chwili zameldował:

- To jest „Providence”, panie kapitanie.

Obaj zadowoleni z siebie oficerowie zatarli jak na komendę ręce z uciechy, że wykołowali Szamana, i wszczęli ożywioną rozmowę na tematy milsze niż szamanizm.

Nowy gwizd z „rozmównicy” zgasił blask słońca. Na swoje: „Tak jest, panie kapitanie!” - usłyszał Hilary rozkaz:

- Niech pan przyśle asystenta do mnie.

- Tak jest, przysłać asystenta natychmiast, panie kapitanie. Panie Jasiu, niech pan idzie do kapitana. Natychmiast!

Nogi lekko ugięły się Jasiowi na sarną myśl o rozmowie z kapitanem, którego tylko niekiedy mógł zrozumieć, a pytania były więcej niż nie wskazane, bo rozjątrzały kapitana tak silnie, że nawet nieliczne słowa zamieniały się w nosowy bełkot, gdy kapitan mówił w afekcie.

- Tak jest, panie kapitanie! - zameldował się Jasio u kapitana Eustazego, nie wiedząc, co go czeka.

- Niech pan to zanieś do radiostacji! - i kapitan wręczył Jasiowi telegram.

Wiedziony złym przeczuciem, asystent po drodze odczytał treść telegramu i na odmawiających mu posłuszeństwa nogach z trudem dobrnął do drzwi radiostacji. Telegram był do kapitana statku „Pro-yidence”, a jego treść brzmiała następująco:

POZDROWIENIA PROSZĘ PRZYJĄĆ OD KAPITANA EUSTAZEGO BORKOWSKIEGO, KTÓRY PO RAZ TRZYDZIESTY CZWARTY PRZEKRACZA ATLANTYK NA TRANSATLANTYKU S.S. KOŚCIUSZKO. CAŁA ZAŁOGA W LICZBIE STU DZIEWIĘCDZIESIĘCIU SIEDMIU OSÓB ORAZ PASAŻEROWIE W LICZBIE SZEŚCIUSET DWUDZIESTU PIĘCIU OSÓB PRZESYŁAJĄ KAPITANOWI ŻYCZENIA WESOŁEGO ALLELUJA Z OKAZJI ZBLIŻAJĄCYCH SIĘ ŚWIĄT

WIELKANOCY. BĘDĘ BARDZO ZOBOWIĄZANY ZA WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ZASIĘGU I SZYBKOŚCI POSUWANIA SIĘ PÓL LODOWYCH I GÓR LODOWYCH W CIEŚNINIE DAYISA ORAZ W REJONIE NOWEJ FUNDLANDII.

EUSTAZY BORKOWSKI
KAPITAN T.S.S. KOŚCIUSZKO

Młodość i niedoświadczenie podszepnęły mu myśli dodające otuchy. Może w rejestrze statków w ogóle nie ma nazwy „Providence”? Gorączkowo zaczął sobie przypominać. Ale mógł nie zapamiętać, przeoczyć. Nie interesował się wówczas statkiem o nazwie „Providence”. Pocięchą była nadzieja, że będący na służbie telegrafista może nie odbierze tego telegramu na statku, o którym nie tylko nie wiadomo, gdzie jest, ale nie wiadomo, czy jest w ogóle.

Uspokojony tymi myślami, oddał telegram radiotelegrafście Tadeuszowi, który miał do tego stopnia rozbudzoną wyobraźnię, że dokonywał często rzeczy prawie niemożliwych, wyszukując w eterze najbardziej odległe statki i nawiązując z nimi łączność. Wyznał Tadziewi, co zaszło, i powiedział, że jego najgorętszym życzeniem jest, by telegram ten nigdy nie dosięgnął adresata.

Wychodząc z radiostacji, Jaś powierzył się Opatrzności i po powrocie na mostek dokładnie wtajemniczył Hilarego w treść wysłanego przez kapitana telegramu. Obaj oficerowie wachtowi mimo słonecznego dnia widzieli nad sobą jedynie groźne, czarne chmury.

Tadzio, podniecony trudnościami wywołania statku nie wiadomo gdzie przebywającego, zabrał się gorliwie do poszukiwania go w eterze. Ku jego zachwytowi taki statek istniał i on go odnalazł. Z wrodzoną służbistością przekazał koledze radiotelegrafście z „Providence” telegram kapitana Eustazego. Po dwudziestu minutach Tadzio otrzymał odpowiedź, którą musiał odnieść kapitanowi, zawiadamiając jednocześnie obu oficerów wachtowych o treści telegramu, by ich przygotować do ewentualnej obrony przed kapitanem.

Treść telegramu do kapitana Borkowskiego była następująca:

KAPITAN EUSTAZY BORKOWSKI - DOWÓDCA T.S.S. KOŚCIUSZKO.
SERDECZNIE DZIĘKUJĘ PANU ZA ŻYCZENIA WIELKANOCNE I JEDNOCZEŚNIE PRZESYŁAM MOJE NAJLEPSZE POZDROWIENIA DLA PANA, PASAŻERÓW I PAŃSKIEJ ZAŁOGI. CO DO ZAPYTANIA O POŁOŻENIE GÓR LODOWYCH I PÓL LODOWYCH NIE MOGĘ ZADOWOLIĆ PANA ODPOWIEDZIĄ, MÓJ STATEK BOWIEM, NA KTÓRYM JESTEM KAPITANEM OD LAT KILKUNASTU, STAŁE KURSUJE NA TRASIE MARSYLIA - ALGIER - CASABLANCA. NIE BYŁO JESZCZE

WYPADKU, ABY GÓRY LODOWE POJAWIŁY SIĘ NA TYCH WODACH.

Z NALEŻNYM SZACUNKIEM

KAPITAN PROYIDENCE

Obaj oficerowie zaczęli już obliczać, ile mają odłożonych pieniędzy na dalsze bytowanie na ładzie oraz ile czasu będą musieli czekać na nową pracę. Potem pocieszali się, że za burtę zaraz nie wyrzuci, a czas powinien dopomóc i jakoś to będzie. Myśli obu oficerów zostały przerwane nagłym ukazaniem się kapitana Eustazego w „ognistej postaci”. Przedtem z łoskotem i pasją zamknął drzwi kabiny.

- Kto odczytał napis na statku? - przede wszystkim zechciał wiedzieć kapitan.

Z tytułu starszeństwa oficer wachtowy musiał odpowiedzieć na to pytanie.

- Asystent, panie kapitanie, odczytał nazwę na moje polecenie, choć wiedziałem, że nie można tego dokonać nawet przy pomocy najlepszej lornetki - przyznał się Hilary.

- Ha! - kapitan Eustazy nabrał powietrza. - Czy była użyta luneta okrętowa?

Obaj oficerowie dobrze się orientowali, że lornetka znacznie lepiej nadawała się do odczytywania i badania horyzontu od lunety, ale Hilary zdecydował się nie przyznawać, że wie o tym, by nie rozdrażniać kapitana i zostawić sobie jakieś inne wyjście niż ujawnienie się z pomówieniem Szamana Morskiego o absurdalne wymagania.

- Jaka luneta? - zdziwił się Hilary.

- Ha! To panu nie wiadomo, że posiadamy w szafie nawigacyjnej jeden z najważniejszych instrumentów nawigacyjnych? I to pan, który jest oficerem wielkiego transatlantyka pod moim dowództwem?! Dzięki temu przyrządowi admirał Horacy Nelson wygrał wszystkie swoje bitwy morskie wielkie i małe, potyczki i batalie. Dzięki temu przyrządowi Imperium Brytyjskie panuje na wszystkich morzach i oceanach! A ja mam na mostku ślepych oficerów, którzy nie potrafią nawet odczytać nazwy mijającego nas statku. Natychmiast przywołać na mostek starszego oficera!

STARSZY oficer, spokojny, rzeczowy, bez poczucia humoru Augusta Budziszka, nie nadawał się na zastępcę kapitana Eustazego Borkowskiego, podobnie jak wielu najlepszych sterników nie nadawało się na sterników na jego statku. Zdobywali miano kretyńców nie umiejących odpowiedzieć na najprostsze pytania: „Jak ciągnie?” „Jak słucha?” „Jak patrzy?” Kapitan Eustazy Borkowski szykował się już od dawna, by go odpowiednio ustawić. Gdy tylko PIERWSZY zameldował się na mostku, natychmiast dowiedział się od kapitana o swych kwalifikacjach zawodowych.

- Od czasu jak pan przyszedł, zupełnie rozluźniona dyscyplina! Pan nie wie, co się na statku dzieje! Pan nie wie, że są ślepi oficerowie na wachcie! Ja sam nie mogę stale stać na

mostku, a muszę, bo mam ślepych oficerów! A pan, jako ich przełożony, nic o tym nie wie! Pana nic nie obchodzi, co robią oficerowie! Pasażerowie grający w totalizatora przysłali mi w ostatniej podróży informację, że oficerowie podają nieprawidłowo liczbę przejechanych mil! Przy złej pogodzie liczba przejechanych mil jest większa niż przy dobrej! A pan o tym nie wie!

Starszy oficer nie usiłował nawet tłumaczyć, że liczbę mil przebytych podczas złej, pochmurnej pogody kapitan wysysa sobie z palca, nie słuchając wcale wypowiedzi na ten temat starszego oficera, a podczas dobrej pogody, gdy są obserwacje, musi się liczyć z pozycjami wyliczonymi przez oficerów.

- Tego też nie mogę zaliczyć panu - grzmiał dalej kapitan – do kwalifikacji na mego zastępcę na takim olbrzymim statku, jak „Kościuszkę”! Proszę mnie natychmiast wzywać na mostek, jeśli panowie czegoś nie wiedzą, nie mówiąc już o mgle i złej pogodzie! Ja sam muszę wszystko robić na tym statku zamiast oficerów!

Huk zamykanych za kapitanem drzwi był jednocześnie świadectwem, że jednak Opatrzność wysłuchała żarliwych próśb Hilarego i Jasia.

W parę lat potem BATORY pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego szykował się do podróży z Nowego Jorku na morza południowe. W kabinie nawigacyjnej Jaś przygotowywał mapy do przewidzianej wycieczki z turystami, gdy wpadł kapitan Eustazy, żądając mapy Nassau na wyspach Bahama.

Jaś znalazł potrzebną mapę i podał kapitanowi. Po chwili usłyszał jego straszne przekleństwa - mapa znalazła się na podłodze. Z trzaskiem zamykanych drzwi doleciały Jasia ostatnie słowa kapitana:

- Ślepi oficerowie!

Jaś podniósł mapę i zaczął ją pilnie czytać.

Do Nassau można się było dostać przez Kanał Opatrzności. A port Nassau leżał na wyspie Nowa Opatrzność.

Bizony

Radiotelegrafista na transatlantyku „Kościuszek”, idącym w listopadzie 1934 roku z Nowego Jorku do Halifaxu, zatrzymał się przed drzwiami kapitana i zapukał. Na tubalne „proszę” wszedł, trzymając w wyciągniętej ręce telegram. Przez nos, który był organem głosu kapitana, padło pytanie:

- KochAAAny mój, co tam przyniosłeś dla mnie nowego? - Bizony, panie kapitanie!

Bizony? Czy to nowa marka fabryczna traktorów? Samochodów ciężarowych? - domyślał się głośno kapitan Eustazy Borkowski.

To są żywe bizony, panie kapitanie! Agent z Halifaxu zawiadamia, że trzeba przyjąć jako ładunek pokładowy do Gdyni cztery bizony w klatkach. Tak to zrozumiałem. Proszę, może pan kapitan sam przeczyta - mówiąc to radiotelegrafista podał trzymany w rękubłankiet.

Kapitan rzucił okiem na telegram. Jego treść wywołała nową falę nosowych dźwięków:

- KochAAAny mój, zwariowali tam, w tym Halifaxie! W listopadzie na Północny Atlantyk przyjęli taki ładunek pokładowy! Bizony! Pojęcia nie mam, czym je karmić. Kto ma ich doglądać?! Cud, jeśli dojadą żywe! Będę musiał jutro pouczyć agenta, jakie ładunki mogą być w tym okresie przyjmowane jako pokładowe. Jeżeli dowiozę bizony żywe, zasłynę jako cudotwórca. Bizony! O takim ładunku nie śniłem nawet. Nie pamiętam, czy kiedy w życiu je widziałem. KochAAAny mój - dudnił dalej przez nos - wracając do siebie, wstąpił mostek i powiedział oficerowi wachtowemu, by poprosił do mnie starszego oficera.

W kilka minut po opuszczeniu kabiny kapitana przez radiotelegrafistę zapukał do niej starszy oficer Jerzy Mieszkowski. Zanim jeszcze zdążył zamknąć za sobą drzwi, usłyszał lecącą lawinę nosowych dźwięków:

- Starszy mój panie oficerze! - Oficer ten po raz pierwszy trafił pod dowództwo kapitana Eustazego i nie był jeszcze „kochAAAny”. - Z Halifaxu zabierzemy na pokład cztery żywe bizony. Podobno Halifax klatkach. Będziemy je ładowali naszymi bomami. Proszę polecić drugiemu oficerowi, aby przygotował wszystko na przyjęcie klatek. Ustawi się je koło trzeciej ładowni. Pan też będzie obecny przy ich załadunku. Jest pan odpowiedzialny za bezpieczeństwo zwierząt podczas załadowywania i w czasie całej podróży.

Przygotować wszystko do przyjęcia jutro czterech klatek z bizonami na pokład koło trzeciej ładowni - powtórzył pierwszy oficer, nie posiadając się ze zdumienia.

*

Następnego dnia ukazała się Nowa Szkocja. Czarny, wysmukły szkuner oddał na pokład pilota, który wprowadził „Kościszkę” do zatoki i miał ustawić go przy nabrzeżu.

Burtę transatlantyka oblepiali szczelnie ludzie ze wszystkich działów: pokładowego, maszynowego i hotelowego. Wieść o niezwykłym ładunku szybko rozeszła się po statku. „Kościszko” całą noc przed przybyciem do Halifaxu żył bizonami. Najwięcej denerwował się nimi pokład, który miał mieć nad bizonami pieczę. Śniły się one kapelanowi, śniły stewardesom. Przez mesę oficerską wiadomość przedostała się do kuchni. *Fama crescit eundo* - wieść rośnie podczas drogi - twierdzili starożytni Rzymianie. „Maszyna” spodziewała się już ujrzeć na brzegu wielkie stado bizonów, które kowboje wpędzą na pokład „Kościszki”, jak do zagrody. Kto więc mógł, wrywał na pokład na moment przybicia statku do nabrzeża. Najbardziej znający się na rzeczy kucharz wyjaśniał swym pomocnikom:

- Zaraz zobaczymy cztery żywe tony mięsa na nogach!

Stewardzi twierdzili, że mają to być cielaki i że zostaną oddane do „żłobka” matki okrętowej, która opiekowała się małymi dziećmi pasażerów.

Stacje manewrowe. „Kościszko” dobija do nabrzeża. Załoga pokładowa pierwsza ulega wielkiemu rozczarowaniu: na nabrzeżu bizonów nie było! Największe rozgoryczenie zapanowało wśród palaczy. Spodziewali się zobaczyć coś w rodzaju rodea, kowbojskich pokazów spędzania rozproszonego bydła czy władania lassem - widowisko takie od niedawna cieszyło się dużym powodzeniem na arenie nowojorskiej. Niestety, na nabrzeżu widać było tylko przykryty brezentami ładunek, czekający na „Kościszkę”, oraz pasażerów. Największą ich grupę stanowili polskiego pochodzenia studenci i studentki uniwersytetów kanadyjskich. Jechali odwiedzić ojczyznę swych rodziców.

Postawiono trap. Z nabrzeża weszli urzędnicy i po błyskawicznej odprawie pozwolili na komunikację z łądem. Zjawił się agent ze swymi pracownikami i z miejsca udał się do kapitana. Za chwilę wezwano tam i pierwszego oficera. Bizony! - pomyślał „pierwszy” i nie omylił się.

- Kochany mój! - miłość kapitana Eustazego spłynęła na starszego oficera razem z włożoną na jego barki odpowiedzialnością. - Zajmiesz się załadowaniem czterech bizonów w klatkach. Są one darem Polonii kanadyjskiej dla prezydenta Rzeczypospolitej. Studentki i studenci stanowią w pewnym stopniu eskortę tego daru. Czynię cię odpowiedzialnym za załadowanie zwierząt, ich całość na pokładzie i za „lądownie” w Gdyni.

Pierwszy oficer powtórzył rozkaz mianujący go niańką bizonów. Z mieszanymi uczuciami ciekawości i poczucia odpowiedzialności udał się z pomocnikiem agenta obejrzeć egzotyczny ładunek.

Na nabrzeżu przy okrytych brezentem klatkach stał młody człowiek uzbrojony w ręczny karabin maszynowy. Pomocnik agenta przedstawił go pierwszemu oficerowi jako dobrowolnego konwojenta bizonów, który ofiarował się odprowadzić zwierzęta aż do miejsca przeznaczenia. Konwojent okazał się studentem uniwersytetu w Toronto i synem prezesa Polonii kanadyjskiej, głównego inicjatora ofiarowania Polsce bizonów dla ratowania kompletnie wyniszczonego pogłowia żubrów.

- Proszę pana - mówił z przejęciem student - bizona złapano stosunkowo niedawno. Są one - zamilkł na chwilę, szukając odpowiedniego określenia - są one, szczerze mówiąc, absolutnie dzikie. Najmniejsza nieostrożność w postępowaniu z nimi może spowodować nieobliczalne następstwa. Klatki muszą być stale przykryte brezentami, by nie płoszyć zwierząt widokiem nieznanym im ludzi i nowego otoczenia. Konieczne jest zachowanie jak największej ciszy. Niespodziewany hałas może je wprowadzić w szal, a wówczas z klatek zostaną drzazgi.

- Hm... - zaniepokoił się pierwszy oficer. - A cóż ja zrobię, jeśli spotka nas sztorm i klatki się rozpadną lub zwierzęta ogarnie furia z powodu kołysania?

- Dlatego właśnie jadę z nimi ja. Przykro mi nawet o tym mówić, ale jak pan widzi, mam pod ręką karabin maszynowy. Jeśli innego wyjścia się nie znajdzie, zmuszony będę zwierzęta unieszkodliwić.

- Rozumiem - odrzekł pierwszy oficer, przejęty wagą usłyszanych słów. - Ja również mam się tymi zwierzętami opiekować. Jestem za nie odpowiedzialny do momentu, gdy klatki z bizonami zostaną przekazane w Gdyni odbiorcom.

- No to będziemy wspólnie troszczyli się o nie - ucieszył się student. - Jak pan już słyszał, podjąłem się ochotniczo opieki nad nimi, ponieważ bardzo je polubiłem. Chciałbym, żeby dojechały do Polski całe i zdrowe. Jedzie nas spora grupa studentek i studentów odwiedzić kraj rodziców. Ale, wracając do bizonów, proszę przede wszystkim zabronić hałasowania w pobliżu klatek. Niedopuszczalne jest również zagładanie do nich, odchyłanie brezentów. Bezmyślna ciekawość może pozbawić zwierzęta życia. Innego wyjścia nie będzie, jeśli wpadną w szal i rozbiją klatki. Proszę mi wierzyć, żadna siła na statku nie potrafi ich wtedy ujarzmić. Widziałem na własne oczy, co te zwierzęta potrafią wyczyniać, kiedy są rozdrażnione, i jaką mają siłę!

Pierwszy oficer był bardzo podniecony tym, co usłyszał od opiekuna bizonów, i

postanowił niezwłocznie przekazać te wiadomości kapitanowi. Obaj ze studentem stali jeszcze przy klatkach, gdy nadszedł kapitan Eustazy i przystanął obok nich.

- Panie kapitanie - powiedział pierwszy oficer - przedstawiam panu kapitanowi studenta wyższej uczelni kanadyjskiej, który ofiarował się zupełnie bezinteresownie być konwojentem bizonów przez całą podróż, aż do umieszczenia ich w rezerwacie. Proszę - zwrócił się oficer do opiekuna bizonów - może pan sam powie o wszystkim kapitanowi.

- Dzień dobry, panie kapitanie - zaczął młody opiekun. - Jak już powiedziałem pana zastępcy, bizony przetransportowano tu niemal wprost z prerii. Są niesłychanie płochliwe. Nikt nie może zbliżać się do klatek, zaglądać do nich. Nie wolno nawet w pobliżu klatek głośno mówić. Obecność każdej obcej osoby może zwierzęta łatwo rozdrażnić. Doprowadzone do szału, rozbiją klatki, a wówczas żadna siła ludzka w obecnych warunkach z nimi sobie nie poradzi i trzeba będzie zwierzęta natychmiast unieść. By nikt obcy nie zbliżał się do nich, sam podejmę się pojenia i karmienia bizonów przez całą podróż...

Zalecenia te, podane przez młodziutkiego opiekuna bizonów staremu kapitanowi, wiedzącemu wszystko-jak powszechnie na statku było wiadomo - stokroć lepiej od wszystkich, wprawiły na razie w szal nie bizony, które mogły to też usłyszeć, ale kapitana Eustazego

Pierwszy oficer spojrzał z niepokojem na klatki, potem na kapitana. Zwierzęta zachowywały się pod brezentami cicho i nic nie świadczyło, że zostały podrażnione, mimo iż kapitan, sądząc z wyrazu jego twarzy, kipiał siłą furii stada bizonów - zdolnych unieść wszystko i wszystkich! Cały zeszywniał i wydawał się jeszcze wyższy. Patrząc z góry na niedoświadczonego młodzieńca, przywołał go od razu przez swój olbrzymi „organ mowy” do stanu - według ulubionego wyrażenia - „wiary chrześcijańskiej”.

- Mnie? - zadudnił kapitan - m n i e chce pan uczyć, jak należy obchodzić się z bizonami z tej, jak tam pan mówi... prerii? Mnie?!

Ani student, ani nawet pierwszy oficer nie mieli w tym momencie najmniejszych wątpliwości, że kapitan Eustazy Borkowski od dzieciństwa ganiał, jak barany, największe stada bizonów.

- Nie z takimi bizonami miałem do czynienia! - dudnił nos kapitana. - Nie takie ujeżdżałem! Tam to były bizony! Bizony w puszczy, nie te karłowate buffalo z prerii. Pan chce mi swymi bizonami zaimponować?! - Dudnienie przeszło w gardłowy ryk, z którego nie dało się już nic wyłowić, z wyjątkiem tonu wielkiego gniewu. Pierwszemu oficerowi przypomniało się powiedzenie Horacego: *ha furor brevis est* - gniew jest krótkim szaleństwem.

Kapitan szalał, a obaj opiekunowie bizonów utwierdzali się w przekonaniu, że kapitaństwo jest tylko jego podrzędnym zajęciem. Głównym była, a jeśli nie jest teraz, to tylko przez niezrozumiałe zrządzenie losu, sztuka hodowania i tresowania bizonów i że tę umiejętność kapitan „Kościszki” posiadał na najwyższym, nieosiągalnym dla nikogo na świecie poziomie.

Przywrócony do „chrześcijańskiej wiary” student bez słowa pożegnania oddalił się jak tylko mógł najszybciej. Pierwszy oficer doskonale rozumiał stan ducha opiekuna bizonów. Chłopak musiał się teraz czuć, jeśli nie powietrzem, to w najlepszym razie pyłkiem, nie śmiać porównywać z kapitańskimi swoich umiejętności obchodzenia się z bizonami. W tym stanie rozgoryczenia mógł zrzec się przyjętej na siebie dobrowolnie roli opiekuna zwierząt. Co się wtedy z nimi stanie? Jak sobie z nimi poradzić? - myślał gorączkowo „pierwszy”. W umiejętności kapitana w zakresie hodowli bizonów nie uwierzył ani w to, by się mógł od kogoś (od kogo?) „aż tyle” w tak krótkim czasie o bizonach dowiedzieć. Wolał więc widzieć w roli opiekuna zwierząt zmalretowanego studenta.

Starszy oficer dopędził chłopca, który był tak rozżalony na kapitana, że nie usiłował czy nie mógł swego żalu ukryć.

- Niech pan nie bierze tak do serca tego, co kapitan powiedział - zaczął oficer, patrząc ze współczuciem na rozgoryczonego chłopca. -Jutro będzie się wszystko panu wydawało osobliwym żartem. Także to, że kapitan ujeżdżał bizony. On tymczasem miał tylko szczęście czy nieszczęście oglądać w Nowym Jorku rodeo. Potrafi pan go sobie wyobrazić wierzchem na bizonie? Chyba nie! Ale dla niego, przy jego wyobraźni, tego rodzaju wyczyn jest drobnostką i podejrzewam, że w chwili gdy o tym mówi, sam w to wierzy. Proszę bardzo, niech się pan rozchmurzy i zajmie szybko swym zaokrętowaniem. Pomogę panu!

*

Tymczasem załoga pokładowa z drugim oficerem na czele przygotowywała miejsce do ustawienia klatek na pokładzie, koło trzeciej ładowni. Na nabrzeżu wszystko już było gotowe do rozpoczęcia załadunku bizonów. Zawiadomiony o tym pierwszy oficer przyszedł na nabrzeże razem z opiekunem zwierząt.

Student, pomimo rozżalenia, troskliwie pilnował, aby wszystko odbyło się zgodnie z jego instrukcją. Poleciał, by przy zakładaniu stropów pod klatki nie odkrywać brezentów. Wszystkie czynności mają się odbywać w absolutnej ciszy. Jeśliby jakieś zwierzę zaczęło się rzucać w klatkę po uniesieniu jej do góry, należy poczekać, aż się uspokoi. Nie mając stałego oparcia w chwiejącej się klatce, nie będzie mogło jej rozwalić.

W zupełnej ciszy robotnicy, ostrożnie, nie odchylając brezentów, podsunęli pod klatkę stropy. Whaczono linę idącą do windy okrętowej przez bloki na bomie. Na znak starszego oficera klatka zaczęła iść do góry. Wznosiła się powoli, równo, bez kołysań.

Bizon nie spłoszył się. Instrukcje młodzieńca były dobre. „Pierwszy” spojrzeniem chciał mu wyrazić swe uznanie, ale studenta nie było już na nabrzeżu. Gdy tylko klatka uniosła się nad burtą, opiekun bizonów szybko przeszedł, z nieodłącznym karabinem maszynowym, z lądu na statek. Nie wiadomo, jak bizon zareaguje na zmianę miejsca. Należało na wszystko być przygotowanym. Pierwszy oficer poczuł, że czoło zrasza mu pot. Wbił oczy w brezent, jak gdyby chciał go przeszyć wzrokiem i uspokoić niewidoczne dla nikogo zwierzę. Drugą liną zaczęto klatkę wolno przeciągać nad statek. Bizon przeszedł nad burtą i bez wstrząsów osiadł na balach ułożonych na pokładzie. Jedna czwarta roboty była poza nimi.

Opiekun bizonów szybko wrócił na nabrzeże. Rozpoczęło się przygotowanie do podniesienia drugiej klatki. Przy podsuwaniu pod nią stropów bizon widocznie spłoszył się i odskoczył gwałtownie z miejsca, w którym posłyszał szelest przesuwanej liny. Obecni na nabrzeżu zamarli. Konwojent przygotował karabin do strzału. Robotnicy odsunęli się od klatki. Mijały długie, bardzo długie minuty oczekiwania. Co nastąpi? Cisza czy trzask łamanej klatki? Wreszcie w klatce nastąpiła upragniona cisza. Nikt jeszcze nie śmiał odetchnąć z ulgą. Bizon nadal zachowywał się spokojnie. Zaczęto ponownie przesuwac stropy, whaczono renery i na dany przez pierwszego oficera znak klatka oderwała się od ziemi. Po chwili połowa niebezpiecznego żywego ładunku była już na burcie.

Trzecia klatka jeszcze szybciej przeszła nad burtą statku. Bez wstrząsów i kołysania się osiadła na balach leżących na pokładzie. Pozostał czwarty bizon. Ostatni.

Stropy, podsuwanie, renery, whaczanie - robota idzie cicho i sprawnie. Klatka szybuje ku górze, już przesunęła się nad burtą statku. I wtedy daje się nagle słyszeć ciężki tupot. Klatka zachybotata, potem zaczyna się kołysać coraz silniej. Patrzących na to ludzi ogarnia przerażenie. Za chwilę klatka rozleci się w powietrzu, a rozszalały bizon roztrzaska się o pokład. Pierwszy oficer nakazuje natychmiast zniżyć klatkę prawie do pokładu i opleść ją, dopóki się kołysze, siatkami używanymi do załadunku oraz linami. „Pierwszy” liczy na to, że klatki omotanej siatkami i linami bizon tak szybko nie rozbije. Ma nadzieję, że nawet po rozbiciu klatki zwierzę nie potrafi wydostać się z sieci, a zatem powstanie możliwość jego ocalenia.

Zmagania te obserwował z mostku kapitan Eustazy, nie ingerując. Tymczasem siatki i liny przyhamowały kołysanie klatki. Chybotanie prawie ustało, ale bizon - nie czując w

poblizu swoich towarzyszy - okazywał zdenerwowanie. Po naradzie ze studentem pierwszy oficer postanowił ustawić zabezpieczoną siatkami i linami klatkę z miotającym się wewnątrz bizonem w przewidzianym dla niej miejscu. Gdy tylko bizon znalazł się obok swoich towarzyszy, szybko się uspokoił. Ten wielki moment „pierwszy” i opiekun bizonów uczcili ostentacyjnym uściskiem dłoni.

Po tym doświadczeniu postanowiono również pozostałe klatki zabezpieczyć sieciami, a wszystkie przygotować do spotkania z największym nawet sztormem, tak by fale nie zmyły ich z pokładu. Urządzono dojście do klatek dla pojenia i karmienia zwierząt.

Każdy z marynarzy pokładowych chciał bezinteresownie poić i karmić bizony. Rozczarowanie było wielkie, gdy konwojent oświadczył, że tylko jedni i ci sami ludzie mogą to czynić razem z nim, by nie drażnić zwierząt zbliżaniem się do klatek nowych osób. Niepokój towarzyszący przy załadowywaniu bizonów uczynił je naraz drogimi całej załódze „Kościszki”. Gdy się okazało, że niepokój o zwierzęta będzie towarzyszył załodze przez całą podróż, uczucie do nich jeszcze się spotęgowało. Bizony stały się jak gdyby dziećmi każdego marynarza z osobna. Tym droższymi, że nie można ich było nie tylko samemu doglądać, ale nawet - oglądać.

Załódze pokładowej przybyła nowa służba na pokładzie: oprócz „oka” i steru - czuwanie przy bizonach w dzień i w nocy. W razie zauważenia najmniejszego niepokoju w klatkach należało natychmiast zawiadomić konwojenta, bez względu na porę dnia czy nocy.

Skończono mocowanie klatek. Zwierzęta wydawały się być spokojne. Opuuszczono pokład, zostawiając jednego marynarza przy bizonach. Pierwszy oficer zameldował kapitanowi, że klatki z bizonami są zabezpieczone i gotowe do podróży.

„Kościszko” zgodnie z rozkładem odbił od nabrzeża, potem oddał pilota. Po tradycyjnym głośnym podziękowaniu, złożonym przez kapitana mechanikom za manewry (powtórzonym przez oficera, a następnie asystenta pokładowego), położono się na kurs, na którym miano zobaczyć, jeszcze przed trawersatą oceanu, latarnię Gapę Race na południowym cyplu Nowej Fundlandii.

Od momentu załadowania starszy oficer zaczął uważać bizony za swą prywatną własność, ich konwojenta zaś i opiekuna w jednej osobie - za kogoś pośredniego między synem a bratem. Poprzysiągł sobie w duchu, że bizony muszą dojechać do Polski całe, by w przyszłości puszcze w kraju zaroily się tysiącami tych zwierząt.

Podczas pierwszego lunchu, spożywanego w towarzystwie opiekuna bizonów, którego kapitan poprosił o zajęcie miejsca koło siebie, rozmowa toczyła się wyłącznie na temat bizonów i ich przyszłości. Nie uszło uwagi starszego oficera, że donośny głos kapitana

Eustazego, królującego przy stole, działa denerwująco na opiekuna bizonów i że wciąż nurtuje w nim żal do kapitana.

Pierwszy oficer zatrwożył się o przyszłe stada bizonów w polskich puszczech. Bał się, że humor młodzieńca może ujemnie wpłynąć na samopoczucie i usposobienie zwierząt, na ich zdrowie. Gdyby zachorowały, co robić? Kto i jak będzie je leczył? Ucieszył się więc, gdy w pewnym momencie student roześmiał się wesoło, choć nie wiedział, co mogło tak nagle rozbawić młodego człowieka.

- Niech się pan nie gniewa - powiedział student, widząc zaskoczenie na twarzy oficera, - Gdy tak słucham pana mówiącego, jak to będzie, gdy bizony rozmnożą się w Polsce i zapełnią wszystkie puszcze, przypomina mi się przysłowiowa Marysia ze skopkiem mleka na głowie i całą oborą skaczących cieląt w głowie. Podziwiam pana, że mając bizony na głowie i Atlantyka przed sobą, potrafi pan z takim zapalem mówić o tysiącach sztuk przychówku z naszych czterech podopiecznych.

Po lunchu obaj poszli obejrzyć bizony i asystować przy ich pojeniu i karmieniu. Kiedy doszło do noszenia prowiantu do klatek, wynikła sprzeczka. Sternicy, z manewrowym Augustem Budziszem na czele, oświadczyli, że ten zaszczyt należy się im, bo są na tym statku najdłużej. Marynarze z kolei twierdzili, że bizony nie należą do sterników, lecz do Polski, wobec tego każdy ma prawo je poić i karmić, no i naturalnie przy tej sposobności popatrzeć na nie.

Pierwszy oficer widząc, że czas upływa, a spór przybiera na sile, zwierzęta zaś nie napojone i głodne mogą zacząć okazywać swe niezadowolenie, namówił opiekuna bizonów, by złagodził regulamin obowiązujący przy ich karmieniu. W rezultacie uradzono, że poić i karmić zwierzęta będzie - tak jak już zapowiedział konwojent - dwóch ludzi, oprócz opiekuna. Z tym że tylko jeden z nich będzie to czynić stale. Wylosuje się go spośród dejmanów, czyli tych z załogi pokładowej, którzy pracują wyłącznie w dzień i nie wychodzą na wachty. Drugi będzie się kolejno zmieniać. W ten sposób duża liczba marynarzy uzyska możliwość doglądania, a przy okazji i oglądania zwierząt.

Należało rozwikłany problem upowszechnić. Tymczasem pora była pojenia zwierząt i okazało się, że na ten moment czyhali wolni od służby palacze i stewardzi. Nie wiedzieli jeszcze nic o instrukcjach opiekuna bizonów i teraz cisnęli się jak najbliżej, by - korzystając z tego, że przy pojeniu zwierząt musiano trochę uchylić brezenty okrywające klatki - obejrzyć widoczne przez kraty kudłate łby i czarne, wilgotne nozdrza. Z trudem udało się ich przekonać, żeby nie podchodzili zbyt blisko, ponieważ mogą spowodować nieszczęście.

Największym jednak problemem dla pierwszego oficera był opiekun bizonów. Jego

przygnębienie nie ustępowało, zwiększając niepokój „pierwszego” o bizony. Stojąc na mostku po objęciu służby, ze wzrastającym żalem do kapitana przyglądał się umieszczonym na pokładzie klatkom. Naraz usłyszał kroki i tubalny głos:

- KochAAAny mój starszy oficerze! Mówiłem, że wszystko będzie w porządku. Wszyscy jesteście w dobrym zdrowiu i cali. Bizony też! KochAAAny mój, wiedziałem, że wszystko będzie dobrze.

Nagły gniew ogarnął starszego oficera. Nie mogąc go opanować, wybuchnął:

- To się tylko tak panu kapitanowi, patrzącemu z mostku, wydaje. Gdyby nie studenta instrukcje przy załadowywaniu, nakazana cisza, to nie wiadomo, czy chociaż jednego bizona mielibyśmy na pokładzie. Pan kapitan potraktował tego w najwyższym stopniu bezinteresownego chłopca jak płatnego najemnika. Zniechęcił go pan kapitan do statku i do siebie. Zdenerwował. Uważa się teraz za osobę niepotrzebną na „Kościszce”. Lunchu prawie nie tknął. Żałuje, że z nami pojechał. Rodzice jego są zamożni; mógł się zabrać szybszym i naprawdę luksusowym statkiem. Zdenerwowanie chłopca może udzielić się bizonom. Jeśli przestaną jeść i rozwalą klatki, to ja na to już nic nie poradzę. A pan kapitan będzie miał do mnie pretensję, że nie dopilnowałem. Przy takim ustosunkowaniu się pana kapitana do jedynego człowieka, który ma wpływ na te dzikie zwierzęta, nie mogę odpowiadać za ich zdrowie ani za ich całość...

Pierwszy oficer nie zdążył wypowiedzieć wszystkich nagromadzonych żalów, gdy kapitan przerwał mu ruchem obu rąk i oświadczył:

- KochAAAm mój! Powiedz temu kochAAAnemu opiekunowi naszych bizonów, iż bardzo mi przykro, że rak boleśnie odczuł moje powitanie. Jestem odpowiedzialny nie tylko za życie bizonów, lecz i za wszystkich ludzi na statku, z nim razem. Powiedz mu również, że zapraszam go na dziś wieczór, na godzinę dwudziestą trzydzieści, do mojej kabiny. Postaram się, żebyś nie miał dłużej żalu do mnie za dzisiejsze powitanie tego młodego człowieka.

I kapitan, pozostawiając na mostku wciąż jeszcze kipiącego gniewem starszego oficera, poszedł do swojej kabiny. „Skrucha” kapitana nieco uspokoiła starszego oficera, ale nie był pewien, czy obrażony chłopak zechce skorzystać z zaproszenia. Postanowił skłonić go do tego za wszelką cenę, mimo że przyznawał mu rację. Właśnie zobaczył, że stoi koło klatek, zaprosił go więc do siebie na mostek i powiedział:

- Wie pan, kapitan był przed chwilą na mostku i polecił mi powiedzieć panu, że jest mu niezmiernie przykro, iż nie przyjął pana tak serdecznie, jak należało. Był jednak poruszony niezwykłością ładunku i kłopotami, jakie nas czekają. Słowa pana o mogących

nastąpić trudnościach powiększyły jeszcze jego niepokój. Kapitan bardzo prosi, aby zechciał go pan dzisiaj odwiedzić w jego kabinie i prosi o przybycie na godzinę dwudziestą trzydzieści. Mam nadzieję, że pan nie odmówi? Bardzo pana o to proszę!

W głosie oficera było tyle serdeczności, że chłopak - zdecydowany w pierwszej chwili na odpowiedź odmowną - powiedział z pewnym wahaniem:

- Cóż mam robić? Przyjaźnie do niego usposobiony nie jestem, ale jeśli tak panu na tym zależy, to oczywiście pójdę.

- Wobec tego jeszcze jedno pytanie: czy pan pije?

- Nie jest to moja specjalność. Za trunkami nie przepadam, a nawet, szczerze mówiąc, nie lubię. Zależy też, co będę musiał pić u kapitana. Może czysty spirytus?

- Och! Tak źle nie będzie - uspokoił go „pierwszy”. – Kapitan zamiast wody „leje na szablę” dobry koniak.

- Dla bizonów zrobię wszystko, byle dojechały do Polski cało i zdrowo. A z kapitanem przecież nie walczyłem i szabli nie wydobywałem.

- Mnie o tym nie potrzebuje pan mówić. Rozumiem pana doskonale. A więc spotkamy się dzisiaj w barze na górze o godzinie dwudziestej piętnaście. Zaprowadzę pana do kapitana i tam zostawię.

Następnego dnia, pod koniec porannej wachty pierwszego oficera, ukazali się koło klatek z bizonami: ich opiekun z przydzielonym do pomocy starszym marynarzem oraz wylosowanym sternikiem-szczęśliwcem, który jako jeden z pierwszych mógł zobaczyć bizony oraz nosić dla nich wodę i pokarm.

Starszy oficer powitał opiekuna bizonów przez podniesienie ręki, dając jednocześnie znak, by wstąpił do niego na mostek.

Ustalony rytuał pojenia i karmienia bizonów odbywał się bez zakłóceń. Bezwietrzna cisza panowała nad oceanem. Kołysanie, można powiedzieć, było nijakie.

Skończono karmienie bizonów, dociśnięto brenty okrywające klatki i zamocowano je linami. Po chwili opiekun bizonów zjawił się i mosłku usiinci hin; i west

- Jak pan spędził wieczór z kapitanem? - spytał pierwszy oficer po uściśnięciu dłoni młodego człowieka, prawie odczytując odpowiedź z wyrazu jego twarzy.

- Panie! -za wołał z entuzjazmem młodzieniec.- Takiego wieczoru jeszcze w swym życiu nie miałem! Pojąć nie mogę, kim jest kapitan. Artystą? Muzykiem? Zawodowym aktorem? W sumie coś fantastycznego! Przez dom moich rodziców przewija się wielu bardzo ciekawych ludzi wszelkich zawodów, jednakże kogoś podobnego w jednej osobie nie spotkałem. Zostałem absolutnie oczarowany. Trudno mi wyrazić, jak jestem zobowiązany

kapitanowi, że mając tyle spraw na głowie, jak mnie poinformował: nawigację, astronawigację, ładunek, pasażerów, olbrzymią korespondencję, raporty, dzienniki, sprawozdania i wiele innych obowiązków, których nie zdołałem nawet zapamiętać, zechciał mi poświęcić aż cztery godziny. Przykro mi się zrobiło, że tak wzięłem do serca jego wczorajsze powitanie. Nie skłamię, jeśli powiem, że dzisiaj w ogień bym skoczył za niego. Niechmi pan tak szczerze powie, kim on właściwie jest?

Rozmyślając nad tym przeistoczeniem obrażonego w wyznawcę, pierwszy oficer powiedział:

- Pyta pan, kim on jest? Muszę przyznać, że nie wiem. Jeszcze nie wyrobiłem sobie o nim ostatecznego zdania. Odbynam z nim pierwszą podróż. Na razie, osobiście, uważam go, jeśli to panu coś mówi, za... szamana.

- KochAAAny mój panie starszy oficerze! - powitał kapitan „pierwszego” przed rozpoczęciem porannej inspekcji statku, - Myślę, że jesteś już zadowolony. Zrobiłem, co mogłem, żeby bizona dowieźć do Polski w dobrym humorze. To jest... w takim humorze, w jakim pożegnałem wczoraj wieczorem ich opiekuna. Teraz będę musiał pilnować Pana Oceana, żeby nie połamał klatek i nie zabrał nam bizonów!

Mówiąc to, kapitan ruszył na inspekcję w asyście „sztabu” zebranego w głównym hallu.

Przy końcu ceremonii spotkano opiekuna bizonów. Kapitan zaprosił go, by mu towarzyszył aż do rozwiązania inspekcji.

- KochAAAny mój! - zwrócił się do opiekuna bizonów, gdy znów znaleźli się w hallu. - Proszę cię bardzo, żebyś mnie i mojemu kochanemu starszemu oficerowi pokazał swoje bizona.

Młody opiekun, z nieodstępnym karabinem maszynowym na ramieniu, zgodził się na prośbę kapitana z mocno zatroskanym wyrazem twarzy. We trójkę udali się na pokład, do klatek z bizonami. Odwiązując linę, by można było odchylić brezent, student błagalny m szeptem zwrócił się do kapitana:

- Panie kapitanie! Tylko proszę do nich nic nie mówić!

Nie był bowiem pewny, czy nosowe gulgotanie kapitana nie wywoła paniki wśród bizonów.

Skutek błagalnego szeptu studenta był tragiczny:

- KochAAAny mój! - zadudnił nos kapitana. -Ja potrafię uśmierzać morza i oceany, a cóż dopiero mówić o ujarzmieniu jakiegoś mizernego byczka!

Nie zważając na przerażoną tym wybuchem twarz młodzieńca, kapitan zbliżył się do

odkrytej klatki, wsunął rękę przez kraty i kładąc ją na olbrzymim łbie bizona, porośniętym czarnobrunatnym włosom, *zaczai* „uśmierzać” olbrzyma amerykańskiej prerii tymi samymi słowami, jakimi „uśmierzał” Matkę Morze lub Pana Ocea-na.

- Cicho, Panie Byku! Cicho, Panie Byku! Cicho...

O tyle tylko zastosował się po chwili do błagalnego wzroku opiekuna, że dudnił do bizona coraz bardziej przyciszonym głosem. „Szept” kapitana wydawał się jednak przerażonemu „kochanemu pierwszemu oficerowi” tak donośny, że miał wrażenie, iż kapitana słyszano aż na rufie.

- Cicho, Panie Byku! Cicho...

Panie kapitanie! Panie kapitanie! - wyszeptał zmieszany opiekun, dotykając nieśmiało rękawa kapitańskiego munduru, by szybciej zwrócić na siebie uwagę. - Panie kapitanie, nie wiem, czy to ma jakieś istotne znaczenie przy ceremonii „uśmierzania”, ale to nie jestbyk! To jest, z angielska mówiąc, „Lady Bizon” - Dama Bizon.

- AAA! - zadudnił głośno podniecony kapitan Eustazy. – Bardzo dobrze, żeś mi o tym powiedział, bo mogło wynikać nieszczęście! – I nie przestając gładzić kudłatego łba dudnił dalej, ale nieco ciszej: - Cicho, Pani Matka! Cicho, Pani Matka!...

Gdy „Pani Matka” zaczęła zdradzać niepokój, bijąc przednią nogą w podłogę klatki, opiekun bizonów zrobił się blady. Nie był pewien, czy kapitan potrafi tak oczarować Damę Bizon, jak oczarował wczoraj jego. Nie śmiać jednak już powiedzieć słowa więcej, zdjął z ramienia karabin maszynowy i zaczął przy nim pilnie manipulować.

- Cicho, Pani Matka! - jeszcze raz powtórzył kapitan, cofnął rękę i poprosił opiekuna, by zakrył klatkę brezentem.

Opiekun i „pierwszy” odetchnęli z ulgą, widząc, że kapitan wreszcie zrozumiał, na jakie niebezpieczeństwo naraża bizony. Ale kapitan, rozochocony „uśmierzeniem” pierwszej bizonicy, ruszył do drugiej. Powtórzyła się poprzednia scena z gładzeniem głowy niezwyklej pasażerki i wymawianiem zaklęć używanych do uciszania Matki Morze.

Drżący ze strachu opiekun posłusznie odkrywał kolejne klatki, modląc się w duchu, żeby się nic nie stało i żeby nie musiał zrobić użytku ze swej śmiertelnej broni. Starszemu oficerowi „uśmierzanie” „dam” bizonów zapierało dech w piersiach. Na przemian było mu zimno i gorąco. Wydawało mu się, że ceremonia ta nigdy się . nie skończy. Gdy wreszcie ostatnia „dama” dowiedziała się, że ma być „cicho”, a klatka została zasłonięta i obwiązana, kapitan zwrócił się do opiekuna bizonów:

- KochAAAny mój! Teraz możesz już być zupełnie spokojny. Nic złego się naszym damom stać nie może, bo są pod MOJĄ osobistą opieką, w obrębie MEGO magicznego

kręgu. Dojadą bezpiecznie i zdrowo. Cała Polska będzie się cieszyła z ich przybycia.

Pierwszy oficer mógłby w Izbie Morskiej przysiąc, że „damy” bizony od momentu zawarcia z nimi znajomości zaczęły spędzać sen z powiek kapitana. Bo też żadna persona grata - czyli najbardziej w danej podróży na „Kościszce” uprzywilejowana osoba - nie mogła się równać z bionicami. Do każdej ludzkiej istoty umiał kapitan

Eustazy podejść i oczarować ją, by potem wpleść ten fakt w wieniec nie kończących się sukcesów i podbojów. Minister, biskup, prezes, prezeska... ładna czy nie, młoda czy nie - wszystkie te osoby z łatwością „wplatał w wawrzyn swej sławy”.

Ale jak wpleść „damy” bizony?

Po każdej inspekcji kapitan zjawiał się wśród klatek, gładził bizony i odprawiał zaklęcia. Patrząc na to, pierwszy oficer utwierdzał się w przekonaniu, że wszystkie te zabiegi zmierzają do jakiejś tajemniczej, wielkiej sceny finałowej, podczas której kapitan może osobiście zaprezentuje bizony prezydentowi, stojąc wśród nich żywy i nietknięty. To byłoby coś! Myślami tymi jednak pierwszy oficer nie dzielił się z opiekunem bizonów, by go przedwcześnie nie trwożyć.

Gdy „Kościszko” był już w połowie drogi do kraju, kapitan Eustazy podczas lunchu „pokochał” nagle kapelana. Do chwili wspomnianego posiłku kapelan -jako biegun jednoimienny, jeśli idzie o siły nadprzyrodzone - był dla kapitana w najlepszym wypadku „obojętny”.

- KochAAAny mój kapelanie! - rozpoczął swe przemówienie kapitan. - Pogoda może się popsuć, a wówczas nie wiadomo, co się stanie z bizonami. Cała moja nadzieja w tobie, kochAAAny kapelanie, że ty weźmiesz je pod swoją opiekę, dowieziesz do Polski i oddasz krajowi całe i zdrowe.

Kapelan poczerwieniał ze zdumienia, ponieważ nigdy dotychczas nie był przez kapitana „kochany”. Gdy nieco ochłonął, spytał przerażony:

-Jak pan kapitan wyobraża sobie moją opiekę nad bizonami? Widziałem je kiedyś na obrazku. Tych na statku nie miałem jeszcze szczęścia oglądać. Stworzenia te nie znają mnie, więc chyba poić i karmić ich nie mogę. Nigdy się tym nie zajmowałem.

- KochAAAny księżu kapelanie! Nie o taką pomoc i opiekę chodzi - zareplikował kapitan. - Sam rozumiesz, że podobnie jak poganie, ochrzczeni przez ciebie, przeszliby pod twoją opiekę, tak samo, myślę, i bizony, ochrzczone przez ciebie, byłyby pod twoją duchową ochroną. Zauważ, kochAAAny kapelanie, że nie tylko imiona ludzi, ale także imiona koni przeszły do historii. Nawet mały piesek czy kotek ma swoje imię, a cóż dopiero takie olbrzymy, jak bizony czy żubry? Żubry to królewskie zwierzęta. Pozostawały niegdyś pod

wyłączną opieką króla. Za życie żubra karano gardłem! - recytował kapitan Eustazy jak wyuczoną lekcję. - Rozumiesz więc, kochAA Any kapelanie, jaka troska miota mną o życie tych królewskich zwierząt. Są one na naszym pokładzie pod moją opieką, a powinny być i pod twoją. Jeśli zdajesz sobie sprawę z ważności sytuacji, to dokonasz chrztu tych królewskich zwierząt!

Wyjaśnienia te odebrały mowę duchownemu. Poczerwieniał i zdumiony wpatrywał się w kapitana. Kapitan zaś, nie czekając, aż ksiądz mowę odzyska, roztaczał w dalszym ciągu wizję pomocy, jakiej oczekiwał od niego, jako od urzędowego kapelana „Kościuszki”.

- Z okazji chrztu bizonów wskrzesisz, kochAAAny kapelanie, mszę żeglarską, inaczej morską zwaną. Odprawisz ją na pokładzie w pobliżu klatek z bizonami. Następnie ochrzcisz każdego z osobna. O rodzicach chrzestnych też już pomyślałem. Matkami będą studentki, ojcami zaś - starszy oficer i opiekun bizonów. Pozostałych dwóch dobierze się drogą losowania, podobnie jak to musiano zrobić z marynarzami, którzy pragnęli opiekować się tymi kochanymi zwie rzętami.

Oniemienie księdza kapelana zaczęło z wolna ustępować. Na razie zdołał tylko - na znak protestu - wznieść obie ręce. Dopiero po chwili powiedział:

- Panie kapitanie! Wymaga pan ode mnie rzeczy niemożliwych! Msza żeglarska dawno już została zakazana, a i warunki na razie są takie, że nie ma żadnego uzasadnienia, by ją odprawić. Chrztu bizonów też nie mam prawa dokonać, pomimo że są to, jak i wszystkie inne, stworzenia Boskie...

Łatwiej byłoby jednak lawinę z niebotycznych gór w pół drogi zatrzymać, niż odwieść kapitana Eustazego od raz powziętej decyzji. Obecny przy tej scenie intendent przyglądał się księdzu jak skazanemu na śmierć. W każdym razie był pewien, że kapitan księdza do „prawdziwej wiary chrześcijańskiej doprowadzi”.

- Dawniej - odpowiedział kapelanowi kapitan, hamując gniew - księża na małych drewnianych okrętach mieli wielkie i odważne serca. W kapelanie współczesnym, który nie kocha nie tylko morza, ale i swego statku, nie wskrzeszę dawnych tradycji. Jednakże pewne wymagania na MOIM statku w stosunku do MEGO kapelana mogę mieć. Bo jeśli głową Kościoła mógł być panujący, to ja jako Pierwszy po Bogu (tytuł powszechnie przez wszystkich uznany, jak księdzu kapelanowi chyba wiadomo) jestem w pewnym stopniu nawet władzą duchowną księdza kapelana. Jako ta władza mam prawo prosić księdza kapelana o wspólną opiekę nad powierzonymi nam pasażerami. Jeśli ksiądz kapelan nie chce, jak ksiądz kapelan twierdzi, nie może odprawić mszy żeglarskiej, która by najbardziej do tej uroczystości się nadawała, to można odprawić mszę zwykłą. Przecież cielątka i inne

stworzenia, jak księdzu wiadomo, były w stajence i o nich nawet się śpiewa, a w naszym kraju w Noc Wigilijną lud prosty dzieli się z nimi opłatkiem i wieczerzą. Fakt, że bizonów w Palestynie nie było, ale nie mogą one ponosić za to odpowiedzialności. Nie można ich traktować gorzej niż inne stworzenia Boże. Mam nadzieję, że ksiądz swej pomocy w opiece nad bizonami nie odmówi. Na nasze bizony czeka cały kraj!

Kapelan był przerażony druzgocącą logiką wywodów kapitana oraz jego znajomością obyczajów i liturgii. Kapitan, ku zdumieniu kapelana, wiedział nawet o mszy żeglarskiej odprawianej niegdyś na żaglowcach, na których z powodu silnego kołysania nie do pomyslenia była manipulacja z winem. Właśnie z tego powodu mszę tę nazywano również „suchą”.

- Mszę zwykłą odprawić mogę, ale chrzczyć bizonów nie będę - słabym głosem bronił się kapelan.

- No dobrze! Niech będzie rnsza zwykła - uczynił ustępstwo kapitan. - Ale pokropić bizony wodą święconą to chyba ksiądz może? Bo jeśli kropi się pisanki... Jeśli we Włoszech, tuż obok Stolicy Apostol skiej, ojcowie zakonni olejem świętym błogosławią konie, krowy i owce przyprawdazane przez okolicznych wieśniaków... Nie żądam przecież, by ksiądz kapelan namaszczał olejem świętym nasze bizony, ale pokropić je wodą święconą to już na pewno ksiądz może!

Miażdżąca argumentacja kapitana, jak zwykle oparta na „rozległej wiedzy historycznej”, stawała się coraz żarliwsza:

- Zmusić, naturalnie, księdza nie mogę. Jeśli jednak ocean zabierze nam bizony, winę za to będzie ponosił i ksiądz kapelan, ponieważ pomocy w opiece nad nimi udzielić nie chciał. Naturalnie, jeśli ksiądz kapelan sobie życzy, mogę zrobić na ten temat odpowiedni zapis w dzienniku okrętowym.

Ksiądz kapelan, przerażony i zdenerwowany, bladł i czerwieniał na przemian. Zdawał sobie sprawę, że kapitana nic już nie odwiedzie od powziętego zamiaru.

- Niech kochAAAny kapelan pomyśli tylko - mówił nieco spokojniej kapitan. - Jeśli bizony dowieziemy do kraju, to przecież muszą mieć swe imiona. Któż ma je nadać, jeśli nie my? Przecież to wszystko leży wyłącznie w rękach kochAAAnego kapelana.

Czy wszystkie użyte przez kapitana argumenty były prawdziwe - kapelan nie wiedział. Że kapitan robi zapis w dzienniku okrętowym, tego kapelan był pewien. O zapisach tych stale słyszał wiele ciekawych historii od oficerów pokładowych. Przejść w ten sposób do potomności kapelan nie chciał. Przerażony własną decyzją, zgodził się w końcu na odprawienie mszy zwykłej (ale na werandzie okrętowej, to jest tam, gdzie odprawiał w każdą niedzielę), a następnie na pokropienie każdego bizona oddzielnie, by przy tej czynności

rodzice chrzestni mieli możliwość nadania im wybranych imion.

Okragłe od urodzenia oczy pierwszego oficera stały się jeszcze okraglejsze, gdy go zawiadomiono, że ma zostać ojcem chrzestnym bizona.

- KochAAAny mój - ostrzegł go kapitan. - Pamiętaj tylko, żebyś nie pomylił, tak jak ja pomyliłem, płci tych bizonów! Żebyś nie zapomniał, że to nie byki, lecz damy. W moim imieniu mianujesz matki oraz ojców chrzestnych. Chcę koniecznie, żebyście nimi byli: ty i mój nowy, młody przyjaciel. Pozostałych ojców chrzestnych sam wybierzesz albo wylosujesz. Z rana kapelan odprawi mszę na werandzie, następnie udamy się do klatek. W momencie gdy ksiądz będzie kropił bizona, rodzice chrzestni wymówią formułę chrztu. Najlepiej nadać bizonom imiona indiańskie, związane z prowincjami Kanady. Po ceremonii wrócimy na werandę, skąd pójdziemy na uroczysty lunch. Wieczorem odbędzie się z tej okazji bal. KochAAAny mój!

Mianuję ciebie mistrzem ceremonii pierwszego na świecie chrztu bizonów na oceanie!

Pierwszy oficer jak zwykle powtórzył otrzymany od kapitana rozkaz. Tym razem głównie dlatego, by się upewnić, że nie śni. Zdumiony zgodą kapelana, postanowił jak najdokładniej wykonać otrzymane polecenie, bacząc przede wszystkim na zdrowie zagrożonych bizonów.

Studentki i studenci powitali pomysł z entuzjazmem. Po długich debatach postanowiono nadać bizonom indiańskie nazwy czterech kanadyjskich prowincji, w których osiedlili się Polacy. Na preriach tych prowincji pasły się niegdyś niezliczone stada bizonów.

Oczywiście, jak przewidział kapitan, każda studentka chciała zostać matką chrzestną, ojcem zaś - każdy student. Trzeba było losować. O dopuszczeniu do losowania decydował fakt, czy kandydaci na rodziców chrzestnych studiują w tych prowincjach, których nazwy mają patronować ich przyszłym chrześniaczkom.

Wiadomość o chrzcie bizonów, uroczystym lunchu na ich cześć oraz balu stała się jedynym tematem rozmów na „Kościszce”. Rzucone przez kapitana hasło: „Pierwszy na świecie chrzest bizonów na oceanie” - i to na „Kościszce” pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego - było na ustach każdego, bez względu na to w jakim stopniu miał brać udział w tym epokowym wydarzeniu -bezpośrednio w uroczystości czy tylko jako biesiadnik. Jedynie kapelan, który miał odegrać w niej, wbrew swej woli, główną rolę, był zupełnie przybity. Sposobił się na jutro, głośno pocieszając samego siebie i tłumacząc się przed intendentem, że w zasadzie przecież niczego złego nie popełnia. Znacznie mniejszą ulgę dawała mu świadomość, że czyni to na życzenie „pierwszego po Bogu”.

Nadeszła niecierpliwie wyczekiwana niedziela. Cisza i niczym nie przyćmione słońce zamieniły ocean w lustrzane-granatową lagunę. Po mszy odprawionej na werandzie ruszył na przedni pokład, na którym były ustawione klatki z bizonami, uroczysty orszak. Na jego czele, jak na nartach, sunął kapitan Eustazy w mundurze numer jeden (kroju surdutowego, aż do kolan) oraz w pełnej gali orderowej. Kapitan włókł u swego boku, podtrzymując pod rękę i na duchu, smutnego kapelana. Za tą parą szedł pierwszy oficer, w takim samym mundurze jak kapitan, ze studentką w białej sukni. Za nimi kroczyła druga para rodziców chrzestnych: druga studentka i opiekun bizonów, bardziej jeszcze od kapelana smutny i niespokojny, chowający za plecami nieodłączny karabin maszynowy, który dziwnie wyglądał przy smokingu. Od momentu nominacji na ojca chrzestnego w myślach opiekuna bizonów toczyła się zacięta walka pomiędzy wiarą a niewiarą w szamanizm kapitana. Czy kapitan zdoła uśmierzyć bizony, gdy klatki *przez* dłuższy czas pozostaną odkryte?

Tymczasem orszak zbliżył się do pierwszej klatki, przy której trzymało wartę honorową dwóch marynarzy w białych tropikalnych mundurach z granatowymi kołnierzami. Taka sama warta stała przy każdej z pozostałych klatek (z rozkazem natychmiastowego zakrycia klatki po dokonaniu aktu chrztu). Gdy pierwszy oficer ze swą partnerką - studentką z Winnipeg - zatrzymał się przed chrześniaczką, kapitan nachylił się do kapelana i wyszeptał:

- KochAAAny kapelanie! POKROPIDLUIJ teraz tę damę bizon, ale tak, żeby ona tego nie widziała, bo może się spłoszyć! I zbytnio się nie ruszaj!

Kapelan posłusznie wyciągnął małe kropidelko i chowając je za matką chrzestną pokropił przez jej ramię widniejącą w cieniu klatki olbrzymią futrzaną masę, stojącą nieruchomo, oślepioną słońcem. W tym momencie oboje rodzice chrzestni zaczęli wypowiadać jednocześnie formułę chrztu:

- Manitobo... ja cię chrzczę...

Byli tak przejęci swą rolą, że - początkowo roześmiani i weseli - naraz stali się oboje bardzo poważni. Pierwszy oficer do tego momentu traktował całą sprawę jak pantomimę, /rod/ona z niewyczerpanej wyobraźni kapitana. Tera/, wymawiając imię MANITOBA, mające swe źródło w indiańskiej na/wie Manitu, co w języku plemienia Algonkmów znaczy Wielki Duch (zaś Manitoba to Cieśnina Duchów), uległ nieznanemu czarowi. Poć/u ł, że jest uczestnikiem jakiejś wielkiej przemiany w życiu tvch olbrzymów prerii. Myśl o tym w/ruszyła go tak, jakbv /.jawił się przed nim sam Manitu, aby roztoczyć opiekę nad tymi czterema bizonami i nad wszystkimi bizonami wszystkich prerii i puszczy, które jeszcze do niedawna były niepodzielnymi władcami indiańskiej ziemi, a których piętnaście milionów siostr i braci wytepiły „blade twarze” dla zabawy lub w celu pozbawienia Indian żywności.

Oto teraz, dzięki temu, że stały się darem ofiarnych serc Polonii kanadyjskiej, cztery bizony przyjęte zostaną na pokładzie statku do społeczności polskiej jako pełnoprawni członkowie rodziny... i już nikt nie ośmieli się ich skrzywdzić.

Pierwszy oficer poczuł, że mu się gardło zwięża, a serce dziwnie podchodzi do góry. Przez chwilę nie mógł wymówić słowa. Kapitan musiał sam dać znak marynarzom, by zasłonili klatkę, po czym przesunął się z kapelanem do drugiej, przy której stali: studentka z uniwersytetu w Toronto i opiekun bizonów.

Kapelan, już nie instruowany przez kapitana, „pokropidłował” zza pleców drugiej matki chrzestnej następną „dame” bizon. W języku Irokezów imię jej oznaczało Piękne Jezioro, a dla nie wtajemniczonych uczestników było ono wyłącznie nazwą jeziora lub prowincji w Kanadzie - Ontario.

Zasłonięte drugą klatkę. Kapitan z kapelanem przeszli na lewą burtę, do dwóch następnych. Trzecią parę rodziców chrzestnych stanowili studentka i student z ziem zamieszkałych niegdyś przez Indian zwących siebie Wendami, a przez Francuzów przezwanymi Szczeciniastymi Łbami, czyli Huronami. Trzecia para była tak wzruszona, że z trudem wyszeptała imię chrzestne, mimo że w języku Huronów brzmiało ono krótko: Quebec. W tłumaczeniu mogło oznaczać Nagle Zwężenie Rzeki lub Miejsce w którym Schodzą się Wysokie Skąły. Oboje rodzice chrzestni studiowali na uniwersytecie mającym swą siedzibę w mieście o tej samej nazwie.

Przed ostatnią klatką stała para studentów z uniwersytetu w Regina. Oboje byli nie mniej wzruszeni niż poprzedni rodzice chrzestni. Nadane przez nich imię czwartej chrześniaczki brzmiało w języku Algonkmów niby szmer strumienia: Saskatchewan, a oznaczało Wielkie Katarakty iub Rzekę Prędko Płynącą.

Wolna od służby załoga oraz pasażerowie uczestniczący w tej jedynej w swoim rodzaju ceremonii trzymali się jak najdalej od klatek i trwali w kompletnej ciszy, by nie spowodować katastrofy. Gdyby nie obawa przed spłoszeniem bizonów, uroczystość skończyłaby się wielkimi i głośnymi owacjami na cześć kapitana i kapelana. Ten ostatni już się pogodził z istnieniem nowo odkrytej władzy duchowej na statku, i to „pierwszej po Bogu”.

Po ochrzczeniu czwartej bizonicy, „dwóch duchownych” (tak intendent, od chwili gdy był niemym świadkiem „doprowadzenia do wiary chrześcijańskiej” kapelana, nazywał kapitana i księdza) wróciło na werandę, a wraz z nimi cztery pary rodziców chrzestnych. Po publicznym wyrażeniu swej wielkiej wdzięczności dla kochAAA-nego kapelana, kapitan podziękował jeszcze kochAAAnym rodzicom chrzestnym. Najdłużej i najgoręcej ścisnął

opiekuna bizonów, po czym ogłosił ceremonię chrztu bizonów za największe wydarzenie w dziejach „Kościszki” pod jego dowództwem.

Wielkie brawa i podziękowania złożone przez delegację studentek i studentów zakończyły wplatanie nowego liścia wawrzynu do wieńca sławy niewidzialnie wieńczącego głowę kapitana Eustazego. W jego imieniu intendent zaprosił zebranych na chrzcino-lunch, podczas którego wśród toastów i pocałunków wypito niezliczone „poimienne”. Kapitan Eustazy, bohater dnia, zamiast przemówienia, w ekstazie chyba, zawołał tylko:

- KOCHAAAJMY SIĘ!

Entuzjazm biesiadników trudny był do opisania. Nie zmałał też przez krótką chwilę konieczną na przebranie się i odświeżenie przed chrzcino-balem, podczas którego osiągnął swój zenit.

Od tego historyczno-epokowego dnia na „Kościszce” kapelan, chrzest i bizony nie schodziły z ust pasażerów i załogi. Przemoczony entuzjazm dla tego wydarzenia zgniótł nieliczną grupę krytycznie nastawionych oponentów. Dalsza podróż odbywała się w tych samych warunkach atmosferycznych, w słonecznej ciszy. Mało znaczącym jej etapem było pożegnanie Pana Oceana, które minęło bez echa, bo odbyło się w nielicznym gronie i tylko w barze. Po wejściu w cieśniny duńskie mignął przed przejściem do Kopenhagi zamek Hamleta, ale umysły były już zajęte ostatnim wieczorem na „Kościszce”.

„Benefls” kapitana, zwany wieczorem kapitańskim. Pożegnalny bal, połączony ze składaniem na piśmie wyrazów uznania kapitanowi za miłą i bezpieczną podróż pod jego dowództwem. Dla szefa kuchni był to popisowy obiad, na który składał się najbardziej wymyślny zestaw potraw, mający zostawić w umysłach uczujących niezatarte wspomnienie i nie dającą się zagłuszyć wielką ochotę ponownego skosztowania tych potraw w życiu. Innymi słowy - konieczność jeszcze jednej takiej podróży na „Kościszce”, pod tym samym dowództwem i z tym samym szefem kuchni, którego nazwisko, „pieczołowicie podane”, widniało w każdej karcie menu okrętowego. Dekoracja sali balowej, na wiele dni przed rozpoczęciem podróży obmyślana przez intendenta i ochmistrzów, miała oszołomić pasażerów i skłonić ich do złożenia spontanicznego ślubowania: „Żadnym innym statkiem przez Atlantyk - tylko »Kościszka«!” „Z żadnym innym kapitanem - tylko z kapitanem Eustazym Borkowskim!”

Podczas pożegnalnego obiadu zgaszone przed deserem światła były zapowiedzią natychmiast po sobie następujących trzech atrakcji: wzrokowej, kulinarnej i słuchowej. Mrok na sali jadalnej zostawał rozproszony czymś, co przypominało zorzę polarną. To niezapomniane zjawisko świetlne powodowały „płonące” lody wnoszone na salę przez kilkunastu

odpowiednio rozstawionych stewardów. Nie mniejszą ucztę wzrokową stanowiły wiązanki świeżych kwiatów ofiarowywane przez kapitana Eustazego przy pożegnalnym obiedzie każdej damie. Rytuał ten należał do specjalności kapitana i przez niektórych zwany był „eustazjami”. Oznaczał „oczarowywanie” świeżymi kwiatami, umiejętnie przechowywanymi w odpowiedniej temperaturze w chłodni okrętowej. Efekt wywołany „eustazjami” nigdy jeszcze na „Kościszce” nie chybił.

Dobrane do smaku lodów najlepsze wina nie potrzebowały rekomendacji w postaci dat i miejsc urodzin. Teraz następowała trzecia atrakcja - przemówienie kapitana. Tak było i w tej słynnej podróży, uwiecznionej chrztem bizonów.

Gdy kapitan Eustazy uderzył w kielich, pierwszemu oficerowi przyszyły na myśl słowa Homera: „Lecz skoro ich już odeszła chęć jadła, żądza napoju, boski Odys w takie ozwał się słowa”:

- Szanowne panie, szanowni panowie, a razem wzięci: kochAAAni moi! Nadszedł dla mnie moment najsmutniejszy, ponieważ pożegnać was muszę, moi najmilsi goście. Nie potrafię znaleźć słów na wyrażenie mego smutku, że jutro już nie będziecie ani radością oczu moich, ani radością uszu moich! Nie będę mógł się cieszyć widokiem waszych roześmianych twarzy ani też słuchać waszych wesołych rozmów. Podróż tę niektórzy z was nazwali ODYSEJĄ BIZONÓW. Ja nazwałem ją inaczej. W pamięci mej na całe życie pozostanie jako ODYSEJA WIELKICH SERC KANADYJCZYKÓW POLSKIEGO POCHODZENIA. Ich dziadowie przed stu laty - po upadku Powstania Listopadowego - opuścić musieli ojczyznę. Znaleźli w Kanadzie nowy dom, a kraj ten stał się ojczyzną tych, których mam zaszczyt dzisiaj podejmować przy tym stole. Odyseja ich dziadków i ojców, rozpoczęta przed stu laty na perziach Manitoby, Ontario, Quebecu i Saskatchewanu, pomimo ciężkich lat zmagania z przeciwnościami, nie zatarła nigdy pamięci o ojczyźnie, podobnie jak nie zatarł jej późniejszy dobrobyt. Wyrazem tej pamięci jest ich DAR przekazany ojczyźnie pod opieką córek i synów, którzy jutro staną na ziemi ojców. To łagodzi mój smutek rozstania z wami. Uznanie i łaska Pana Oceana oraz Matki Morze pozwoliły mi przenieść was na rękach w jak najlepszym zdrowiu i samopoczuciu nad głębokimi wodami od odległej Ameryki do Polski. Was i wasz bezcenny dar. Wierzę, że żaden z uczestników tej podróży nie zapomni nigdy o pierwszym i prawdopodobnie ostatnim chrzcie bizonów na oceanie. Nadane tym królewskim zwierzętom imiona będą przypominały waszym braciom i siostrom w Polsce o siostrach i braciach znajdujących się w Kanadzie. Dlatego pozwólcie, że wspólnie wzniesiemy wielki toast na tym okręcie pod moim dowództwem: nasze kochAAAnie córki chrzestne - Manitoba, Ontario, Ojebec i Saskatchewan - NIECH ŻYJĄ!

*

Wiadomość o darze Polonii amerykańskiej dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej dotarła do Polski wcześniej aniżeli sam dar w postaci czterech bizonie.

„Ilustrowany Kurier Codzienny” z 29 października 1934 roku zamieścił notatkę, w której jako przyszłą siedzibę czterech bizonie wymienia nowy zwierzyniec w miejscowości Książ w nadleśnictwie Smardzewice nad Pilicą.

Hrabina

- KochAAAny mój, w moim imieniu przywitasz przy trapie korpus dyplomatyczny i generalicję, które przybędą powitać hrabinę, a następnie przyprowadzisz wszystkich do baru kabinowego. Będziemy ich tam oczekiwali z hrabiną.

Pierwszy oficer Jerzy Mieszkowski, w Szkole Morskiej w Tczewie zwany „Szermierzem”, powtórzył otrzymany rozkaz tak, jak kapitan lubił: głośno, wyraźnie wymawiając każde słowo. A w duchu pomyślał, że od przybycia w Nowym Jorku na „Kościszkę” hrabiny wszystko się w głowie kapitanowi przemieszało.

Korpus dyplomatyczny i generalicja! Czego jeszcze ten człowiek w związku z hrabiną nie wymyśli?

Przyglądając się kapitanowi, ubranemu w mundur kroju surdutowego, do kolan (w Marynarce Wojennej mundur numer jeden), z orderami przypiętymi na piersi - pierwszy oficer nie miał wątpliwości, że kapitan sam głęboko wierzy w ten „korpus dyplomatyczny i generalicję”, przed którymi spodziewa się odegrać jedną ze swych ulubionych wielkich ról: Kapitana Siedmiu Mórz, rozmawiającego z każdym dyplomata w jego ojczystym języku.

Pierwszy oficer zsalutował kapitanowi i wyszedł z jego kabiny na mostek, uśmiechając się pobłaźliwie.

Był to rok 1935. „Kościszko” po przebyciu Atlantyku stał teraz na kotwicy u wrót Kopenhagi. Pogoda była bezwietrzna i słoneczna, widzialność bardzo dobra. „Pierwszy”, chcąc mieć czas na spotkanie zapowiadanych dostojników i na zawiadomienie o ich przybyciu kapitana, wziął lornetkę i zaczął pilnie śledzić każdą wychodzącą z portu na redę motorówkę.

Może być tłum - rozmyślał. - Mieszkający na wyspach Duńczycy gromadne spotkania mają we krwi. Pod każdym statkiem zawsze jest tłum spotykających bliskie sobie osoby. Dla ułatwienia rozpoznania wśród tej rzeszy każda grupa witających niesie nad sobą na wysokich kijach rozpostarty transparent z napisem, kogo dana grupa spotyka. Na przykład: „Witamy Anię Andersen. Witaj nam!” Hrabinę na pewno przyjedzie spotkać wiele osób. „Korpus dyplomatyczny i generalicja” - myśl o nich nie opuszczała pierwszego oficera. Kapitan oszalał z tą hrabiną, która mu z ust nie schodzi. A zaczęło się to wszystko przecież wprost przeciwnie do tego, co jest teraz.

Kapitan „temat hrabiny” rozpoczął w Nowym Jorku, w przeddzień wyjścia do Gdyni:

- KochAAAny mój, o godzinie jedenastej spotkasz przy trapie jakąś damę, która ci oznajmi, że w porozumieniu z agentem przyjechała obejrzyć nasz statek. Przyprowadzisz ją

pod drzwi mojej kabiny i zameldujesz po angielsku, że jakaś dama pragnie obejrzeć statek. Co dalej, to ci powiem, gdy już będzie ta dama.

Pierwszy oficer miał właśnie odmaszerować, gdy kapitan, który uważał, że wiele ludzi nie pojmuje jego nosowej wymowy języka angielskiego, zatrwożył się, że „pierwszy” też może do nich należeć i nie będzie wiedział, co z damą zrobić. Zatrzymał go więc i dodał:

- Kochany mój, na wszelki wypadek, gdybyś mnie nie dosłyszał, przeprosisz ją i powiesz, że w porcie jestem zawsze bardzo zajęty i spytasz, co chce u nas zobaczyć. Zaprowadzisz ją tam, gdzie będzie sobie życzyła. Naturalnie najlepiej będzie, jeśli ją zaprowadzisz do pomieszczeń pasażerów kabinowych. Klaudia doprowadziła je już do należytego porządku, możesz się więc w nich najdłużej zatrzymać. Bar kabinowy również już jest w porządku i barman będzie na miejscu. Pokażesz jej bar i tam będziesz z nią tak długo, aż ja przyjdę.

Punktualnie o godzinie jedenastej zjawiała się na trapie bardzo wytworna wysoka dama i widząc nadchodzącego pierwszego oficera oznajmiła mu, że jej agent zapewnił ją, iż może obejrzeć statek. Chciałaby się również zobaczyć z kapitanem statku. Dama mówiła po angielsku.

Pierwszy oficer powitał ją i poprosił, by zechciała pofatygować się z nim do kapitana. Dama wydawała się zaskoczona i zdziwiona, że kapitan osobiście nie przyszedł do trapu, by ją powitać, lecz że ona sama ma się do niego udać. Zgodziła się jednak towarzyszyć oficerowi.

Zgodnie z poleceniem, pierwszy oficer zastukał do kabiny kapitana. Nim zdążył zameldować o wizycie damy, zza zamkniętych drzwi rozległy się nosowe dźwięki i okrzyki w języku angielskim, z których z wielkim trudem można było sklecić następujące zdania: Jestem bardzo zajęty! Co się stało?! Czy jest to coś tak bardzo pilnego, by mi teraz przeszkadzać, gdy jestem taki zajęty? Czy nigdy nie będę miał spokoju w tym porcie?

Przy ostatnich zdaniu drzwi wprost zadrżały od nosowych dźwięków kapitana. „Pierwszy” wyjaśnił, że „lady” przyjechała i życzy sobie obejrzeć statek.

- W tej chwili nie mam czasu na te sprawy. Gdy skończę podpisywać najbardziej pilne dokumenty, natychmiast przyjdę. Proszę panią przeprosić i pokazać jej wszystko, co sobie życzy... - Donośne dźwięki przeszły w ledwo dosłyszalne mamrotanie.

Dama w pierwszej chwili wydawała się oszołomiona, potem zdumiona, ale wbrew obawom oficera nie wpadła w gniew. Nawet cienia gniewu nie mógł się dopatrzeć na jej pięknej twarzy.

Chcąc zatrzeć niekorzystne wrażenie, wywołane „nosowo-angielskim”

przemówieniem kapitana, oficer zaczął bardzo serdecznie przeproszać damę w języku francuskim. Nie był pewien, czy dama zna ten język, ale wydał mu się w tej chwili bardziej stosowny do przeprosin niż angielski. Starał się mówić jak umiał najwytworniej. Okazało się, że dama zna francuski i w tym języku zapytała oficera, czy jest Francuzem i dlaczego kapitan mówił po angielsku.

- Nie jestem Francuzem - wyjaśnił pierwszy oficer - ale w Polsce wszyscy, którzy kończą szkoły, mówią albo po francusku, albo po niemiecku. Poza tym przez parę lat pływałem do Indochin na francuskim statku. Kapitan zaś mówił po angielsku, ponieważ w Nowym Jorku wszyscy interesanci bez wyjątku mówią po angielsku i w ten sposób kapitan wszystkich oficerów zmusza do mówienia w tym języku.

Tu zaczął usprawiedliwiać kapitana, że w porcie jest on zawsze obarczony pracą i że sam osobiście stara się wszystkiego dopatrzeć.

- Kapitan nie miał pojęcia - zapewniał gorąco - że to właśnie pani zaszczyca teraz swoją wizytą nasz statek. Kapitan jest uosobieniem rycerskości wobec kobiet i musiał dzisiaj być wyjątkowo zajęty, skoro nie mógł natychmiast osobiście pokazać pani statku. Jestem przekonany, że gdy tylko podpisze najpilniejsze dokumenty, natychmiast będzie służył pani swoją osobą.

Dama od pierwszego wejrzenia spodobała się oficerowi. Szczerze bolał więc w duchu nad przykrością wyrządzoną jej przez kapitana. Ale skąd kapitan mógł wiedzieć, że to taka kobieta? Nie potrafiłby jeszcze powiedzieć jaka, ale czuł się zniewolony jej wyglądem, sposobem bycia i osobowością. Widząc, że powaga, pod postacią której domyślał się niezadowolenia, ustępuje miejsca pogodnemu uśmiechowi, zdecydował się zapytać ją, co pragnie zobaczyć na „Kościszce”.

Dama, zupełnie już rozpogodzona, odpowiedziała;

- Syn mój odbył podróż na tym statku z Kopenhagi do Nowego Jorku. Chciałabym zobaczyć, w jakich warunkach podróżował. Jak wygląda kabina, w której mieszkał. Jak wygląda bar, jadalnia...

Rozmowa ta odbywała się w hallu prowadzącym do pomieszczeń pasażerów kabinowych. Pierwszy oficer zobaczył idącą korytarzem stewardesę kapitana, Klaudię, więc spytał ją, czy nie pamięta, w której kabinie odbył podróż z Kopenhagi do Nowego Jorku mały chłopczyk.

- Chłopczyk? - zdziwiła się Klaudia. - W ostatniej podróży nie było żadnego małego chłopczyka. Najmłodszy pasażer mieszkał tutaj, w tej kabinie. Ale to nie był mały chłopczyk.
- Klaudia otworzyła drzwi kabiny.

Rozmowa z Klaudią była prowadzona w języku polskim, mimo to pierwszy oficer wolał nie wyjaśniać dłużej kwestii wieku chłopca.

- Z tego, co mówi stewardesa - zwrócił się do damy - jest to ta kabina. Proszę bardzo.

Komfort „Kościszki” w porównaniu z komfortem współczesnych nowych statków oceanicznych, takich jak „Normandie”, był jak gdyby z zeszłego stulecia. To wcale nie oznaczało, że w zeszłym stuleciu nie podróżowano wygodnie, a nawet luksusowo.

Pierwszy oficer stwierdził, że kabina jest w idealnym porządku i spokojnie przyglądał się oględzinom przeprowadzonym przez ciekawą każdego szczegółu damę.

Tymczasem dama z widoczną znajomością rzeczy badała czystość schowków i zakamarków, nie dając się uwieść blaskowi wyczyszczonego niklu, brązu i szkła jak również nieskalanej czystości bielizny pościelowej. Najbardziej ukryte przed okiem miejsca za firankami zostały również sprawdzone przez nieznaną. Kiedy z kolei przystąpiła do przeprowadzania szczegółowej inspekcji koi, oficer zaczął zachodzić w głowę, co kryje się za tą niespodziewaną kontrolą. Kim jest dama? Nie wygląda na tajnego urzędnika jakiegoś biura odpowiedzialnego za czystość na statkach. Ale wyraźnie czegoś szukała. A może kobieta-detektyw? Jest wysportowana. Sposób trzymania się i ruchy wskazują, że musiała dużo jeździć konno.

Sam się zagalopowujesz - przyhamował siebie „pierwszy”. - Po prostu rzeczywiście jej dzieciak jechał w tej kabinie i coś zostawił. Dzieciak? Dzieciaka w ogóle nie było. Tak powiedziała stewardesa. A więc kto? Ktoś, kto ją interesuje i kogo podała za swego syna? Usiłuje teraz znaleźć coś ukrytego w kabinie przez tamtą osobę. Robi to zresztą otwarcie. Ale to coś jest chyba w jakimś schowku nie znanym ani stewardesom, ani celnikom.

Gdy dama skończyła wreszcie przegląd koi, odwróciła się do pierwszego oficera i powiedziała:

- Dziękuję. Bardzo dziękuję.

- Co teraz pani życzy sobie zwiedzić na naszym statku?

Dama zwlekała z odpowiedzią. Zgodnie więc z instrukcją otrzymaną od kapitana pierwszy oficer zaproponował obejrzenie baru. Zgodziła się natychmiast.

W tym barze wszystko było gotowe na przyjęcie gości, z wyjątkiem mocnych trunków. Zostały zaplombowane przez celników.

Barman powitał damę ukłonem, rozkładając ręce, co według niego miało oznaczać: „Przepraszam, ale tego, co najlepsze, nie posiadam. Jestem zupełnie bezradny”. Przyzwyczał się, że każda osoba, która podczas postoju w Nowym Jorku trafiała do jego baru, była spragniona polskich wódek. Innych napojów nigdy nie ośmielał się nawet proponować.

Dama, domyślając się, że czekają na kapitana, zainteresowała się jednym z obrazów wiszących w barze. W momencie gdy pierwszy oficer skończył objaśniać, co obraz przedstawia i kto go malował, do baru wszedł kapitan. Słyszając rozmowę prowadzoną w języku francuskim, kapitan już na odległość zaczął przeprosiny w tym języku:

- W porcie mam znacznie więcej roboty niż na oceanie. Byłem zajęty aż do tej chwili. Nie mogłem się oderwać ze względu na cenny czas innych ludzi związanych pracą ze mną. Myślę, że znajdę u pani zrozumienie i przebaczenie.

Jeśli dama była zdumiona znajomością francuskiego u pierwszego oficera, to paryski akcent i wymowa kapitana całkowicie ją oszołomiły. Przeprosiny zostały podane w tak ujmującej formie, że dama z miejsca przebaczyła kapitanowi początkowe chłodne przyjęcie i wyciągnęła pojednawczo rękę, mówiąc:

- Rozumiem i przepraszam za najście. Nie mogę się pozbyć złudzenia, że jestem na francuskim statku.

Trzymając w obu dłoniach podaną rękę, kapitan przypomniał sobie, że zapomniał się przedstawić. Pani wciąż pozostawała osobą nieznaną.

- Co mogę pani teraz pokazać na moim statku? Co panią interesuje? - spytał kapitan.

- Dziękuję, zobaczyłam już wszystko, co chciałam, dzięki uprzejmości pana oficera. Sprawdziłam, na ile mój syn był ścisły, opisując swą podróż na tym statku.

- Pani syn? Opisy wał podróż? - zdumiał się kapitan. - Pani syn już umie pisać?

- Mój syn studiuje na uniwersytecie w Stanach Zjednoczonych. Opisywał mi bardzo szczegółowo podróż na pana statku. Pozostawiła na nim niezatarte wrażenie. Chcąc go zawsze jak najlepiej rozumieć i pragnąc mieć z nim wspólny temat, staram się zobaczyć te miejsca, w których był. Poznać tych ludzi, którzy jemu się spodobali. Dlatego tu jestem. Syn mój jest jedynakiem i cały mój czas -a mam go dużo, bo mąż mój prawie stale przebywa poza domem, a często poza krajem - poświęcam synowi.

„Pierwszy” słuchał tego wszystkiego z niedowierzaniem. Dama wyglądała bardzo młodo. Nawet po wnikliwym przyjrzeniu się jej trudno było przypuszczać, że zbliża się do czterdziestki. Z drugiej strony, sposób oglądania miejsc, w których syn jej był, miał według „pierwszego” zupełnie inny charakter. Musiała się w tym kryć jakaś tajemnica, której nie mógł odgadnąć. Bardzo chciałby usłyszeć, jakiego tematu do rozmowy z synem szukała dama, przeprowadzając tak dokładną inspekcję kabiny, w której mieszkał. Oficer wiedział, że musi odejść, skoro kapitan już jest, ale jeszcze zwlekał. Sądził, że może jednak usłyszy coś, na co kapitan, nie będąc przy oględzinach kabiny, na pewno nie zwróci uwagi, a co pozwoliłoby mu rozwikłać tajemnicę.

- Wybacz pani, że ośmielę się zapytać o pani nazwisko - powiedział kapitan.

Zaledwie dama je wymieniła, pierwszy oficer natychmiast przypomniał sobie duńskie hrabiątko, syna admirała, poleczone specjalnej pieczy kapitana przez dwór królewski. Paniątko to po raz pierwszy w życiu miało odbyć podróż samotnie, oderwane od matki i swego środowiska. Kapitan nie zawiódł królewskiego zaufania. Nie tylko zupełnie podbił wyobraźnię i serce młodzieńczego chłopca, ale stał się dla niego prawdziwym bożyszczem. Przez całe dni chłopak nie odstępował kapitana. Dosłownie od otwarcia do zamknięcia powiek podziwiano troskliwość kapitana, bo chłopak absolutnie się nie nadawał na kompana przy biesiadach, do których kapitan przywykł. Otoczeniu kapitana na początku wydawało się, że kapitan, urządzając swe wieczorne wielojęzyczne seanse wokalne-muzyczne-no-deklamacyjne przy akompaniamencie gitary, zupełnie zapomniał o istnieniu takiego trunku, jak koniak. Musiały to być ciężkie dni dla kapitana. Za to chłopiec był przekonany, że los pozwolił mu spotkać najlepszego lingwistę i najlepszego nawigatora na świecie. Któregoś wieczoru w zapale powiedział, że widzi w kapitanie Kolumba i Vasco da Gamę w jednej osobie, a schodząc ze statku oświadczył publicznie, że go nigdy, ale to nigdy nie zapomni. Obaj rozstanie zaprawili łzami.

Kapitan na dźwięk wymówionego przez damę nazwiskaomalże nie pochwycił jej w swe ramiona.

- ygląda pani hrabina na jego siostrę, chociaż jest pani mało do niego podobna, ale trudno mi uwierzyć, że jest pani jego matką. - Tu kapitan rozpoczął na swój sposób „balladę” o cudownym młodzieńcu, tak rnu bliskim, że chwilami można było kapitanowi przypisać ukryte, ale bardzo dumne ojcostwo.

Bogactwo przymiotników w języku francuskim pozwoliło kapitanowi odmalować portret młodzieńca w tak żywych barwach, że matce się wydawało, iż widzi syna tuż przy sobie. Nie usiłowała nawet ukryć wzruszenia. Starła się tylko hamować jego wyraźniejsze oznaki.

Widząc, że hrabina jest osobą niezwykle uczuciową, kapitan natychmiast zmienił temat rozmowy, by pozwolić wzruszonej matce odzyskać zachwianą równowagę, i zaproponował przejście do jego kabiny. Zaprosił też do towarzystwa pierwszego oficera.

Zmiana miejsca wpłynęła uspokajająco na piękną damę. Rozmowa o synu całkowicie już zatarła wszelkie ślady pierwszego przykrego wrażenia, jakie na niej wywarło szorstkie powitanie jej osoby - nie widzianej co prawda, ale zapowiedzianej przez agenta i pierwszego oficera.

Zaledwie hrabina zajęła miejsce w fotelu, kapitan zaproponował prowadzenie

rozmowy w jej rodowitym języku i natychmiast powtórzył znane już na pamięć całej załódze zdanie:

- Moi oficerowie wszyscy mówią po duńsku.

Jeśli chodzi o pierwszego oficera, kapitan miał trochę racji, ponieważ „pierwszy” jakiś czas pływał jako asystent na „Polonii”, gdy była ona jeszcze - podobnie jak „Kościuszko” - jednym z klejnotów duńskiej księżniczki Dagmary i gdy cała załoga statku, wraz z kapitanem, składała się z Duńczyków. Znając tę słabość kapitana, oficerowie zawsze mieli w zanadrzu parę zdań w języku duńskim, by jak po pojedynku „honorowi stało się zadość”.

- Chyba żeby się przekonać, w jakim stopniu opanował pan kapitan i mój język rodzinny - odpowiedziała hrabina - ponieważ syn mi napisał, że mówi pan wszystkimi językami europejskimi. - Ale w dalszym ciągu, prawdopodobnie ze względu na pierwszego oficera, mówiła po francusku.

Kapitan naturalnie natychmiast przeszedł na język duński i oznajmił, że tylko najlepszym szampanem można uczcić zaszczyt poznania hrabiny.

- Mój pierwszy toast będzie na cześć tak niezwyklej matki, która potrafiła wychować tak wspaniałego młodzieńca.

Kapitan osobiście obsługiwał swych gości - hrabinę i pierwszego oficera. W każdym jego ruchu znać było wielką wprawę i ogromne doświadczenie. Wszystko czynił bez cienia najmniejszego wysiłku. Przy odkorkowywaniu butelki, której nie pozwolił otworzyć pierwszemu oficerowi, i nalewaniu musującego płynu do kielichów nie uronił ani jednej kropelki cennego napoju.

„Pierwszy”, nie mając nic do roboty, z zaciekawieniem śledził przeistoczenia, jakie przechodził wyraz twarzy hrabiny pod wpływem słów kapitana. Były to: zadowolenie, duma i zachwyty.

Spełniono pierwszy toast. Pierwszy oficer podziwiał teraz poświęcenie kapitana, który zamiast swego ulubionego koniaku pił szampana. Kapitan spytał hrabinę, czy pozwoli sobie podać czarną kawę.

- Z przyjemnością - odpowiedziała hrabina, coraz bardziej zadowolona. Kapitan zadzwonił na stewarda.

Kiedy kawa znalazła się na stole, a steward zniknął za drzwiami, kapitan, napelniając ponownie kielichy szampanem, powiedział:

- Drugi toast wznoszę za niebiański urok wspaniałego gościa, którego obecność na moim statku uważam za największy zaszczyt, jaki mnie spotkał w życiu.

Pierwszy oficer był zachwycony toastem i uważał, że kapitan wyczytał go w jego myślach, ale sam nigdy by się nie ośmielił go wypowiedzieć. Spełniono drugi toast.

Hrabina uśmiechała się, ale ani do kapitana, ani do pierwszego oficera, który nie mógł *znaleźć* dostatecznie trafnego słowa dla określenia uroku jej uśmiechu. Naraz spoważniała i nieoczekiwanie spytała kapitana:

- A co mi pan odpowie, kapitanie, jeśli poproszę pana o wciągnięcie mnie na listę pasażerów na tę podróż, naturalnie jeśli są jeszcze nie zajęte miejsca. No i nie potrzebuję dodawać, że jeśli by można było, to bym prosiła o kabinę, w której podróżował mój syn.

Kapitan wstał i schylił się w głębokim ukłonie.

- Jest już pani hrabina naszą pasażerką, a każde jej polecenie jest dla mnie rozkazem. Kabina czeka na panią. - Kapitan napełnił kielichy. - I pozwolił pani, że wzniosę trzeci toast za jej najbardziej pomyślną podróż na moim statku. Jest pani u siebie w domu i jako jej bezpośredni podwładny, pozwolił pani, że ośmielę się zaprosić ją na lunch.

- Stosując się do życzenia pana kapitana - odparła hrabina - czuję się jak u siebie w domu i zaproszenie przyjmuję. Chciałabym przed lunchem wstąpić do swojej kabiny.

Kapitan zadzwonił. Zjawiła się Klaudia, której bezpośredniej pieczy na całą podróż polecił hrabinę.

Kapitan skłonił się wychodzącej damie i powiedział, że będzie jej oczekiwał w barze. Gdy hrabina wyszła, kapitan rzeki do pierwszego oficera:

- Kochany mój, ciebie też zapraszam na lunch do baru. Hrabina zjawiła się w barze, gdy już obaj, kapitan i „pierwszy”, na nią czekali. Bez kapelusza wyglądała jeszcze młodziej i jeszcze bardziej uroczo.

Wesoły nastrój spotęgowały toasty spełniane szampanem tej samej marki. W pewnej chwili hrabina zwróciła się bezpośrednio do pierwszego oficera:

- Czuję się zobowiązana wobec pana i muszę panu wyjaśnić moje zachowanie się w kabinie. Zdołałam wówczas zaobserwować na pana twarzy wesołe zdumienie, za które byłam i jestem panu niewymownie wdzięczna. Kiedy przeglądałam wszystkie szuflady i schowki, mógł pan myśleć, że szukam pozostawionego umówionego szyfru, brylantów, czyja wiem czego jeszcze. Byłam mile zdziwiona, że moje zachowanie nie wywołało na pana twarzy nie tylko oznak gniewu, ale nawet niezadowolenia. Czuję się jednak zmuszona to wyjaśnić, naturalnie z prośbą o zachowanie tego, co powiem, wyłącznie do wiadomości panów.

Syn napisał do mnie, że jeśli chcę jeszcze w życiu poznać ciekawych i sympatycznych ludzi, to powinnam koniecznie odbyć podróż do Kopenhagi na polskim

statku o trudnej nazwie „Kościszko” i żeby na nim koniecznie był kapitan Eustazy Borkowski. O statku tym miałam jak najlepszą opinię, wysyłając na nim syna, więc się za bardzo nie zdziwiłam, że syn mi go teraz poleca i chcąc dokładniej zrozumieć, jakiego rodzaju ludzie, cudzoziemcy, mojemu synowi tak się podobali, postanowiłam wrócić do Kopenhagi właśnie na „Kościszce”.

List od syna otrzymałam w podróży po Kanadzie i Stanach Zjednoczonych. Po przyjeździe do Nowego Jorku zwróciłam się do agenta kompanii okrętowej z zapytaniem, kiedy odchodzi do Kopenhagi statek polski „Kościszko” i czy będzie na nim kapitan Eustazy Borkowski. Byłam niemile zdziwiona jego odpowiedzią, która brzmiała:

„Owszem, jest statek o takiej nazwie i z takim kapitanem. Mogą nim podróżować ludzie, którzy nie mają nic do stracenia oprócz życia. Nawet szczury już dawno z tego statku uciekły; zostały tylko karaluchy i insekty, które żyją, żrąc pasażerów i zginą razem ze statkiem, ponieważ wytepić ich się już nie da”.

Wzburzona sprzeczną opinią o statku syna i agenta, nie mogłam pogodzić się z myślą, że mój syn do takiego stopnia nie zna życia, że nie tylko nic nie zauważył z tych rzeczy, o których mówił agent, ale wręcz entuzjastycznie napisał o statku coś zupełnie odmiennego. Mogłabym naturalnie udać się w podróż bez sprawdzania prawdziwości słów agenta, ale pomyślałam, iż chłopca do tego stopnia mogła zainteresować nawigacja, że już na nic więcej nie zwracał uwagi. Nawigacja mogła mu w zupełności wystarczyć. Natomiast dla mnie podróż wydawała się lekkomyślna bez sprawdzenia stanu rzeczywistego. Nasz konsul załatwił mi możliwość osobistego sprawdzenia, jak się sprawy mają.

Teraz pan rozumie, dlaczego tak wnikliwie zaglądałam we wszystkie szpary, schowki i wnęki. Chłodne przyjęcie przez kapitana nie odpowiadało obawom agenta, że zostanę nieomal siłą zatrzymana na statku, jeśli się dowiedzą, że chcę odbyć podróż do Kopenhagi, ponieważ statek odbywa rejsy prawie pusty. Przyjęciem kapitana byłam zdumiona, ale nie obrażona, ponieważ zastrzegłam, żeby nie podawano mego nazwiska, narodowości ani też celu mojej wizyty. Jestem niezmiernie rada, że będę mogła odbyć podróż na pańskim statku do Kopenhagi i już potwierdzić wszystko, co mi napisał mój syn o ludziach na „Kościszce”.

Zaokrętowanie hrabiny miało nastąpić nazajutrz. Wobec tego, że miano przed sobą dwa tygodnie dla lepszego poznania się, zakończono lunch i kapitan z pierwszym oficerem odwieźli hrabinę do przyjaciół, u których się zatrzymała na czas pobytu w Nowym Jorku.

Zebrane podczas lunchu wiadomości o zwyczajach hrabiny, o jej ulubionych kompozytorach, kwiatach, potrawach, markach win, deserach, rodzaju ciast, czasopismach, jakie czytuje, zostały przez kapitana szczegółowo podane do wiadomości intendenta, ochmi-

strza, szefa kuchni i stewardesy.

Następnego dnia wystawione na nabrzeżu czujne oko zawiadomiło na czas kapitana o przybyciu hrabiny na statek.

Kapitan spotkał ją przy trapie i odprowadził do kabiny, zamienionej w oranżerię jej ulubionych czerwonych i białych róż. Przed zejściem do głównego salonu na pierwszy obiad, przy którym, zgodnie z tradycją przyjętą na wszystkich dużych statkach pasażerskich, nie obowiązywał strój wieczorowy, nastąpiło oficjalne powitanie hrabiny przez kapitana w obecności wszystkich pasażerów kabinowych i zapoznanie się ich między sobą.

Gdy skończyły się ceremonie zapoznawcze, po których pasażerowie (na razie) nadal niczego o sobie nie wiedzieli, kapitan wznosił toast na cześć hrabiny:

- Witaj nam, dostojna Pani, Twoją wolą i łaskawością dla nas przeniesiona na mój statek. Twe *laesper marini* uścielą Ci drogę przez ocean do Twojej ojczyzny, tkaną złotem słońca i srebrem księżycy, a Twe *penates familiieris* różami uścielą Ci każdy Twój krok na naszym statku.

Po spełnieniu toastu asystent ochmistrza zbliżył się do kapitana z pękiem biało-czerwonych róż, które kapitan ofiarował hrabinie. Przy dźwiękach marsza *El Capitano* hrabina została przez kapitana wprowadzona do jadalni i zajęła z jego prawej strony miejsce przy stole. Jadalnia iskrzyła się tysiącami świateł odbitych w kielichach i zastawie, na tle bieli serwet ustawionych w piramidy, pomiędzy którymi rzucone były róże w odcieniach od śnieżnej bieli do ciemnej purpury. Orkiestra statkowa grała ulubione utwory hrabiny. Menu składało się z jej ulubionych potraw. Francuska kuchnia, której hołdował kapitan, była również ulubioną kuchnią hrabiny.

Pierwszy poranek na oceanie powitał hrabinę słońcem i ciszą, stewardesa zaś - pozdrowieniami i wiązanką róż od kapitana oraz zapytaniem, jak się dziś hrabina czuje po nocy spędzonej na jego statku. I tak już do ostatniego dnia podróży witali hrabinę ocean i stewardesa.

Pierwszy posiłek hrabina przyjmowała w kabinie. Toaletę kończyła o dwunastej i udawała się do baru, w którym nieodmiennie oczekiwał jej już kapitan. Po wygłoszonym przez kapitana w języku francuskim powitaniu, do którego należało również podziękowanie za czar i urok, jaki hrabina roztacza na jego statku, następował koktajl. Niestety, hrabina zdecydowanie nie lubiła koniaku. Była to jedyna chmurka, która zaciemniała kapitanowi jasne niebo w tej podróży i z powodu której nie były przeprowadzane obserwacje astronomiczne gwiazdozbiorów na butelkach. Potem był lunch.

Po lunchu hrabina układała się na leżaku ustawionym na mostku. Kapitan osobiście i

pieczołowicie sprawdzał, czy hrabina została należycie spowita w koce, czy leży w odpowiednim miejscu, w zależności od słońca i prądów powietrznych. Po krzepiącym nerwy śnie na powietrzu hrabina budziła się zdrowsza, młodsza i z coraz większą sympatią dla statku.

Jak dobry nawigator pilnuje wschodu słońca dla obliczenia całkowitej poprawki kompasu, tak kapitan pilnował podniesienia powiek przez hrabinę po jej śnie popołudniowym, witając ją w tym momencie tak owacyjnie, jak gdyby wracała z dalekiej zamorskiej podróży. Po jakimś czasie zjawiał się steward z czarną kawą dla hrabiny i kapitana oraz z ciastkami specjalnie według życzeń hrabiny przygotowanymi. Kapitan zasiadał do kawy na drugim leżaku, bawiąc hrabinę opowiadaniem z tysiąca i niejednej nocy w Paryżu, mającymi na celu utrzymanie hrabiny w dobrym nastroju, by ani przez chwilę nie odczuła przykrych dla niektórych pasażerów monotonii, zbliżonej do atmosfery więzienia, ofiarowującego jedyną atrakcję polegającą na możliwości utopienia się, o jakiej w zwykłym więzieniu na łodzi nie można nawet marzyć. Rozbawiona hrabina z nie udawanym żalem pozostawiała mostek i szła do kabiny, by się odświeżyć i upiększyć do obiadu, przy którym nieodmiennie obowiązywały poczucie humoru i dowcipna rozmowa.

Stewardesa Klaudia, która pomagała hrabinie przy toalecie, była coraz bardziej nią oczarowana. Uważała tę panią za najbardziej udaną hrabinę na świecie i za najlepszą pasażerkę, jaką poznała w swym życiu na statku. Zawsze zadowolona, ujmująca delikatnością bycia- takiej damy Klaudia w swej długoletniej praktyce jeszcze nie widziała. Zachwyty Klaudii podzielała cała załoga. Przebywając co dzień na mostku, hrabina poznała wszystkich oficerów, sterników i marynarzy. Mity uśmiech na powitanie każdej nowej zmiany na sterze i mostku zjednywał jej coraz większą sympatię „bardzo dobrych nieznanomych”. W rozmowach wśród kolegów mówiono o niej nie inaczej, jak „nasza hrabina”. Wszyscy na statku wiedzieli, naturalnie pod sekretem, jaką opinię o „Kościszce” otrzymała hrabina od konkurencyjnego agenta. Wiedziano również o jej decyzji przekonania się, jak dalece prawdziwa jest ta „reklama”.

Szef kuchni po każdym obiedzie dowiadywał się, czy jego dania smakowały hrabinie. Po kilku dniach podróży wiadomości z ust trzecich już nie mogły zaspokoić szefa i poprosił o audiencję, po której wszystko było robione wyłącznie według życzeń „naszej hrabiny”. Za przykładem szefa kuchni poszedł cukiernik, twierdząc, że on jest najbardziej powołany do rozmowy z hrabiną, ponieważ to on głównie osładza jej życie na statku, a nie szef kuchni. Barman dwoił się i troił przy dobieraniu smaków koktajlowych dla niej, zapominając o innych pasażerkach.

Po obiedzie następowała chyba najmiłsza dla hrabiny część dnia na statku, zwana przez oficerów „seansem” u kapitana. W jasno oświetlonej kabinie, w wesołym nastroju, w gronie dobranych i wybranych gości pito kawę, i nie tylko. Nikły powoli światła. Gdy zapanował półmrok, kapitan przy akompaniamencie gitary rozpoczynał melodeklamacje. Były to ballady i wiersze okolicznościowe, skomponowane na cześć hrabiny, którą kapitan z każdym dniem poznawał coraz dokładniej. Ballady czyniły hrabinę bohaterką w jej kraju, pełną wiary w siebie i w swe możliwości; w tempie marszów triumfalnych wyczarowywały przyszłość jej i jej syna. Były odzwierciedleniem marzeń hrabiny, pozwalały jej śnić na jawie.

Ballady układał kapitan w języku ojczystym hrabiny, po duńsku. Samą hrabinę opiewał wierszem francuskim, twierdząc, że jedynie ta mowa zdolna jest oddać jej urok.

Balladami i wierszami byli zachwyceni wszyscy uczestnicy „seansu”, ale najbardziej sama hrabina, która nigdy w życiu nie słyszała komponowanych na swą cześć utworów, mówiących o jej najserdeczniejszych marzeniach.

Ostatniego wieczoru przed przyjściem do Kopenhagi w pożegnalnej balladzie kapitana usłyszała skierowane do siebie słowa:

- Pani, Twe lary i penaty sprawiły, że każdy dzień przychodził na ten statek, na spotkanie z Tobą, od horyzontu na wschodzie idąc przez ocean, haftowany złotymi nićmi Heliosa. Każda noc przychodziła do Ciebie, Pani, po srebrem wyłożonej drodze z tysięcy kręgów Luny. Ostatni dzień Twego pobytu na tym statku odszedł już po złotej smudze zachodzącego słońca. Nadeszła ostatnia noc Twego pobytu i Twych czarów.

Struny gitary łkały żałośnie, a kapitan mówił dalej głosem nabrzmiałym smutkiem:

- Jutro już, Pani, zabierzesz swe opiekuńcze bóstwa, które sprawiły, że żadna chmura nie zaćmiła nieba nad Tobą, żaden wiatr nie zmaćcił ciszy i spokoju na Twej drodze. Pani, słowa moje nie potrafią wyrazić tego, co wyraził Ocean, Słońce i Księżyc...

Kapitan nie dokończył zdania, urwany akord podkreślił ciszę, która nagle zapanowała w kabinie. Wtedy hrabina wstała, mówiąc:

- Dosyć, kapitanie, podobnie jak mój syn powiem: Nigdy was i waszego statku nie zapomnę. - I nie żegnając się z nikim, wyszła z kabiny.

Wpatrzony w okulary lornetki pierwszy oficer dzień po dniu rozpamiętywał pobyt hrabiny na statku. W chwili gdy myślał o ostatnim „seansie” kapitana, zobaczył przez szkła, że z portu wychodzi olbrzymia motorówka iskrząca się od wypolerowanego mosiądzu i miedzi. Luksusowa łódź wyraźnie trzymała kurs na „Kościuszkę”. W pobliżu innych statków nie było.

„Pierwszy” jeszcze chwilę bacznie obserwował motorówkę, by nie podnieść niepotrzebnego alarmu. Nie było wątpliwości. Taka motorówka godna była zabrać na swój pokład hrabinę. „Pierwszy” polecił asystentowi pokładowemu zawiadomić kapitana o zbliżaniu się motorówki, a sam, uśmiechając się pobłaźliwie na myśli o „korpusie dyplomatycznym i generalicji”, ruszył do trapu.

Przygotował wszystko tak, jak gdyby wizja kapitana miała rzeczywiście się spełnić. Przy trapie stali sternicy jako trapowi. Na wszelki wypadek ustawił ich tam czterech. Przy linach, którymi odgrodził pokład przed trapem i wolne przejście po pokładach do baru, ustawił marynarzy. Asystentowi polecił gwizdać od momentu postawienia pierwszej nogi „korpusu dyplomatycznego” na dolnym podejściu trapu do momentu postawienia ostatniej pary stóp „generalicji” na pokładzie. Przy tym asystent miał salutować lewą ręką, a gwizdek bosmański trzymać prawą.

Zdążając do trapu, „pierwszy” duchowo czuł się przygotowany do odegrania powierzonej mu roli wicegospodarza, przyjmującego „korpus dyplomatyczny i generalicję”. W ostatniej chwili asystent wzburzył nieco myśli pierwszego oficera pytaniem: „Czy gwizdać, jeśli będą szły panie?” Było nie było - pomyślał „pierwszy” i polecił gwizdać. Ale ponieważ nie był pewien, czy się damom gwizdanie należy, więc problem ten przyćmił nieco radość z oglądania parady dostojników. Asystent miał jeszcze wątpliwości, czy starczy mu tchu, jeśli dostojników będzie wielu, a jak przestanie, to „pierwszy” nie będzie wiedział, czy już wszyscy z motorówki weszli na pokład „Kościszki”. Na szczęście nie śmiał podzielić się tymi myślami z oficerem.

Ledwo oficer ustawił się na wprost trapu, usłyszał zwolniony szum motoru. Potem nastąpiła zupełna cisza.

„Korpus dyplomatyczny i generalicja. Korpus dyplomatyczny i generalicja...” - te słowa kapitana wciąż przychodziły na myśl „pierwszemu”, niby tekst chwytliwej piosenki.

Asystent ustawiony na górnej platformie trapu rozpoczął nakazane gwizdanie, jednocześnie salutując lewą ręką. Jego postawa wyrażała takie przejęcie i była tak nieskazitelnie doskonała, że zdawało się, iż zamarł w tym geście powitania. Jediną oznaką, że asystent żyje było gwizdanie.

To gwizdanie wydawało się pierwszemu oficerowi przeciągać w nieskończoność, a żywa dusza nie ukazała się z motorówki. Miał wielką ochotę skoczyć na trap i zobaczyć, co się dzieje. Kto przyjechał? Ile osób? Opanował jednak tę ciekawość, by nie zepsuć powagi chwili, i stał w przyjętej postawie z przygotowanym na ustach zasobem zdań powitalnych w języku francuskim. I oto naraz nad pokładem ukazała się czapka wojskowa suto

szamerowana złotem. Złotem nakładany kołnierz, złote naramienniki, złote buliony. Wreszcie pierś admirała okryta złotem i srebrem krzyży oraz orderów. Za dyplomata znowo złoto i srebro generała, potem srebro i złoto dyplomaty. Złoto i srebro. Złoto i srebro - na coraz to nowej czapie, kołnierzu, naramiennikach i piersi wynurzającego się zza burty na trapie generała lub dyplomaty. W końcu dwa te kolory zaczęły w oczach pierwszego oficera wirować w rytmie walca. W każdym z wchodzących widział generała i ambasadora. Każdy wojskowy i ambasador po wejściu na górną platformę trapu salutował banderze i przechodził na pokład.

„Pierwszy”, wyprężony jak struna, salutował, zamieniając się powoli w posąg powitania. Nie widział już trapu, stracił rachubę czasu i rachubę dostojników, w uszach miał gwizd trapowy, a w oczach złoto i srebro. Oszołomiony czekał na koniec gwizdu. W krótkim przeblysku świadomości potrafił zauważyć, że dam nie było. To sprawiło mu ulgę. Nie wiedziałby, do kogo zwrócić się z mową powitalną - do pań czy do generała, który pierwszy dotknął stopami pokładu „Kościuszki”.

Każdy z wchodzących generałów i dyptomatów dźwigał olbrzymi bukiet białopąsowych róż. Załoga i pasażerowie obserwujący tę wspaniałą paradę duńskich dostojników i zaprzyjaźnionych dyptomatów widzieli w różach oznaki hołdu dla „naszej hrabiny”. Taką liczbę dostojników i tak ubranych pierwszy oficer pamiętał tylko raz w historii naszych transatlantyków. Była to podróż Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej do Tallinna na „Polonii”, w asyście pięciu polskich okrętów wojennych. Różami była przystrojona brama triumfalna na molo w Tallinnie. Ale tych róż nie było tyle i nie było też tyle złota i srebra. Mimo woli podziwiał musiał proroczość wizji kapitana.

Zamilkł nareszcie gwizd trapowego. W życiu pierwszego oficera nastąpiła decydująca cisza, którą zaliczył do historycznych. Podeszedł do stojącego na czele przybyłych dostojników generała i z miejsca wpadając w styl przemówień kapitana, powitał dygnitarzy w języku francuskim. Mówiło mu się lekko i swobodnie. Był sam sobą zachwycony. Z przemówienia jego wynikało, że wszyscy na statku są szczęśliwi, iż mają zaszczyt gościć taką osobę jak hrabina, dzięki której w tej chwili statek ich został uświetniony przybyciem tylu mężów stanu.

Przemówienie miało w sobie tyle zapachu, że złagodziło zdziwienie dostojników, iż to nie kapitan osobiście ich przyjmuje, lecz pierwszy oficer. Przyjazne uśmiechy na twarzach dyptomatów „pierwszy” przyjął niby wielkie brawa nagradzające jego talent krasomówczy. Oznajmił, że jest szczęśliwy, iż będzie miał zaszczyt zaprowadzić dostojnych gości do hrabiny. Prosił o pozwolenie wskazywania drogi, przeprasząc, że z tego powodu musi iść

na ich czele. Uprzejmy salut najstarszego generała był znakiem do rozpoczęcia historycznego marszu „korpusu dyplomatycznego i generalicji” z pierwszym oficerem jako przewodnikiem.

Przed wejściem do baru, w którym oczekiwała hrabina, oficer zatrzymał się, pozwalając wejść przybyłym gościom.

Na wprost wejścia stała hrabina, o parę kroków od niej - kapitan. W chwili gdy ostatni z przybyłych wszedł do baru, pierwszy oficer zgodnie z życzeniem kapitana wsunął się tam również i stanął obok kapitana, by ten miał żywego i naocznego świadka, który kiedyś rozśławi jego nieśmiertelny triumf.

Najpierw było składanie hołdów. Z różami słały się do stóp hrabiny słowa podziwu dla jej piękności i czaru. Mówiono też o wielkiej tęsknocie za nią.

- Cała Dania oczekuje Twego powrotu, Pani. - Takimi słowami zakończył swe przemówienie pierwszy z admirałów, który wszedł na pokład „Kościuszki”.

Następnie w takiej samej kolejności, w jakiej wchodzili na statek, przemawiali i składali hołdy pozostali dyplomaci i generałowie.

Hrabina promieniała. Początkowo usiłowała sama utrzymać olbrzymie naręcza róż, ale po chwili stało się to niemożliwe. Kapitan szybko przesunął się do hrabiny, odbierając od niej różane brzemie. Jednakże naręcze obezwładniło również kapitana. Pierwszy oficer, widząc ginących w tym różanym potopie hrabinę i kapitana, pośpieszył z pomocą. Najwięcej zimnej krwi okazał barman, który szybko wyjął zza baru srebrem mieniące się wiaderka do mrożenia szampana i odbierając wiązanki od „pierwszego” zaczął je w nich rozmieszczać.

Barman był z duszy artystą kochającym piękne obrazy. Na poczekaniu skomponował żywy obraz z „naszą hrabiną”, przypominający scenę z koronacji królowej Wiktorii angielskiej. Róże u jej stóp, róże obok niej, róże jako tło...

Nadeszła chwila, w której hrabina zaczęła przedstawiać dostojnikom kapitana. Każdy z nich czuł się w obowiązku wyrazić wdzięczność kapitanowi, że w tak świetnej formie oglądają hrabinę po przebyciu przez nią oceanu.

W końcu podziękowania się wyczerpały. Nastąpiła cisza, którą przerwała salwa honorowa ze strzelających korków od szampana, umiejętnie zorganizowana - na zlecenie kapitana - przez ochmistrza. Słyszając ją, pierwszemu oficerowi ścisnęło się serce na myśl o tym, ile zostało kapitanowi z poborów po tych „wystrzałach”. To, co kapitan otrzymywał na reprezentację, było znikome wobec jego zapotrzebowania.

Stewardzi zaczęli roznosić kielichy napelnione szampanem. Kapitan promieniał. Był w swoim żywiole, rozdając ze swej dwumetrowej wysokości uśmiechy, podziękowania i przypominając się poznanym gdzieś i kiedyś generałom oraz dyplomatom.

Gdy kielichy znalazły się w dłoniach wszystkich przybyłych, kapitan dał znak orkiestrze statkowej, która zagrała coś, co można było uważać za fanfary, za hymn, a na pewno za uwerturę do mającego nastąpić przemówienia kapitana.

Na wszystkich balach kapitańskich i w innych okolicznościach kapitan lubił otrzymywać wprowadzenie przez muzykę Mozarta, Beethovena lub Mendelssohna. Orkiestra na „Kościuszcze” była znakomicie dobrana. I teraz oprawa muzyczna do hołdu składanego hrabinie wypadła doskonale, stwarzając jednocześnie nastrój oczekiwania na coś jeszcze większego i piękniejszego.

„Nasza hrabina” była głęboko wzruszona. Zgodnie z opinią załogi nie można się było na nią napatrzeć. Pierwszy oficer był nie mniej wzruszony od hrabiny i wpatrywał się w nią jak w obraz.

Ale oto na środek baru wystąpił kapitan z kielichem wzniesionym w górę i zwrócił się bezpośrednio do hrabiny:

- *Sermissima Senhora...* Wybacz, Pani - mówił dalej po francusku - że zwróciłem się do Ciebie w języku portugalskim, który w pewnych okolicznościach wydaje mi się największy i najśodszy. Według mnie jednak nie istnieje taka mowa i słów takich dobrać nie potrafię, które by swym brzmieniem zdołały oddać Twój urok, czar i piękno Twe, Pani. Starożytni Grecy uczuciom swym, dla lepszego ich zrozumienia, nadali kształty i wygląd osób żywych. Jeśliby nasze uczucia dla Ciebie, *Excelentmima Senhom*, na sposób Greków przedstawić, to nie inaczej, niż w osobie Twojej widząc wynurzoną z fal morskich Afrodytę, której piękno i czar rodzi miłość. Należy Ci się, Pani, imię Anadyomena, Wynurzająca Się. Bo i Ty na podobieństwo tamtej wynurzyłaś się, jak najcudowniejsza perła mórza, z konchy, której na imię Zelandia- z Twojej wyspy ojczystej. Twa miłość do róż białych i czerwonych potwierdza to podobieństwo do Afrodyty, gdyż pianę morską, z której się wynurzyła, bogini zamieniła w białe róże. Jako wynurzonej z piany morskiej należy Ci się imię Afrogenaia. Siła uczuć Afrodyty dała nam róże czerwone. Zamieniły się w nie róże białe, których dotknęły jej skrwawione stopy, gdy śpiesząc na pomoc umiłowanemu Adonisowi, zranionemu śmiertelnie podczas łowów przez zazdrosnego boga wojny Aresa, przedzierała się przez cierniste krzaki białych róż.

To morze kwiatów, które tu w tej chwili Cię otacza, jeszcze bardziej potwierdza Twoją przynależność do morza jako symbolu Twoich narodzin i Twego uczucia. To do Ciebie modlą się żeglarze w czas burzy, błagając o ciszę na morzu. Zwą Cię Afrodytą Ahelassia i Afrodytą Pontis, a więc Afrodytą Morską.

Gdy jesteś dla kogoś łaskawa, potrafisz ujarzmić najbardziej roz-szałale fale nie tylko

morskie, ale i uczuć ludzkich, jako że wszyscy płyniemy przez ocean życia i wszyscy modlimy się do Ciebie o pomyślną żeglugę, nazywając Cię Afrodytą Buploia - Afrodytą Pomyślniej Żeglugi. Nie opuszczałaś swoich żeglarzy, gdy zawijali do portów, w których wznosili Ci świątynie, prosząc o opiekę. Jako opiekunka portów nosisz imię Afrodyty Limnesia...

Illustrissima Senhora, nie chcę Cię dłużej nudzić wymienianiem wszystkich tytułów, które Ci się należą. Nie istnieją bowiem słowa, których dźwięk mógłby oddać smutek naszego pożegnania z Tobą. Wszyscy na okręcie doceniamy Twą wielkoduszność i ofiarę. Odbylaś tę podróż przez ocean z nami, mogąc korzystać z największych i najpiękniejszych okrętów świata. Dziś, żegnając Ciebie, życzymy Ci, by te morskie kwiaty słały się pod Twymi stopami przez całe Twoje dalsze życie tak samo jak w tej oto chwili.

Kapitan szerokim gestem obu rąk wskazał piętrzące się dookoła czerwone i białe róże.

- Najserdeczniejszym jednak życzeniem - mówił dalej - moim i załogi jest, aby znów kiedyś ścieżka Twego życia przeszła przez pokład naszego statku. Jeszcze raz, *Serenmima Senhora*, z niewypowiedzianym smutkiem żegnam Cię w imieniu całej załogi i swoim, wraz z wyrazami dziękczynienia za to, że przez kilkanaście dni pozwoliłaś nam służyć Tobie, oglądać Twoją osobę i żyć urokiem, jaki roztaczałaś na tym statku. Wznoszę toast za Twoje pomyślne lądowanie w Twej ojczyźnie, Najdostojniejsza Pani.

Gdy wszyscy obecni spełnili toast, hrabina, nie ukrywając wielkiego wzruszenia, podeszła do kapitana, objęła go jedną ręką za szyję i przyciągając jego twarz do swojej złożyła na niej pocałunek, na oczach całego korpusu dyplomatycznego Danii i generalicji.

Zapanowała wielka cisza. Wydawało się, że obecni ze zdumienia przestali oddychać, a przynajmniej korpus dyplomatyczny i generalicja. Na twarzach dyplomatów widać było zdumienie graniczące z osłupieniem. Nie było to niezadowolenie, ale bardzo wielkie zdumienie. Bożyszczce stolicy Królestwa Duńskiego całuje publicznie jakiegoś kapitana polskiego statku.

Cisza i zdumienie nie uszły uwagi hrabiny. Wciąż jeszcze bardzo wzruszona, z błyszczącymi od łez oczami, zwróciła się do przybyłych dostojników, mówiąc:

- Kochani moi przyjaciele, proszę was, byście się nie dziwili. Nie wstydzę się przyznać, że nigdzie, i w całym moim życiu, i na całym świecie, nie spotkałam większej i powszechniejszej życzliwości od tej, jaką mogłam wyczytać w oczach każdego człowieka na tym statku, okazywanej mi stale przez całą podróż. W Danii jestem hrabiną, toprawda, ale tutaj, na tym polskim statku, byłam królową.

Rozległy się wielkie brawa.

Stojący obok pierwszego oficera stary dyplomata duński szepnął do również wiekowego generała po łacinie:

- *A posse ad eise n on valet consequentia.*

Pierwszy oficer, pamiętając jeszcze łacinę, przetłumaczył sobie dosyć dowolnie te słowa: „Z możliwości nie należy wnioskować o wyniku”.

Sandek, Leda i Syrena

- KochAAAny mój! SKOŃCZONE MANEWRY MASZYNAMI! KAPITAN DZIĘKUJE OFICEROM MECHANIKOM ZA MANEWRY! - wielkim głosem zawołał kapitan Eustazy do asystenta pokładowego, pełniącego służbę na mostku.

Asystent nachylił się nad rurą głosową prowadzącą do maszyny i naśladowując głos kapitana powtórzył jak echo:

- Skończone manewry maszynami! Kapitan dziękuje oficerom mechanikom za manewry!

Tak rozpoczęła się kolejna podróż naszego transatlantyka „Kościeszko” do Nowego Jorku. Statek po oddaniu pilota położył się na „żelazny” kurs, by ominąć półwysep Hel. „Żelaznymi” kursami nazywano niekiedy na regularnych liniach te kursy na mapach, które już były wypróbowane, a niekiedy nawet wykreślone atramentem.

Podróż odbywała się normalnie. W dzienniku okrętowym już dawno zapisano postój w Kopenhadze oraz trawersy Cape Wrath i Butt of Levis. Kilka dni upłynęło od minięcia wysepki Rockall, gdy w dzienniku trzeba było dokonać niecodziennego zapisu z okazji zwiększenia się liczby pasażerów o nowo narodzonego w szpitalu okrętowym *homo sapiens* płci żeńskiej.

- Panie kapitanie! - meldował asystent pokładowy kapitanowi Eustazemu. - Lekarz okrętowy oznajmił, że dziś w nocy odbył się przy jego asyście poród. Matka i dziecko czują się dobrze.

- KochAAAny mój! Dziękuję ci bardzo! Zapiszesz to do dziennika okrętowego i powiesz doktorowi, że KAPITAN DZIĘKUJE DOKTOROWI ZA UDANY PORÓD.

Spokojny ocean podniósł atrakcję urodzin do najwyższego stopnia. Cały statek żył nowo przybyłą pasażerką. Kapitan został ojcem chrzestnym. Pasażerowie otworzyli jej w biurze okrętowym rachunek PKO i kto żyw składał się na posag dla nowej obywatelki polskiej. Był to na transatlantyku niemal świąteczny dzień.

Trzy dni przed Nowym Jorkiem asystent pokładowy znów zameldował kapitanowi:

- Panie kapitanie! Lekarz okrętowy oświadczył dziś rano, że w nocy odbył się przy jego asyście poród. Matka i syn czują się doskonale.

- KochAAAny mój! Powiedz doktorowi, że KAPITAN DZIĘKUJE DOKTOROWI ZA DOBRZE ODBYTY PORÓD! Dane, kochAAAny mój, wpisz do dziennika okrętowego.

Podobno „zaraźliwe” są nie tylko złe przykłady, ale i ddbre. Zanim kapitan Eustazy przyzwyczał się do nowego pasażera, znalazła się przed nim delegacja, która mianowała

kapitana SANDEKIEM, czyli trzymającym dziecko przy obrzezaniu.

Kapitan Eustazy po przeżyciach na morzu podczas pierwszej wojny światowej nie znosił widoku krwi. Wizja operacji, w której miał brać nieomal czynny udział, wyzwoliła w nim odruch obronny. Przejawił się on wybuchem potoku słów, będących mieszaniną żargonu i hebrajszczyzny, przy niepowседневnej znajomości Biblii.

- *A GROSJE MECCJJE!* - grzmiał na głównego delegata, który mu wyznaczył ową zaszczytną funkcję przy noworodku. – *MOJRZE REBEJNINEBICH A ŁOSZNEN* - co miało oznaczać: „Mojżesz-nauczyciel mówi”.

Tu kapitan Eustazy przeszedł z żargonu na hebrajski, cytując z *GENESIS*, czyli KSIĘGI RODZAJU: „A gdy już było Abramowi dziewięćdziesiąt lat i dziewięć, ukazał mu się Pan i rzekł do niego:

»Syn ośmiu dni, będzie obrzezany między wami każdy mężczyzna w narodziech waszych, tak doma narodzony, jako i kupiony za pieniądze, od jakiegokolwiek cudzoziemca, który by nie był z nasienia twegoa.

A było Abrahamowi sto lat, gdy mu się urodził Izaak, syn jego. I obrzezał Abraham Izaaka, syna swego, gdy był w ośmiu dniach, jako mu był rozkazał Bóg”.

Następnie kapitan Eustazy wymienił zapisane w *DEUTERONO-MIUM* - KSIĘDZE POWTÓRZONEGO PRAWA - wszystkie przekleństwa i kary na tych, którzy przykazaniom Boga nie będą posłuszni.

Z kolei znów przeszedł na żargon i grzmiał dalej:

- A wy chcecie, bym zginął, jak ten przechodzień, który został ukamienowany, za to, że w sabat drwa zbierał, jak to powiedziano w *NUMERI* piętnaście? Ze mnie, który jest tutaj kapitanem, chcecie zrobić swego *SZABESGOJA*, wykonującego robotę zabronioną przez waszego Boga?

Żargon nie był u kapitana Eustazego tak często w użyciu, jak obce języki, wobec czego sens przemówienia ustępował miejsca pompa-tyczności i pewnej przypadkowości wyrzucanych słów. Ze zwykłą sobie wyszukaną dworskością wobec kobiet, które zawsze raczył przydomkiem „moja królowa”, jako że i one były w delegacji, mówił dalej:

*-Aufder reszffas wi malke tojer, woj is bojse r ega in bajs bacholis witstu a ojwer bru miel der ben, thun i mazzik zajn, liche un hinnoma. Ir welen auffjam thun jom kipper. Du bistjacer hor un dibuk. Bas koi mewassen zajn un ich asernio: law nit gegesztoj thun a mile! Menoche auffjam un ad mejoch szonim dem guten klajninke ingelf**

* Na głowę tak pięknej, jak królowa, kobiety, która leży teraz w szpitalu, chcecie przez

Na zakończenie przemówienia kapitan Eustazy najniespodziewaniej przeszedł na język polski:

- W ósmym dniu jego życia będziecie już w Nowym Jorku. Tam dokonacie obrządku!

Tak było na „cichej” pod względem religijnym linii północnoatlantyckiej, na której umysły pasażerów były zaprzątnięte przede wszystkim sztormami, górami lodowymi i mgłami. Inaczej działo się na linii palestyńskiej, gdzie pokłady „Polonii” kipiały od pątników do Ziemi Świętej oraz od wracających po dwóch tysiącach lat do Ziemi Obiecanej.

Baśniowy Sztambuł jawił się przed oczami pasażerów jak miraż o wschodzie słońca. Wynurzające się z perłowej mgły mury Seraju i iglice minaretów-rycerzy nad kulistymi kopułami meczetów przywodziły na myśl pochód zwycięskiego Islamu i rozkosze rajy Mahometa.

W przeciągu dwóch tygodni dwukrotnie powtarzał się ten obraz, podobnie jak widok przejścia pomiędzy wyspą Tenedos a lądem, na którym stała Troja. Miejsce to budziło najżywsze zaciekawienie pasażerów. Ich pytania na temat Troi wykształciły dożywotnią drobiazgową znajomość tych spraw u nawigatorów „Polonii”.

Dziewięć lat walczone na widocznej stąd ziemi o najpiękniejszą kobietę świata, poczętą z łabędzich zalotów Zeusa do Ledy - smutnej do tego czasu, bezdzietnej żony króla Sparty, Tyndareosa, zanim dzięki Zeusowi nie stała się matką pięknej Heleny, Klitajmestry, Kastora i Polideukesa, inaczej Polluksa. Rodzeństwo to miało się wykluc z dwóch jaj wydanych wówczas przez Ledę. Na „Polonii” Ledę uważano za matkę „Iliady” i „Odysei”. Ojcem był łabędź. Tak z zapałem oświecano ciekawych tych spraw pasażerów.

Świątynie starożytnej Grecji przenosiły w świat mitologii i niezliczonych bóstw, których bosko-mitologiczne poczynania - zamknięte w przerośniach - zniżane były do codzienności współczesnej cywilizacji. Trzeba było być wielkim znawcą życia, które zbudowało te wszystkie świątynie, utworzyło granice państw, przebrało mieszkańców tych krajów w odmienne szaty i narzuciło im odmienny sposób wyrażania swych wierzeń, by nie doznać zaburzeń myślowych. Rodziły one na tej linii wielkich niekiedy, ale nikomu nie znanych reformatorów współczesnych.

W atmosferze bosko-mitologicznych oparów na wszystkich pokładach „Polonii” modlono się i grzeszono. Modlono się odmiennie, grzeszono jednakowo. Modły odbywały

obrzezanie jej syna sprowadzić szkodę, nieszczęście i piekło. Chcecie na morze sprowadzić sądny dzień. Jesteś złym doradcą i złym duchem! Niech głos Pana zawstydzi was, a ja zakazuję: nikt nie dokona obrzezania. Pokój na morzu i „sto lat” dla dobrego malutkiego chłopca!

się jawnie, grzeszenie prawie jawnie.

W tę kipiela „wierzeń” na palestyńskiej linii wpadł jeden z kapitanów z Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Gdynia-Londyn), na razie obejmując stanowisko starszego oficera. Młodość swą spędził wśród lodów Arktyki, na statkach badawczych pozbawionych uroków mitologii. Żegluga z Gdyni do Londynu obfitowała w kolce zupełnie odmienne, przeważnie w postaci pasażerów na gapę, a stały pośpiech na tej linii nie zostawiał wiele czasu na filozofię.

Te zawile sprawy mitologiczno-religijne, w braku elementarnego w nich rozeznania, oszołomiły nowo przybyłego. Nie zdołał pamięciowo ogarnąć: KTO? CO? i GDZIE? czyni z KIM? i JAK?

Zamęt kipiał pod czaszką stała zdumionego oficera od tego, co słyszał i widział. Usiłował uporządkować wtłaczane mu przez ŻYCIE na tych wodach wiadomości. Automatycznie, chyba wbrew własnej woli, zaczął głosić reformy, jakie należałoby zaprowadzić na tej linii.

Jako starszy oficer, na swych porannych, JUTRZENKĘ witających wachtach, dzielił się swymi spostrzeżeniami i koniecznymi według niego projektami reform z oficerem pełniącym razem z nim służbę.

- Nu wie co? A? - tymi krótkimi słowami zazwyczaj rozpoczynał swe zwierzenia. - Nu uczył się religii w gimnazji? Nu ja nie uczył. U mnie we wszystkich atestacjach z ZAKONU BOŻEGO - kreska. Nu, pa mojemu, chrześcijańska religia - tak ona nie dłużej jak dwa tysiące lat. Żydowska religia - ob niej i mówić nie ma co: ząb za ząb, oka za oka! Nu najmniejsza dziecka, wiadomo, jak jego wderzysz, NU ZECHCĄ ODDAĆ! Nu i cóż takiego. Nu magamietanska religia, nu ot stara religia.

- Ależ, panie kapitanie! Mahomet żył w sześćsetnym roku po Chrystusie! - ośmielił się zauważyć oficer wybrany przez kapitana na ucznia.

- Nu już mnie pan nie mów. Ja lepiej za pana znam. Nu pomyśli pan sarn, nu cóż te religii? Nu popatrzaj pan sam, nu tutaj na tym statku. Nu ludzi nie widzo, czy Pan Bóg jest, czy nie! Nu, pa mojemu, to Pan Bóg musiałby wszystkich ludzi w jedna miejsca zebrać, awtedy niebiosa by się atwarzyli, a Pan Bóg ludziom pogroziłby kułakiem i powiedział: ...(niestety, najbardziej tolerancyjna cenzura na świecie nie pozwoliłaby na wydrukowanie pełnego tekstu, co według nowego reformatora miałby powiedzieć Pan Bóg z niebaludziom).

- Końcowe podsumowanie przemówienia zamykało się w trzech treściwych i zwięzłych słowach: - NU ŻYJTIE PARZONDNIE!

Ale jeszcze kipiący, po chwili ciągnął dalej:

- Ludzi by wiedzieli, że Pan Bóg jest i żyliby parzondnie. A tak pomyśli pan sam, do czego doszło. W tym Rzymie, panie, kabiety z Łabędziami żyli! Nu to troszeczkę nieładnie, że tak robili. Nu wie co, nu pa mojemu tak nie można. Z łabędziami! Nu takie życie, panie, do niczego dobrego doprowadzić i nie mogło. Nu i doprowadzili Rzym do upadku. Nu tak długo takie rzeczy byt' nie mogo! Nu widzisz pan sam.

Na pomoc „Polonii” przybył w 1935 roku na linię palestyńską „Kościuszko”. Tak się złożyło, że w jednym z pierwszych rejsów miało wypaść na „Kościuszce” jesienne Święto Szałasów. Z rozkazu kapitana Eustazego przed wyjściem z Konstancy na rufie statku pobudowano na tę uroczystość szałas. Do pomocy cieśli jako instruktor przydzielony został koszer, inaczej: szef kuchni koszernej i wyrocznia na statku w sprawach, co trefne, a co nietrefne.

Po wyjściu „Kościuszki” z Konstancy do Palestyny, gdy nadeszło Święto Szałasów, zwane również Kuczkami, kapitan Eustazy jako pierwszy gość znalazł się w tych zbudowanych przez cieślę „kucz-kach”. Tłumy oblegały rufę i coraz to inne znakomitości znikwały w szałasie, by porozmawiać z kapitanem Eustazym.

W południe kapitan zjawił się na mostku w doskonałym humorze. Oficerowie nie mogli powstrzymać się od pytania: po co kapitan siedzi w „kuczce”? Sprowokowali tym wypowiedź długa, w miarę zawilą, okraszona wymienianymi z pamięci nazwami, tytułami rozdziałów Biblii i numeracją wersetów.

- KochAAAni moi! - rozpoczął kapitan Eustazy. - Sześć dni pracujecie, a siódmego odpoczywacie, nie wiedząc, że odpoczynek ten zawdzięczacie Mojżeszowi, który go ustanowił, prowadząc synów Izraela z Egiptu do dzisiejszej Palestyny. W Biblii, w Drugiej Księdze Mojżeszowej - *EXODUS*, czyli WYJŚCIA, rozdział dwudziesty, napisano: „Sześć dni robić będziesz, ale dnia siódmego odpocznienie jest”. „Odpocznienie” to nie tylko jest, ale musi być, bo w *EXODUS*, rozdział trzydziesty pierwszy, powiedziano: „Przez sześć dni odprawowana będzie robota, ale w dzień siódmy sabbat jest, odpocznienie święte Panu. Każdy, kto by robił robotę w dzień sabbatu, śmiercią umrze!”

Tu kapitan Eustazy dla większego efektu zrobił małą pauzę, po czym mówił dalej:

- Pracujecie teraz na linii palestyńskiej. A przecież Palestyna zawdzięcza swe istnienie Mojżeszowi. Pamiętajcie, w jaki sposób została założona Palestyna? W rozdziale trzydziestym trzecim *NUMERI*, KSIĘGI LICZB, jest napisane: „I rzekł Pan do Mojżesza: mów do synów izraelskich: gdy przejdziecie za Jordan do ziemi chananejskiej, tedy wypędźcie wszystkie obywatele onej ziemi od oblicza waszego i wytraćcie wszystkie malowania ich i wszystkie obrazy bałwanów ich wygubcie, także wszystkie wyżyny ich

spustoszcicie. A jeżeli nie wypędzicie obywateli tej ziemi od oblicza waszego, tedy oni, które pozostawicie z nich, będą wam jako żądła w oczach waszych i jako ciernie na boki wasze, i będą was trapić w tej ziemi, w której wy mieszkać będziecie, bom wam dał tę ziemię w dziedzictwo”.

Na pamiątkę tych i wielu innych wydarzeń oraz praw, które w okresie wędrówki z Egiptu zostały postanowione, Pan nakazał przez Mojżesza synom Izraela co roku przez dni siedem mieszkać w „kuczkach”. Jak napisano w *LEWITICUS*, czyli w *KSIĘDZE KAPŁAŃSKIEJ*, rozdział dwudziesty trzeci: „iżem w namiotach kazał mieszkać synom izraelskim, gdym je wywiódł z ziemi egipskiej” i powiedziano w *PROROCTWIE ZACHARIASZA*: „Uderzy Pan narody, które nie przyszły obchodzić Święta Kuczek”! KochAAAni moi! Teraz rozumiecie, dlaczego siedzę w „kuczkach”?

Oficerowie zrozumieli, ale byli już mocno znużeni długim przemówieniem. Jednakże ich cierpliwość została narażona na dalszą próbę. Musieli jeszcze wysłuchać wiele razy powtarzanej przez kapitana jego ulubionej teorii o miłości do statku:

- KochAAAni moi! Powiedziałem wam o „kuczkach”, boście się mnie o to pytali, nie chcąc wcale zaprzętać tym waszej pamięci. Chcę natomiast, żebyście byli dobrymi marynarzami. Żeby zaś nimi być, musicie kochać wasz statek i waszą pracę. Ci, którzy statku nie kochają, nigdy nie będą dobrymi marynarzami. Trzeba przy tym zrozumieć, jak należy statek kochać. Jeśli miłość tę chcecie zrozumieć, musicie co dzień przeczytać rozdział trzynasty *PIERWSZEGO LISTU ŚW. PAWŁA DO KORYNTIAN*. Czytania go nie należy uważać za potrawę niedzielną, lecz za codzienny kawałek chleba. Oto parę wersetów: „Choćbym mówił językami ludzkimi i anielskimi, ubogich miłości bym nie miał - stałem się jako miedź brząkająca albo cymbał brząmiący. I choćbym wynalżył na żywność dla ubogich wszystką majątność moją i choćbym wydał ciało moje, abym był spalony, a miłości bym nie miał - nic mi to nie pomoże. Miłość jest długo cierpliwa, dobrotliwa jest; miłość nie zajrzy, miłość nie jest rozpustna, nie nadyma się; nie czyni nic nieprzystojnego, nie szuka swoich rzeczy, nie jest porywczą do gniewu, nie myśli złego; nie raduje się z niesprawiedliwości, ale się raduje z prawdy!”

Jako dobry orator kapitan Eustazy przerwał znów na chwilę, powiódł uważnym wzrokiem po swych słuchaczach, a nie dostrzegając oznak znudzenia, ciągnął dalej:

- KochAAAni moi! Niektórzy z was na pewno śmieją się w duchu z tego, co mówię, ale sarni właśnie tak kochają, nie wiedząc o tym. Nie spotkałem oficera marynarki, który by nie uważał Syrenki w Kopenhadze za swoją narzeczoną. Dlaczego? Przecież jest to tylko w metal zamknięta forma pięknego kobiecego ciała, a jednak podoba się nam zupełnie

bezinteresownie. Jest piękna, jak piękne jest to, co każdy z nas w swej głębi chowa: miłość i podziw dla morza. Syrenka nie potrafi chodzić po lądzie, marynarz właściwie też nie. Jest dla nas więcej niż bratnią duszą. Dlatego każdy z nas mógłby wyrazić jej swe uczucie w zdaniu: TY JESTEŚ DUSZĄ MOJEJ DUSZY. Nie spotkałem w życiu marynarza, który by nie zabrał z Kopenhagi jej fotografii...

Oficerowie postanowili za wszelką cenę przerwać monolog, skierowując tok myślenia kapitana Eustazego w inną stronę. Jeden z nich się odważył:

- Słuchając pana kapitana wydaje się, że pan kapitan jest uosobieniem samego dobra i samej miłości.

- KochAAAny mój - odpowiedział kapitan - i niesłusznie, jak o tym dobrze wiesz. Absolutnie dobrym jest tylko ten człowiek, który niczego się nie boi. A każdy z was wie, bo sam o tym głośno mówię, że zawsze boję się żony i czasami Pana Boga!

Ślub

Idąc z Konstancy koleiną wyłobioną w czasie paru lat przez „Polonię”, po minięciu wyspy Saria, „Kościeszko” wszedł w koleinę prowadzącą do Jaffy, pomimo że Hajfa była bliżej i do niej również się zachodziło. Podyktowane to jednak było zdobytym już przez „Polonię” doświadczeniem, że przy złej pogodzie wyładowanie ładunku przeznaczonego do Jaffy było niemożliwe, ponieważ nie miała ona właściwego, zasłoniętego od wiatrów portu. Wyładunek odbywał się na redzie, na przycumowane do statku barki. Statek, nie mogąc wyładować, musiałby po raz drugi wracać do Hajfy, wobec czego najpierw szło się do Jaffy, a potem do Hajfy.

Dobre drogi i świetnie zorganizowana komunikacja autobusowa dla turystów przyczyniały się do tego, że w każdym rejsie część załogi, dysponując dniami wolnymi za niedziele spędzone w morzu, wyruszała z Jaffy na zwiedzanie Jerozolimy, w której się zazwyczaj zostawało na noc. Następnie jechało nad Morze Martwe, do Jerycho, Nablus (Sychem), nad Tyberiadę do Kafarnaum i przez Nazaret do Hajfy, gdzie już stał statek.

Załoga „Kościeszki”, poinformowana dokładnie przez załogę „Polonii”, dokąd, jak i kiedy podróżować, wydeptanymi przez załogę „Polonii” ścieżkami znalazła się w Jerozolimie. Duże było zdumienie KOŚCIUSZKOWCÓW, gdy przy Grobie Pańskim, mającym kształt kapliczki ustawionej w głównej nawie kościoła, zobaczyli posuwającego się na kolanach - szpalerem olbrzymich jarzących się świec - wielkiego mężczyznę w ciemnym ubraniu. Po każdym trzech krokach, dokonywanych na kolanach, człowiek ten bił się potężną pięścią w piersi, powtarzając za każdym razem głośno po łacinie, tak że echo słów, odbite od stropu świątyni, huczało po całym kościele: *-MEA CULPA, MEA CULPA, MEA MAXIMA CULPA!*(*Moja wina, moja wina, moja bardzo wielka wina!*).

Tłumy otaczające drogę wyznaczoną świecami zwiększały się. Szeptem podawano sobie do wiadomości, że jakiś bardzo wielki grzesznik odbywa pokutę z całego swego życia. Inni mówili, że to mąż świątobliwy przybył uczcić Grób Pana. Nikt z obecnych nie miał wątpliwości, że to, co się dzieje, jest spełnieniem jakiegoś wielkiego ślubu. Takie rzeczy często mają tutaj miejsce.

Z zakamarków kościoła wysuwali się mnisi, przeciskając się przez tłum, by z bliska popatrzeć na niezwykłą postać, która zakupiła taką masę świec i nie zważając na zniszczenie swych szat odbywa pielgrzymkę na kolanach. Po dokładnym obejrzeniu pątnika dwóch mnichów udało się w głąb kościoła. W chwilę później wrócili z trzecim mnichem. Był nim starzec z białą brodą. Opierając się na długim kiju, zajął miejsce u wejścia do grobowca. Gdy

odbywający swą wędrówkę na kłęczkach człowiek zbliżył się do starca, ten nachylił się nad nim i spytał po angielsku:

-KTO TY JESTEŚ?

- *I AM MAAAN FROM SEA!* (Jestem człowiek z morza!) - zawołał wielkim głosem osobliwy pątnik, nie podnosząc się z kłęczek. Po chwili mówił dalej: - Mnie, grzesznikowi, było dane być u grobów najślawniejszych ludzi. Byłem u grobów najznakomitszych wodzów. Znani groby najznakomitszych żeglarzy. Znam groby największych myślicieli. Znam groby najślynniejszych astronomów. Znam groby wszystkich wielkich ludzi pochowanych we wszystkich częściach świata. Ale nigdy mnie, grzesznikowi, nie było dane być u Grobu Pana. Będąc jeszcze małym dzieckiem, gdy pierwszy raz usłyszałem o tym grobowcu, uczyniłem ślub, że zapalę u niego trzysta świec, grób trzykrotnie na kłęczkach okrążę i co trzy kroki o zmiłowanie za grzechy prosić będę, wołając głośno: *Mea culpa! Mea culpa! Mea maxima culpa!* po tylu latach burz i tułaczki na wodach wszystkich mórz i oceanów dożyłem tej radosnej chwili, że mogę wypełnić ślub uczyniony w dzieciństwie!

Kapitan Eustazy - on to był bowiem - zakończył swą przemowę i podniósł się z kłęczek. Mnich z białą brodą wziął go pod rękę. Tłum rozstał się przed nimi, gdy ruszyli w kierunku wejścia do mrocznego korytarza kościelnego. Pozostały po panu Eustazym płomienie trzystu jarzących się świec.

„Awantury arabskie” Szamana

Z tysiącem pasażerów na pokładzie, po „wyrzuceniu” ładunku w Jaffie, dwie godziny przed zachodem słońca w jeden z piątków 1935 roku nasz transatlantyk „Kościszko” pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego przeciął horyzont i znalazł się na widnokregu, którego centralnym punktem była Hajfa, jedyny port Palestyny, będącej wówczas pod protektoratem Anglii. Na redzie Hajfy statków bez liku czekało w kolejce na pilota, by wejść do portu.

Kapitan Eustazy, po dokładnym obejrzeniu z mostku krajobrazu pomiędzy nim a portem, oznajmił jednemu z dyrektorów linii GAL (Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe), będącemu w podróży służbowej na „Kościszce”:

- Panie dyrektorze! Nie biorę pilota!
- Kapitanie! To niemożliwe! Zapłacimy wysoką karę!
- KochAAAny mój panie dyrektorze - wybulgotał powtórnie przez swój ogromny nos kapitan Eustazy. - Nie biorę pilota! Nie mam czasu!

Nie słuchając dalszych sprzeciwów dyrektora, kapitan ruszył do stojącego na mostku starszego oficera, by wydać odpowiednie rozkazy.

Pierwszy rozkaz brzmiał: *Ali hands on deck* (Cała załoga na pokład!) - jakby nasz transatlantyk tonął. Z kolei nastąpiły dalsze szczegółowe rozkazy z jednoczesnym podaniem sternikowi kursu na wejście do portu bez pilota.

Nie ma wątpliwości, że NAGŁA KREW musiała zalewać kapitanów statków na redzie na widok intruza, idącego „cała naprzód” w kierunku wejścia do portu.

Na „Kościszce” zakipiało. Na pierwszy plan wysunęła się orkiestra okrętowa, z rozkazu kapitana uzbrojona w najbardziej głośnie instrumenty muzyczne. Miała ona śledzić każdy ruch kapitana.

Załoga pokładowa szykowała trapy - główny koło salonu i rufowy przy czwartej ładowni. Przygotowywano trzecie wyjście ze statku, z tak zwanego „garażu”, przez duże drzwi wodoszczelne w burcie, i dwa borny okrętowe.

Gdy „Kościszko” znalazł się w basenie portu i podszedł do dogodnego nabrzeża, kapitan głosem nie znoszącym sprzeciwu rozkazał Bogu winnym, przygodnym Arabom, stojącym w tym miejscu, przyjąć cumy i posłusznie założyć na pachołki. „Kościszko” błyskawicznie je obciągnął i był gotów do lądowania pasażerów.

I oto na rozkaz kapitana Eustazego wskrzeszone zostało widowisko *EKODUSU* Izraelczyków przez Morze Czerwone. Trzema przygotowanymi schodniami runęły na Ziemię

Obiecaną setki pasażerów w długich, nieprzerwanych falach, unosząc z pomocą stewardów, palaczy i marynarzy swój dobytek; jednocześnie ciężki bagaż sypał się na nabrzeże dzięki bomom statkowym, obsługiwanym przez maszynę. Cała załoga troiła się, pomagając przejść przez to Morze Czerwone. Większość ludzi i cały bagaż był już na lądzie, gdy ukazali się spieszenie idący celnicy, policjanci i władze portowe.

Bacne oko kapitana Eustazego, przygotowane do ewentualnego KATAKLIZMU zdolnego pogrzebać jego obraz *EXODUSU*, dostrzegło rozsierdzone twarze władz portu. Kapitan dał orkiestrze znak ręką i w tej samej chwili cała Hajfa zdrząła od dźwięków hymnu *GOD SA VE THE KING*. Anglicy ZAMARLI w postawach NA BACZNOŚĆ. Umundurowani salutowali, wszyscy podwładni, Arabowie i Izraelicy, wyprężyli się jak struny, naśladując najwyższych przełożonych. Na oczach sparaliżowanych hymnem władz palestyńskich „Kościszko” kończył wyrzucać z siebie pasażerów i ich dobytek. Gdy ostatni pasażer i ostatnia walizka znalazły się na lądzie, władze emigracyjne i celnicy nie mieli już nic więcej do roboty na naszym statku. Dla określenia czasu trwania *EXODUSU* należałoby użyć wyrażenia: W MGNIENIU OKA.

Na dany przez kapitana Eustazego znak orkiestra ucichła. Zwolnieni z postawy BACZNOŚĆ przedstawiciele władz portowych i policji ruszyli na „Kościszkę”. Kapitan Eustazy nieomal z sercem na dłoni i z wyrazem nieograniczonej miłości w oczach witał wchodzących na trap rozsierdzonych i zachmurzonych dostojników - jak gdyby nic nie zaszło:

- Szczęśliwy jestem, że mam zaszczyt was znów oglądać i gościć - powiedział.

Najwyższe szarże ruszyły za kapitanem do jego kabiny. W momencie gdy już miały wyrazić swe ubolewanie, zjawili się stewardzi, wnosząc „na bacznosc” ustawione kryształki napełnione kolorowymi „likworami”; obok nich piętrzyły się „rahatlukumy” (rozkosze podniebienia), mogące zaspokoić wymagania najbardziej wyrafinowanych smakoszy.

Po tradycyjnym dla Anglików toaście: *GENTLEMEN, THE KING!*-nastąpiły inne: ZDROWIE każdego z obecnych w kabinie dostojników, nie mających sił oprzeć się DELICJOM kapitana Eustazego, serwowanym w postaci płynnej i stałej. Powoli zaczęły nawiązywać się stosunki dyplomatyczne, a szala wdzięczności, uznania, zgody oraz poczucie humoru przeważały szalę oburzenia. Rozbrojonym już zupełnie dostojnikom kapitan złożył podziękowanie za wyrozumiałość. Po wpłaceniu kary za niewzięcie pilota kapitan Eustazy błagał teraz o przysłanie pilota możliwie jak najszybciej, ponieważ śpieszy mu się bardzo do Aleksandrii.

*

Życie na „Kościuszcze”, będącym już w morzu i leżącym na kursie do Aleksandrii, wróciło do normy. Kapitan Eustazy z nowym liściem wawrzynu u skroni spotkał się znów z dyrektorem.

- Kapitanie - odezwał się dyrektor - proszę mi wytłumaczyć, po co pan uparł się płacić karę za niewzięcie pilota. Przecież mamy tyle czasu i, jak wiem, nic pana nie piliło, że tak powiem. W głowę zachodzę, po co pan urządził to całe nieprawdopodobne widowisko? Wyglądało, jakby statek się palił lub miał wylecieć w powietrze. Myślę, że takie wrażenie miały władze Palestyny.

- KochAAAny mój panie dyrektorze! - zadudnił przez nos kapitan Eustazy. - Pasażerowie nasi, których wyokrętowaliśmy, trzymając się ślepo przykazań Talmudu, nie mają prawa podróżować w SZABAS, to jest od zachodu słońca w piątek do jego zachodu dnia następnego, czyli w sobotę. Jest to najstarsze święto Hebrajczyków, obchodzone prawdopodobnie jeszcze w czasach przedmojżeszowych. Gdybym czekał na pilota, wszedłbym do Hajfy w najlepszym wypadku razem z SZABASEM. A wie pan, ile kosztuje postój przy nabrzeżu? Proszę do tego dodać wyżywienie przez dwa dni prawie tysiąca pasażerów oraz astronomiczne ceny za wyladunek i lądowanie pasażerów w niedzielę. Zapłacona przeze mnie kara za niewzięcie pilota i za godzinę postoju przy nabrzeżu to przysłowiowa kropla wody w oceanie tamtych wydatków.

NIESTETY jest to tylko *RELATA REFERO*. Osobiście tego szamańskiego *EXODUSU* nie byłem świadkiem.

Magiczny krąg

Ciężko chorego kapitana Mamerta Stankiewicza zniesiono na ląd. Na zastępstwo przyszedł do nas, na motorowiec „Piłsudski”, w listopadzie 1935 roku kapitan Eustazy Borkowski. Poprzedzała go sława „cudotwórcy” - z powodu osobliwego sposobu bycia, swoistego systemu prowadzenia nawigacji i nieprawdopodobnego szczęścia, jakie mu towarzyszyło we wszystkich sytuacjach „bez wyjścia”. Dla oficerów, którzy z nim dotąd nie pływali, był interesującą zagadką.

Ceremonia przedstawienia się nowemu kapitanowi dała możliwość obejrzenia go z bliska. Wysoki wzrost i kościstość postaci nie zrobiły na żadnym z oficerów większego wrażenia. Niepokój ogarnął nas dopiero, gdy kapitan zaczął mówić. Mówił „w nos” czy „przez nos” tak, że nie można było się połapać.

Nos miał olbrzymi i odnosiliśmy wrażenie, że głos wychodzi właśnie stamtąd. Uśmiechał się do wszystkich przyjaźnie i do każdego zwracał się słowami: „KochAAAny mój!”, po czym następowały dźwięki: A-DE-DA-E-DE-DE... Oficerów ogarnął niepokój. Co to się będzie działo podczas manewrów? Na wachtach? Statek już następnego dnia miał wyruszyć z Gdyni do Nowego Jorku, przez Kopenhagę i Halifax. Spodziewano się wielu nieporozumień.

Pierwsze stacje manewrowe z nowym kapitanem przeszły jednakże spokojnie, bez zgrzytów. Automatycznie. Ale zdarzyło się na początku podróży, że kapitan wszedł na mostek i spytał oficera wachtowego:

- KochAAAny mój! Co on robi?

Wysunął przy tym szczękę do przodu i zatrzymał wzrok na jednym punkcie na horyzoncie.

Oficer, który przed chwilą przez lornetkę obejrzał cały widnokrąg, był zdumiony, że kapitan bez lornetki potrafił dojrzeć jakiś statek.

Jeszcze raz zatem szybko skierował lornetkę w stronę, gdzie zatrzymał się wzrok kapitana. Widnokrąg był „czysty”.

- Kto, panie kapitanie? - spytał.

- StAAAtok!

- Jaki, panie kapitanie?

- Ten! - szczęką i wzrok kapitana wyraźnie były skierowane na jeden punkt na horyzoncie.

Oficer zniknął w lornetce. Wrócił, ale bez statku. Nie dowierzając własnym oczom i

lornetce, spytał cicho stojącego obok sternika, który na rozkaz kapitana musiał zawsze przebywać na mostku, aby być pod ręką. Teraz miał służbę Feluś Pękalski.

- Feluś! Widzisz ty jakiś statek?

- Nie widzę, jak pragnę zdrowia! Stary zagina! Nie ma żadnego statku - wyszeptał sternik.

- Nie ma żadnego statku, panie kapitanie! - dobitnie wyjaśnił sytuację oficer.

- KochAAAny mój! Co on robi?

- Kto, panie kapitanie?

- StAAAtak!

- Jaki? Nie ma żadnego statku, panie kapitanie.

- KochAAAny mój! TEN! TEEEN! TEEEN! - i kapitan zaczął swym ogromnym globtroterem walić w pokład.

Oficer zrozumiał wreszcie, że „on” to jest „ten” statek, na którym się znajdują.

- TEN ma prędkość dwadzieścia węzłów w tej chwili, panie kapitanie.

Trzeba było się uczyć nie tylko rozumienia wymowy kapitana, ale i nowego znaczenia słów przez niego używanych.

Następne nieporozumienie przydarzyło się drugiemu mechanikowi, inżynierowi Adolfowi Kaczorowskiemu. Idąc przez salon, natknął się na kapitana. Słyszał, że kapitan do niego mówi, ale nie rozumiał co...

- KochAAAny mój! A-DE-DE-E-DA-DA...

Inżynier chwycił prawicę kapitana, potrząsnął nią i patrząc w górę, skąd dochodził go głos z nosa, odpowiedział „w ciemno”:

- Dziękuję, panie kapitanie! Czuję się bardzo dobrze, bardzo dobrze!

Domniemany organ głosu kapitana szczyrwieńiał, głos jeszcze bardziej nabrzmiał niezrozumiałymi dla inżyniera dźwiękami i kapitan rozpoczął od nowa:

- KochAAAny mój! A-DE-DA-E-DE...

Inżynier uklonił się i powtórzył: - Dziękuję, czuję się bardzo dobrze.

Kapitan wydarł prawicę z rąk inżyniera, machnął nią z rezygnacją i puścił w ruch swe olbrzymie globtrotery, których z powodu rozmiarów nie można było nazwać butami. Niektórzy zwali je nartami.

Ile razy spotkali się kapitan z inżynierem, rozmowa miała podobny przebieg. Oficerowie pokładowi rozumieli, o co kapitan pytał drugiego mechanika. Pytał mianowicie, czy w maszynie wszystko w porządku, jakie jest zużycie ropy za ostatnią dobę lub czy będzie czegoś potrzebował do maszyny po przyjeździe do Nowego Jorku. Ale nie mieli ochoty psuć

wszystkim na statku wspaniałej zabawy, wtajemniczając inżyniera w sens pytań kapitana. Inżynier więc nieodmiennie dziękował kapitanowi za pamięć i troskliwość o zdrowie.

Właśnie był poniedziałek. Trzeci dzień na morzu. Tak się na tym statku utarło, że w poniedziałki w mesie oficerskiej na lunch zamiast zakąsek podawano olbrzymie kości pełne soczystego szpiku. Oficerowie z okazji tego szpiku postanowili nawiązać z kapitanem bliższy kontakt towarzyski. Spróbować pod kości wyjść z koniakiem, jego ulubionym trunkiem, jak nas poinformował steward kapitana, Bolesław, który wraz z nim przyszedł na statek.

Postanowiono powołać się na starą tradycję z żaglowców, podług której można było kapitana, jadającego osobno, by dać oficerom wytchnienie od swej osoby, zaprosić do mesy na posiłek. Notabene tradycja wymagała zgody wszystkich oficerów. Na pasażerskich statkach naszego GAL-u szefem mesy był drugi oficer, ponieważ starszy oficer i starszy mechanik jadal w salonie, razem z kapitanem i pasażerami, każdy przy innym stole pasażerskim. Wobec tego tradycyjne miejsce kapitana na wypadek zaproszenia go do mesy było z prawej strony drugiego oficera, gospodarza mesy.

Delegacja, zapraszając kapitana na lunch, wyjaśniła, że choć znajdują się na nowoczesnym motorowcu pasażerskim, tradycja z żaglowców jeszcze w nich nie wygasła, a pobudki, dla których go zapraszają, są również te same. Kapitan był wzruszony formą zaproszenia i tym, że spotkał się tutaj z tradycją z wielkich żaglowców. Po słowie „KochAAAni”, od którego kapitan rozpoczął swe podziękowanie, domyślili się dalszego ciągu: że jeżeli zachowują tradycje, to na pewno kochają swój statek, a to według niego jest najważniejszą cechą dobrego marynarza. I że o godzinie dwunastej minut piętnaście przyjdzie do mesy. Zrozumieli również, że o napoje nie potrzebują się troszczyć, ponieważ to należy do przywilejów kapitana.

Punktualnie o oznaczonej godzinie wszyscy oficerowie powstali z miejsc, by powitać w swej niesie nowego kapitana. Za kapitanem wszedł jego steward Bolesław, niosąc na dużej tacy butelki, z których każda była zaopatrzona w etykietę z trzema gwiazdkami. Wszelkie usiłowania oficerów, aby zabawić kapitana, spelzły na niczym: nikomu nie dał dojść do słowa. To on „bawił” ich. Powoli zaczęto nawet rozumieć, o czym kapitan mówi. Była to pożyteczna lekcja jednego z języków znanych kapitanowi. W tym czasie mówił o opianowanych już dwunastu językach, ale wciąż pomnażał ich liczbę.

Przeminęło wiele gwiazdek nad szpikiem. Oficerowie stwierdzili, że kapitan zna się na tych konstelacjach wybornie. Na stole zjawiła się czarna kawa. Zapowiedź końca lunchu. Z towarzyskiej pogawędki kapitan przeszedł na wielkie przemówienie:

- KochAAAni moi! Całe swe życie, od kilkunastoletniego chłopca, spędziłem na

morzu. Nie ma morza, od Arktyki po Antarktydę, na którym bym nie był. Wszędzie, gdzie byłem, nawiązałem najserdeczniejszą przyjaźń z ludźmi tam osiadłymi. Wszędzie pozostawiłem za sobą ludzi związanych ze mną dobrą nicią magiczną: na Nowej Zelandii i Nowej Ziemi, na Kamczatce i w Australii, na Ziemi Ognistej i Grenlandii, w Chile i na Paumotu, w Chinach i w Kanadzie, nad Morzem Baffina i na Falklandach, w Japonii i Kalifornii, wszędzie na całym świecie - nie będę was nudził wyliczaniem tych wszystkich portów i osiedli, faktorii czy pojedynczych ludzi, żyjących pod liściem banana. Wszyscy oni, rozsiani po całym świecie, jak już powiedziałem, połączeni są ze mną dobrą nicią magiczną. Nici te na kształt sieci pajęczej otaczają całą kulę ziemską, zbiegając się do jednego punktu. Do jakiego? - spyacie. KochAAAni moi! Do statku, na którym JA jestem. Dlatego mogę tak bezpiecznie żeglować po całym świecie. Każdy mój kurs przecięty jest siecią nici magicznych, które mnie zawsze ostrzegają przed niebezpieczeństwem i chronią osobę moją przed złą przygodą. KochAAAni moi! Myśli tych ludzi, idąc nad morzami i oceanami, spotykają niebezpieczeństwa mnie grożące i natychmiast przestrzegają mnie przed nimi. Nie ma takiego kierunku świata, z którego nie przychodziłyby do mnie dobre myśli magiczne. Dotychczas nie przeciąłem jeszcze swego magicznego kręgu ze statkiem, którym dowodziłem, zanim przyszedłem tutaj. TERAZ PRZECINAM!

Głos stał się dudniący grzmiący. Kapitan wstał, podniósł prawą rękę i przeciął nią powietrze pionowo od góry do dołu, mówiąc:

- Przecinam swój krąg magiczny z „Kościuszką”!

Do wyciągniętej w dół dłoni prawej ręki dołączył dłoń lewej. Złączył końce palców obu rąk. Puścił i wyciągniętymi rękami zatoczył półkole, tworząc w ten sposób krąg. Zamknął go nad swą głową wraz ze słowami:

- A teraz zamykam go nad „Piłsudskim”!

Trzymając ręce wzniesione nad głową, kapitan mówił dalej uroczystym tonem:

- KochAAAni moi! Od tej chwili całą swą siłę magiczną przeznaczam na ochronę „Piłsudskiego”. Statek ten i wszyscy jesteście od tej chwili bezpieczni. Żadna was zła nie spotka przygoda. Chroni was mój KRAĞ MAGICZNY!

Oficerowie w mesie wysłuchali tych ostatnich słów kapitana już na stojąco.

Szaman w roli Kmicica

Po raz pierwszy „Piłsudski” pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego zbliżał się do Kopenhagi.

Pilota wzięliśmy znacznie wcześniej niż zazwyczaj z kapitanem Stankiewiczem. Pojawienie się starszego już i siwego pilota na mostku tak zmieniło wyraz twarzy kapitana Eustazego, że asystent pokładowy i sternik zdumieni byli nie mniej ode mnie. Od tej chwili zaczęła się pantomima przypominająca jako żywo sceny z „Potopu” Sienkiewicza, a ściślej mówiąc, scenę, w której podpieczony przez Kuklinowskiego Kmicic, wyzwolony z więzów, zamiast uciekać -zaczął się w stodółce i czekał na powrót swego prześladowcy. Gdy ten się zjawił, służący Kmicicowi Kiemlicze-Kosma i Damian-oraz ich ojciec sprawili się szybko: rozebrali Kiiklinowskiego i podczepili go w ten sposób, w jaki Kuklinowski przedtem zawiesił Kmicica, by się nad nim znęcać.

Otóż kapitan Eustazy zmienił się w pana Andrzeja Kmicica: „wziął się pod boki i począł się chełpić straszliwie”, dudniąc przez nos po duńsku. Można było się domyślić, że chełpi się posiadaniem przez Polskę najszybszego i najbardziej luksusowego statku na Bałtyku, którego kapitanem jest właśnie ON, Eustazy Borkowski.

Bez wątpienia były to stare porachunki, może z czasów młodości. Podobno kapitan Eustazy pływał pod duńską banderą. Stary pilot mógł być wtedy kapitanem lub starszym oficerem i mógł na podobieństwo Kuklinowskiego dobrze Eustazemu „boczków przypiec”. Pan Kmicic-Eustazy kiwał głową i wskazując palcem na oszołomionego pilota, chyba tak mówił kpiąco: „Cóż, panie Kuklinowski. Kto lepszy: Kmicic czy Kuklinowski? Ty chciałeś z nim się równać, do kompanii jego należeć, w paragon z nim wchodzić?”

W oczach pilota-Kuklinowskiego „tyle było zdumienia, ile przerażenia” - choć nie wisiał na belce obnażony. A pan Andrzej Kmi-cic-Eustazy Borkowski chełpił się coraz bardziej. Wskazywał na pokład i przyrzady na mostku, zmuszając pilota do podziwiania tych wszystkich cudów techniki.

Ponieważ do Kopenhagi był jeszcze spory kawał drogi, nie uwiązany Kuklinowski-pilot odszedł na skrzydło mostku. Tam przycisnął się do stoiska kompasu, kryjąc się za nim. Nie chciał widzieć i słyszeć tego wszystkiego, co mu na siłę usiłował wbić do głowy pan Andrzej-Eustazy. Kapitan zamilkł dopiero wówczas, gdy pilot musiał znów podejść do sternika, by mu podawać komendy.

Po skończonych manewrach, gdy rozsierdzony Andrzej-Eustazy zniknął z pola widzenia, podszedłem do pilota, wiedziony niczym nie dającą się stłumić ciekawością, i

spytałem go po angielsku:

- Przepraszam, ale chciałbym wiedzieć, co kapitan chciał od pana? O co mu szło?

Pilot odpowiedział pytaniem na pytanie:

- A jakim językiem wasz kapitan mówił? Bo ja ani jednego słowa nie zrozumiałem.

- Jak to może być, pilocie? - zdziwiłem się. - Nie zna pan języka duńskiego? Przecież kapitan mówił po duńsku. Nie mam co do tego wątpliwości.

- Może w waszej imaginacji - odpowiedział rozgniewany do żywego pilot. - To nie był język duński.

Miał widocznie nadzieję, że powtórzę naszą rozmowę kapitanowi, żeby kapitan Eustazy myślał, iż całe jego przemówienie trafiło w próżnię, że jeśli sądził, iż wyrównał wszystkie zadawnione z pilotem porachunki, to się mylił.

A może rzeczywiście kapitanowi Eustazemu tak głos przeszedł w dudnienie nosowe, że pilot go nie rozumiał?

Gdy do dziennika okrętowego wpisywałem przyjęcie pilota, jego nazwisko nic mi nie mówiło. Ale gdy jednemu z kolegów, który od dawna pływał z kapitanem Eustazym, opowiedziałem, co się działo na mostku, ten nie posiadał się z uciechy. Wyjaśnił, że pilot Mauritzen był w pierwszej podróży kapitana Eustazego do Stanów Zjednoczonych w 1931 roku zaokrętowany na „Kościszce” w charakterze asystenta kapitana, z uprawnieniami znacznie większymi niż kapitan Eustazy jako kapitan. A to z tego powodu, że Duńczycy, przekazując nam swoją „Lituanie” (dawną „Caricę”), przemianowaną na „Kościszko”, nie mieli przekonania do zdolności nawigacyjnych kapitana Eustazego, jako że wrócił na morze po długiej przerwie, będąc *przez* dziesięć lat taksówkarzem w Paryżu. Mauritzen, przedtem kapitan „Lituanii”, czuł prawdopodobnie żal z powodu oddania tak dobrego statku, i przez całą podróż dobrze „boczków przypiekał” bezsilnemu wobec niego Eustazemu.

Pan Ocean

Prószył drobny śnieg, gdy „Piłsudski” zbliżał się do trawersu latarni morskiej Cape Wrath (Przylądka Gniewu), po którego minięciu dla statków idących na zachód ODKRYWA się ocean. Na mostek wszedł nowy kapitan - Eustazy Borkowski.

Kapitan Eustazy, w olbrzymiej czapie z nausznikami, zwrócił się do oficera nawigacyjnego, pełniącego służbę na mostku:

- KochAAAny mój! Pójdziemy spotkać PAAAna OceAAAna! Oficer nawigacyjny nie miał pojęcia o rytuale spotkania „Pana Oceana”. Żeby zyskać na czasie, spytał:

- Czy asystent pokładowy również ma wziąć w tym udział?

- KochAAAny mój! Asystent nie jest godzien. Tylko ty pójdziesz spotykać ze mną PAAAna OceAAAna!

W tej samej chwili zjawił się na mostku steward kapitana - Bolesław - z tacą, na której stała butelka najlepszego koniaku i trzy kielichy. Oficer otworzył drzwi prowadzące na skrzydło mostku, *przez* które ruszyła procesja. Prowadził ją kapitan, posuwając się do przodu swoim chodem wilków morskich - bez odrywania pięt od pokładu. Za dwumetrową postacią kapitana szedł oficer wachtowy. Procesję zamykał steward Bolesław, zręcznie utrzymujący tacę z butelką koniaku i trzema kielichami w idealnie przez niego wyczuwanej płaszczyźnie sztucznego horyzontu. Pochód zatrzymał się na końcu skrzydła. Kapitan odwrócił się od swej świty i wznosząc obie ręce nad tacą, uroczystym głosem wydał stewardowi polecenie:

- NaEEEEwaj!

Biegły w tej sztuce Bolesław otworzył jedną ręką butelkę koniaku i za chwilę trzy kielichy zostały napełnione. Kapitan ujął kielich w rękę, drugą zdjął swą olbrzymią futrzaną czapę i kłaniając się do pasa, zamiótł nią pokład:

- Dzień dOOObry, Panie OceAAAn! Dzień dOOObry!!! Dzień dOOObry, Panie OceAAAn! Dzień dOOObry!!! Dzień dOOObry, Panie OceAAAn! Dzień dOOObry!!!

Po trzykrotnym zamieceniu pokładu futrem swego nakrycia głowy kapitan wylał całą zawartość kielicha na pierwszą dużą falę oceaniczną, która uniosła do góry statek dotychczas osłaniany przed nią czarnym, skalistym wybrzeżem Szkocji. Trzymając wciąż czapę w rękę, kapitan Eustazy ustawił pusty kielich na tacy, wziął do rąk pełny i podał go oficerowi nawigacyjnemu ze słowami:

- Teraz, mój kochAAAny, wypijmy rAAAzem zdrOOOwie PAAAna OceAAAna! Trzymaj.

Gdy drugi kielich znalazł się już w dłoni oficera, kapitan wziął do ręki trzeci i

wznosząc go wysoko nad swą obnażoną głową, powiedział:

- PijEEEmy zdrOOOwie PAAAna OceAAAna! Na zdrOOOwie, PAAAnie OceAAAn! Na zdrOOOwie!

Oficer, naśladujący już teraz każdy ruch kapitana, również podniósł swój kielich, jak mógł najwyżej, nad szybko odkrytą swą głową i przemówił jak umiał najuroczyściej:

- NA ZDROWIE, PANIE OCEAN! NA ZDROWIE!

Stając się żywym cieniem kapitana, oficer powtórzył za nim ten okrzyk trzy razy. Był przy tym zaniepokojony, czy należy wypić koniak do dna, czy może jeszcze parę kropel uронić do oceanu, ale z odrzuconej jak można było najdalej w tył głowy kapitana wywnioskował, że będzie to toast „do dna”. Tak też i było.

Kielichy wróciły na tacę.

- TAAAk, mój kochAAAny, należy witać PAAAna OceAAAna! - pouczał kapitan nawigatora-nowicjusza.

Następnego dnia oficer nawigacyjny razem z asystentem w napięciu nerwowym przygotowywali pierwszą pozycję z obserwacji astronomicznych dla nowego kapitana, na godzinę dwunastą w południe. Zgrani i wy trenowani, każdy z nich obliczał ją oddzielnie. Trzeci raz już obliczyli po trzy brane wysokości słońca. Wyniki zgadzały się im co do jednej dziesiątej minuty. Szerokość geograficzna obliczona z kulminacji słońca była już tylko dowodem bezbłędności poprzednich obliczeń. Obaj nie posiadali się z radości, ponieważ dzień ten należał do tych, w których wszystkie wyliczenia udawały się bez wyszukiwania jakiegoś nieznanego błędu. Do fatalnych natomiast zaliczały się dni określane: „gdy obserwacje nie wychodzą”. Najczęściej było to spowodowane dodawaniem, przy którym na przykład dwa plus trzy równało się siedem, i tym podobnie. W tym dniu jednak nic takiego się nie wydarzyło. Otrzymana pozycja zgadzała się idealnie.

Gdy już wyznaczyli pozycję, w nawigacyjnej nad mapą zawisł kapitan. Oficer służbiście zameldował mu, że pozycja statku na godzinę dwunastą była następująca: szerokość - pięćdziesiąt osiem stopni, pięćdziesiąt trzy minuty Nord; długość - dwadzieścia jeden stopni, trzydzieści minut West. Na tę wiadomość kapitan podniósł rękę ruchem dobitnego zaprzeczenia i powiedział:

- KochAAAny mój! Ty nic nie wiesz! Tylko JA wiem, gdzie jesteśmy!

I po chwili palec kapitana wyczarował na mapie pozycję na godzinę dwunastą w południe w odległości dwunastu mil w kierunku West-Nord-West od pozycji wyznaczonej przez obu oficerów. Oficer nawigacyjny oniemiał. Za chwilę oniemiał również asystent, z którym obliczał wspólnie pozycję. Oniemieli także zmieniający ich na służbie dwaj inni

oficerowie.

Tajemnicę swej nawigacji kapitan zabrał ze sobą na lunch.

W kilka diiii później „Piłsudski” spotkał na swej drodze sztormową pogodę. Przez pokład dziobowy stale szły czarne, spienione fale.

Koło południa zjawił się kapitan w towarzystwie starszego oficera Jana Gottszalka. Z krótkiej wymiany zdań między nimi wynikało, że kapitan nie jest pewien, czy wszystko na dziobie odpowiednio zabezpieczono przed falami. Starszy oficer stwierdzał, że wszystko zostało przez niego osobiście sprawdzone i nie ma potrzeby dla ponownego sprawdzania narażać ludzi na niebezpieczeństwo zmycia za burtę, jako że statek tak zbudowali, iż bierze na siebie każdą większą falę i pod tym względem jest najbardziej niebezpiecznym statkiem, jaki w życiu widział.

- KochAAAny mój! Nie koch AA Asz statku - oświadczył kapitan - i dlatego nie chcEEEsz wszystkiEEEgo jeszcze raz sprawdzić.

Starszy oficer zmienił barwę skóry na twarzy i szyi. Stał się czerwony jak gotowany rak. Wybiegł z mostku do swej kabiny i za chwilę w płaszczu i zydwestce można go było oglądać na najniższym pokładzie, zawieszono na ogrodzeniu nad pokładem dziobowym. Wyciągał swą purpurową jeszcze szyję, by zbadać szczegóły zamocowania i zabezpieczenia kotwic. Patrzącemu z góry wydawało się, że starszy oficer rozpacza nad tym, iż natura nie obdarzyła go szyją żyrafy, i to tak długą, żeby stojąc o jeden pokład wyżej mógł twarz przyłożyć do hamulców windy kotwicznej.

Te nieudolne manewry głowy starszego oficera zwiększyły tylko miłość kapitana do statku:

- Nie kochAAAcie stAAAtku! Nie dbAAAcie o niego! Trzeba wszystko sAAAmemu sprAAAwdzać!

- Panie kapitanie! - nawigacyjny stanął w obronie oficerów. - Wszystko tak tutaj robimy, żeby nie trzeba było potem sprawdzać i niepotrzebnie narażać ludzi. Ratowanie człowieka za burtą narazi łąby jeszcze więcej osób. Przecież wiadomo, że wszystko było sprawdzone trzy razy: przez bosmana, czwartego oficera i przez starsze go

- KochAAAny mój! Nic nie wiesz! Nie kochAAAcie stAAAtku! Nie chcecie go pielęgnować! Ja sam pójde, zobaczę.

- Panie kapitanie, niech pan tego nie robi! - zawołał nawigacyjny. - Przecież pan kapitan dobrze wie, że kapitan Stankiewicz zabronił załodze nawet przy lekkiej fali chodzić górnymi pokładami na dziobie na zmianę służby. Przy obecnej pogodzie mowy nie ma, żeby nie zmyło każdego, kto wyjdzie na pokład dziobowy.

- KochAAAny mój! Nie będziesz mnie uczył, co mam robić, gdy statek jest w niebezpieczeństwie!

- Ależ, panie kapitanie, przecież nic się nie dzieje. Na pewno wszystko zostało tak zamocowane, że nie istnieje potrzeba sprawdzania. Cała załoga ma w tym już bardzo duże doświadczenie.

- KochAAAny mój! Sam pójde i pokażę wAAAm, jak należy swój stAAAtę kochać!
I kapitan zniknął z mostku.

Przed mostkiem starszy oficer nie przestawał ćwiczyć swej biednej szyi w wyciąganiu w kierunku domniemanego niebezpieczeństwa i w przedłużaniu jej do kresu możliwości. Ale szyja była wciąż za krótka, a purpura nie zniknęła z twarzy starszego oficera. Widać ją było doskonale w momentach, gdy z oczu ciskał pioruny w kierunku mostku.

Oficer nawigacyjny dośpiewał sobie to, co w tej podróży starszy oficer na drugi dzień od wyjścia z Gdyni mówił sam do siebie na temat nowego kapitana, zacinając się przy literze „a”:

- Pa~anie! Kaaa-apitan zwariował. Zwario-waaał naa aaa-amen.

Wśród tych rozmyślań, ku przerażeniu nawigacyjnego, na pokładzie dziobowym ukazała się sylwetka kapitana; za nim w drzwiach stało dwóch sterników. Kapitan był w pełnej gali, w czapce otoczonej złotymi wawrzynami, tylko na nogach zamiast swych świecących lakierem globtroterów miał długie gumowe czarne buty. Z ręką wzniesioną „nad oceanem” mówił coś do sterników.

Prawdopodobnie poucza ich, jak należy uśmierzać fale - pomyślał nawigacyjny.

Po chwili kapitan ruszył sam do windy kotwicznej, wstrzymując prawicą zawisłą nad dziobem falę. Sternicy, trzymając się zakazu kapitana Stankiewicza, stali za drzwiami prowadzącymi pod pokład.

W momencie gdy oficer nawigacyjny miał zamiar posłać asystenta do kapitana z zapytaniem, czy nie zatrzymać motorów - na dziób zwała się fala. W białej kipieli zniknął jej ZAKLINACZ - tak kapitana przed chwilą ochrzcił nawigacyjny.

Gdy podbiegł do telegrafu, chcąc zatrzymać motory, zobaczył na środku windy kotwicznej leżące jak na krzyżu ciało kapitana - bez czapki i bez jednego czarnego buta. Z daleka widniała biała wełniana skarpetka. Teraz nastąpiła błyskawiczna akcja sterników. Jednym susem dopadli ciała niefortunnego zaklinacza i unieśli je do wnętrza statku. Zatrzymywanie statku nie było po co. Za chwilę nowa fala pokryła swą kipiela cały dziób. Na ten widok stojący na wyższym pokładzie starszy oficer zawrócił na mostek, tracąc z przerażenia czerwoną barwę skóry.

Sternicy, nie chcąc wzbudzać popłochu na statku, przydźwigali ciało kapitana zamiast do lekarza - na mostek. W kabinie nawigacyjnej zrobiło się tłumnie, gdy na kanapie ułożono nieprzytomnego, ociekającego wodą kapitana. Na pierwszy rzut oka nie można było rozpoznać, czy kapitan ma coś połamanego. Widać było tylko, że żyje, bo oddycha. Asystent pobiegł szukać lekarza. Na mostku przejął wachtę starszy oficer, pozostawiając kapitana pod opieką nawigacyjnego.

Kapitan otworzył oczy. Miał minę człowieka wielce strapionego.

- Ma pan kapitan coś połamanego? - spytał nawigacyjny. - KochAAAny mój, mnie się nic złego stać nie może.

Rozzuchwalony niepowodzeniem akcji kapitana, nawigacyjny powiedział:

- No i trzeba było panu kapitanowi narażać się na coś podobnego? Przecież od momentu przejścia pana kapitana na statek starszy oficer meldował panu, że ten statek nie przepuści żadnej fali, żeby się w nią nie zaryć, i załodze zabronione jest przebywanie na dziobowym pokładzie nawet przy niewielkiej fali, bo nigdy nie wiadomo, jaką nasiebie weźmie. A pan kapitan...

- KochAAAny mój! - przerwał mu kapitan. - Nic nie rozumiesz. Widzisz, omyliłem się. Zamiast powiedzieć: CICHO, PANIE OCEAN, powiedziałem: CICHO, MATKA MORZE.

Marynarza kompasem jest grog

Z Halifaxu w Kanadzie „Piłsudski” wychodził z opóźnieniem spowodowanym czekaniem na ładunek. Kapitan Eustazy Borkowski był niezadowolony. Przyjście z opóźnieniem, nawet przez niego nie zawinionym, przyćmiewało jego aureolę, nie mówiąc już o „załamaniu się” momentów powitań i spotkań.

„Na szczęście” zaraz po wyjściu z Halifaxu statek wszedł w gęstą mgłę. Kapitan Eustazy, podniesiony tym na duchu, natychmiast wysłał telegram do Nowego Jorku: Z POWODU MGŁY PRZYJDE Z OPÓŹNIENIEM. Bezwzględnie mgła jest siłą wyższą i zmusza do znacznego zmniejszenia prędkości statku. Nikt za to nie może go winić.

Mimo luksusu na najbardziej nowoczesnym naszym transatlantyku - w postaci dmuchaw z ciepłym powietrzem na mostku i wirujących dysków szyb - kapitan z oficerem nawigacyjnym, ubrani w nieprzemakalne płaszcze i zydwestki, stojąc na niczym nie ochronionym skrzydle mostku, usiłowali przebić nie tyle oczami co uszami ciężką mgłę, by w porę usłyszeć sygnał niewidzialnego statku lub plagi tych wód - małych rybackich statków połowiąjących na wędkę. Co niespełna dwie minuty słychać było ryk gwizdka naszego statku, dającego o sobie znać, że IDZIE.

Światła telegrafów maszynowych zarzyły się przyćmionym blaskiem w sektorach z napisem UWAGA, ale strzałki tachometrów wskazywały maksymalne obroty CO KON WYSKOCZY. Byle już nie dopuścić do wzrostu opóźnienia, bo praktycznie na tak krótkim odcinku drogi, jak Halifax - Nowy Jork, o nadrobieniu opóźnienia nie mogło być mowy.

Oficer nawigacyjny czuł, jak mu z powodu tej zawrotnej prędkości, wbrew elementarnym przepisom bezpieczeństwa, zydwestka podnosi się chwilami na sztywniejących od strachu włosach. Natomiast kapitan Eustazy był w doskonałym humorze. Wysłał pełniącego na mostku służbę dodatkowego sternika po swego „podczaszego”, czyli stewarda Bolesława.

Bolesław zjawił się i po wysłuchaniu kilku wydanych przez kapitana Eustazego dźwięków - zniknął. Po jakimś czasie zjawił się znów na mostku z dwoma szklanicami gorącego płynu.

- KochAAAny mój! - zwrócił się kapitan do nawigacyjnego - Skosztuj mego „grogu”! Musiałem naprawić to, co ten bezrozumny angielski admirał Edward Yernon napsuł. Prawda, że dzięki temu stał się sławny, ale zarazem znieawidzony przez swoich marynarzy. Dziś nikt nie pamięta jego powodzeń przed dolaniem wody do rumu, jak nikt nie pamięta jego późniejszych klęsk po tym „chrzcie” w proporcji TRZY CZĘŚCI WODY NA JEDNĄ

RUMU, w 1740 roku, po zdobyciu na Hiszpanach Portobello.

Sławę zyskały nie tyle jego imię i nazwisko, ile jego INEKSPRY-MABLE, przeklinane przez marynarzy, zmuszonych wieki całe pić ohydą dla nich mieszaninę wody z rumem, zamiast czystego rumu. A ten napitek uważany był przez marynarzy za jedyną pociechę w zawodzie na nich wymuszonym, bo jak pamiętasz, przez kilka wieków - od Edwarda III do końca wojen napoleońskich - załogi angielskich okrętów wojennych rekrutowane były siłą, zwaną *PRESS-GANG*. Ten GROG stał się dla marynarzy angielskich symbolem przymusowej nędzy ich bytowania i DNA ich żywota.

Jak każdy człowiek na stanowisku, miał admirał Yernon swych zwolenników i wrogów, a każdy z nich inaczej interpretował ochrzcenie przez niego rumu wodą.

Zwolennicy twierdzili, że chcąc utrzymać załogę w zdrowiu, kazał w tropikalnym klimacie wszystkim marynarzom pić rum z wodą. Nazwano mieszaninę tę GROG - od jego SURDUTA z wielbłądziej sierści, zwanego GROGRAM, a skróconego do GROG.

Przeciwnicy admirała twierdzili, że nienawidził pijaków, a szczególnie KOLEKCJONERÓW rumu, nie pijących swych racji w momencie ich rozdawania, lecz cierpliwie kolekcjonujących je tak długo, aż mieli pełną butelkę, by upić się do nieprzytomności. Według admirała, jedynym ratunkiem przed tymi pijakami było dolewanie wody do rumu. SKRZYWDZENI nazwali ten płyn GROGIEM nie od surduta, lecz od INEKSPRYMABLI z wielbłądziej sierści, noszonych przez admirała.

Nawigacyjny ze wstydem przyznał się, że nie znał tej grogowej historii ani nigdy nie słyszał o admirałce Yernon.

- KochAAAny mój, czy ja będę sławny dzięki naprawie tego, co popsuł Yernon, nie wiem. W moim „grogu” jest wiele innych specjałów, ale to już moja tajemnica. KochAAAny mój, zauważ, jakie to dziwne. Człowiek stał się sławny przez to, że zepsuł marynarzom racje rumu. Czego mógł się po tym spodziewać -jak nie samych nieszczęść. Widzisz, poruszył ZŁE SIŁY. Przekleństwa słusznie obu rzonych marynarzy ścigały go wszędzie. Przegrywał odtąd wszystkie bitwy na morzu i skończył smutnie na lądzie.

Spróbuj teraz MEGO grogu!

Był to płyn wspaniały. Rozgrzewał i dodawał odwagi, tak że nawigacyjny zaczął się czuć i myśleć, jak Mickiewiczowski Parys: PĘDŹ, LATAWCZE BIAŁONOGLI..., GÓRY Z DROGI... Włosy przestały mu się jeżyć na głowie. Naraz kapitan Eustazy przybliżył swoją twarz do jego twarzy i zaczął pociągać swym potężnym nosem. Po chwili spytał:

- KochAAAny mój, co ja robię?

Nawigacyjny miał jeszcze dobrze w pamięci zadane mu przez kapitana pytanie: „Co

ON robi?" Postanowił teraz mieć się na baczności.

- To, co pan kapitan chce - odpowiedział niepewnym głosem.

- KochAAAny mój - patrz, co ja robię?!

Nie było nic widać, tylko słyszeć, jak ogromny nos kapitana wciąga mgliste powietrze. Nawigacyjny pociągnął zbawczy łyk grogu Eustazego, ale żadna nowa myśl twórcza nie weszła razem z grogiem do głowy. Poczul się tylko jeszcze raźniej. Może kapitan wciąga opary grogu, żeby zwiększyć siłę jego działania? - przemknęło mu przez myśl, gdy zaleciał go zapach rumu i nieznanymi dodatkowymi specjałami, którymi kapitan kazał „podczaszemu” grog udoskonalić. Bojąc się jednak ośmieszyć, wyznał szczerze:

- Nie wiem, panie kapitanie!

- KochAAAny mój! Ja wĄĄĄcham! A wiesz, co? Jeśli będzie na kursie rybak, to natychmiast wyczuje spaliny i zmienię odpowiednio kurs, by go nie zatopić...

Szklanice po rumie stały już puste. Ale jego działanie szczęśliwie nie ustawało. Statek gnał CAŁA NAPRZÓD. Potrójne OKA zamienione w USZY nie wykryły dotąd żadnego statku. Mgła kroplami osiadała na twarzach czuwających. Oprócz ryku gwizdka okrętowego nawigacyjny słyszał tylko szum wciąganej przez kapitański nos mgły.

Nagle kapitan powiedział:

- KochAAAny mój, będzie rybak z lewej burty! Ale nie potrzebujemy zmieniać kursu, miniemy go bezpiecznie.

Nawigacyjnemu wydało się, że śni. Węch miał wyjątkowo dobry. Jeszcze w dzieciństwie, bawiąc się w Indian, doszedł do doskonałości w ćwiczeniach rozpoznawania BLADYCH TWARZY po zapachu ich kapeluszy i rękawiczek. W „puszczy” potrafił węchem wyczuć grzyby, maliny, a nawet poziomki. W tej chwili nie czuł żadnego zapachu spalin.

Naraz nisko, nieomal pod skrzydłami mostku, na którym stali, ukazała się typowa dla tych wód motorowa łódź rybacka. Przemknęła jak zjawy wzdłuż burty, szybciej niż myśl, ale nawet w tej chwili nie było czuć zapachu spalin.

W ciszy i mgle statek „sadził naprzód, co koń wyskoczy”.

Dziennik okrętowy

Trzeci dzień zmagaliśmy się ze sztormem na środku oceanu w drodze z Gdyni do Nowego Jorku. W południe radiotelegrafista przyniósł na mostek i położył na mapie przed kapitanem Eustazym Borkowskim telegram od idącego w pobliżu nas, ale oddalonego o kilkadziesiąt mil, statku. Telegram zawierał prośbę o podanie naszej pozycji i nadanie w określonym momencie sygnału, by mógł nas namierzyć.

- KochAAAny mój! - powiedział kapitan do oficera nawigacyjnego. - Podaj mi naszą dokładną pozycję.

- Jaką dokładną pozycję, panie kapitanie? - zdziwił się nawigacyjny. - Przecież od trzech dni mamy tylko zliczoną...

Kapitan nie dal mu dopowiedzieć, że od trzech dni nie było widać słońca, gwiazd ani księżyca; że pozycję zliczono na podstawie zmiennych prędkości statku, stosowanych dla złagodzenia uderzeń fal z dziobu; że trudno ocenić w czasie sztormu znos statku z kursu przez wiatr i prądy.

- KochAAAny mój! - oświadczył kapitan. - Ty nic nie wiesz, ale JA wiem, gdzie jesteśmy!

W tej chwili radiotelegrafista znów pojawił się na mostku, przynosząc telegram z taką samą prośbą od drugiego statku, o którym również wiedzieliśmy, że idzie do Nowego Jorku i jest w pobliżu nas. Oba statki chciały widocznie z wzajemnych namiarów skomponować przybliżoną pozycję.

- KochAAAny mój! Wpisz do dziennika, że podczas sztormu dowodzę jednocześnie trzema statkami. Pozycja nasza na *MERIDIEM* jest... o tutaj!

Kapitan bardzo lubił wyrażenie *MERIDIEM*, które oznaczało południe. Od tego momentu liczyła się nowa doba okrętowa, liczba przebytych podczas tej doby mil, zużycie zapasów paliwa i słodkiej wody. Nakreślił na mapie krzyż w kółku. Symbol ten oznacza pozycję obserwowaną. Obok postawił litery MP, oznaczające pozycję w południe danego dnia. I zszedł z mostku na lunch.

Ciężka troska zaległa duszę oficera nawigacyjnego. Jak zapisać w dzienniku otrzymany od kapitana rozkaz, że w czasie sztormu dowodzi trzema statkami jednocześnie?! Usiłował kilka razy napisać to na kawałku papieru „na brudno”: „Kapitan podczas sztormu od godziny 11.50 dowodzi trzema statkami - naszym i dwoma, które znajdują się w pobliżu nas. Na prośbę tych statków kapitan o godzinie 11.50 objął nad nimi dowództwo...” Nie brzmiało to przekonująco. Oficer nawigacyjny wyszedł na mostek, by ochłonać i pomy-

śleć nad zmianą zapisu. Przez szyby widać było długie szare fale, pokryte białą pianą. Zalewały dziób, piętrzyły się pod mostkiem, jak gdyby dymiąc białawym pyłem. Zmniejszona prędkość statku łagodziła nieco ich uderzenia.

Na mostek zajrzał starszy oficer, niespokojny o całość transatlan-tyka. Nawigacyjny, szukając u niego pociechy, zwierzył się ze swojej troski. Na dźwięk słowa „kapitan” skóra na twarzy starszego oficera przybrała kolor purpurowy i jak zwykle, gdy go coś zbytnio podnieciło, zacinając się przy niektórych samogłoskach, powiedział:

- Pa-aanie! Już wszyscy pasażerowie pierwszej klasy o-oo tym wiedzą i pyy-ytają, pa-aanie, ja-ak to ten „genialny wilk morski” wydaje ro-oozkazy trzee-em staa-atkom jednocześnie. Czło-oowiek nie wie, gdzie się ze wstydu scho-ooować przed pasa-aażerami. Nie-eech pa-aan zaczeka do jutra, to mo-ooże za-apomni... je-rśh co-ooś no-ooowego wymyśli. Nie ma-aa pa-aan większe-eego zma-aartwienia?

Nawigacyjnemu od razu wrócił humor. Rzeczywiście! Nie pomyślał o tak prostym wyjściu.

Kolejny dzień nie przyniósł ulgi w pogodzie. Przeciwnie: sztorm wzmagał się. Przed południem na mostku zjawił się kapitan.

- KochAAAny mój! - zwrócił się do oficera nawigacyjnego. - Dlaczego masz tylko trzy ołówki w nawigacyjnej?

-Jeden ołówek jest dla pana kapitana, jeden dla asystenta, a jeden dla mnie, panie kapitanie! - odpowiedział nawigacyjny. - W szufladzie są jeszcze dwa pudełka pełne nowych ołówków...

- KochAAAny mój! Za mało masz przyborów piśmiennych w nawigacyjnej. Za mAAAło!

- Dotychczas to zawsze wystarczało, panie kapitanie! Nie rozumiem, co pan ma na myśli?

- KochAAAny mój! Za mało, bo nie miałeś czym zapisać w dzienniku okrętowym, że podczas sztormu dowodzę trzema statkami jednocześnie.

Zanim oficer znalazł usprawiedliwienie, do kabiny nawigacyjnej wszedł asystent pokładowy i zameldował, iż fala uszkodziła jeden z trapów dziobowych.

- KochAAAny mój! Widzę, że będę musiał teraz sam wszystko zapisywać w dzienniku! - Z tymi słowami kapitan, zwalczając przechyły przy intensywnej pomocy rąk, ruszył z nawigacyjnej na mostek, by obejrzeć szkody wyrządzone przez fale.

Wieczorem oficer nawigacyjny zobaczył zapis w dzienniku, uczyniony własnoręcznie przez kapitana:

STATEK IDZIE WSZYSTKIMI MOCAMI, ŻEBY UCHRONIĆ SIĘ PRZED SIŁAMI WYŻSZYMI, KTÓRE NA NIEGO SPADAJĄ. NA SKUTEK TEGO DWA TRAPY ZOSTAŁY ZNISZCZONE...

*

Następnego dnia kapitan powiedział:

- KochAAAny mój! Zrobisz wyciąg z dziennika okrętowego w języku angielskim dla asekuracji. Wiesz, jak się to nazywa w języku angielskim?

Nawigacyjny wiedział, ale z niewiadomych sobie samemu przyczyn odpowiedział, że nie.

- KochAAAny mój! A wiesz, jak się to nazywa w języku hiszpańskim?

- Nie wiem, panie kapitanie!

- A wiesz, jak po portugalsku?

- Nie wiem, panie kapitanie!

- A wiesz, jak po duńsku?

- Nie wiem, panie kapitanie!

- A wiesz, jak po szwedzku?

- Nie wiem, panie kapitanie!

- W żadnym języku nie wiesz? - nękał go kapitan.

Oficer nawigacyjny chciał już odpowiedzieć, że we wszystkich wspomnianych językach będzie to brzmiało tak samo jak w polskim: „Dziennik wariata”, ale przypomniał sobie powiedzenie: „Cierpliwość przynosi róże” i zabrał się do sporządzania wyciągu z dziennika okrętowego w języku angielskim.

*

Między kapitanem a oficerem nawigacyjnym powstała przepaść, na dnie której leżał nie zapisany w dzienniku okrętowym rozkaz kapitana o tym, że w czasie sztormu dowodził trzema statkami. Żeby wytrzymać na transatlantyku, należało tę przepaść w jakiś cudowny sposób zasypać. Nawigacyjny usiłował wstąpić na drogę myślenia, zamiłowań i słabości kapitana. Słowa piosenki granej przez rozgłośnię okrętową: „Dla ciebie, moja najmilsza, różami uścielę ścieżkę...” stały się w pewnym momencie palcem wskazującym drogę.

Miał służbę tego dnia, w którym kapitan obwieścił, że o godzinie 10.30 opuści statek, udając się z oficjalną wizytą na ląd. Gdy o wyznaczonej godzinie kapitan pojawił się w drzwiach wiodących na pokład, w końcu którego ustawiony był trap, powietrze dookoła

statku rozbrzmiało wspaniałymi dźwiękami marsza *El Capitano*. Mieniły się w słońcu złote palmy na czapce kapitana, tym samym blaskiem zaiskrzyły się oczy. Chód kapitana stał się posuwisty i wpadł w takt marsza. Oczy kapitana rozjaśnił jeszcze większy blask, gdy naprzeciw trapu, pod ścianą salonu, ujrzał kompanię honorową złożoną z dwunastu marynarzy ubranych jak na paradę. Przed kompanią stał oficer nawigacyjny i w chwili gdy kapitan znalazł się w przepisowej odległości, z ust oficera padła komenda:

- NA PRAWO PATRZ! STATEK ŻEGNA KAPITANA WYCHODZĄCEGO NA LAD!

Szeroki uśmiech i zmarszczony z zadowolenia nos kapitana szybko zasypały czarną przepaść. W chwili gdy w rytm marsza *El Capitano* kapitan miał wstąpić na trap, sternik służbowy przy trapie według wyrafinowanego ceremoniału zasalutował lewą ręką, prawą zaś przytknął do ust gwizdek bosmański (prywatną własność nawigacyjnego) i zadął. Na ten dźwięk czterech młodszych marynarzy, ustawionych jako trapowi, wyprężyło się na baczność.

„Trzeci” miał wiele kłopotu z ustaleniem liczby trapowych dla ceremoniału związanego z oficjalnym wyjściem kapitana na ląd. Początkowo chciał wystawić, jak głowie państwa, ośmiu trapowych. Potem miał ogromną ochotę wystawić dziesięciu - z gotowym tłumaczeniem, że tylu trapowych należy się kapitanowi jako „pierwszemu po Bogu”. Przeważył jednak rozsądek. Jeśli kapitan zna się na tym ceremoniale, może poczytać to za drwiny z siebie. Wobec czego postawił czterech, przysługujących kapitanowi Marynarki Wojennej. Dzięki poczuciu humoru bosmana, sterników i marynarzy cała załoga pokładowa dała się namówić do wzięcia udziału w ceremonii wyjścia kapitana na ląd.

Przepaść pomiędzy kapitanem a nawigacyjnym wypełniła się uczuciem zadowolenia i zachwytu. Kapitan zawrócił od trapu i biorąc w objęcia oficera nawigacyjnego rzucił mu w darze obietnicę:

- KochAAAny mój! Zabiorę ciebie wieczorem na ląd! Pokażę ci Nowyork taki, jakiego jeszcze na pewno nigdy nie widziałeś. Przedstawię cię swoim najmilszym znajomym, jako NAJLEPSZEGO MEGO OFICERA! KochAAAny mój! Wszystko przewidziałeś, co mi się należy: marsz! kompanię honorowa! czterech trapowych! Nawet sternik zasalutował tak, jak należy przy gwizdaniu - lewą ręką. KochAAAny mój! Pójdziemy RAZEM wszędzie, gdzie jest najprzyjemniej i najciekawiej!

Kapitan ze łzami wzruszenia w oczach ucałował oficera nawigacyjnego. Następnie prostując się przykładając rękę do daszka swego inkrustowanego złotem nakrycia głowy, powiedział mocnym głosem:

- KAPITAN DZIĘKUJE KOMPANII HONOROWEJ!

Znów zadźwięczała tradycyjna gwizdawka bosmańska. Olbrzymia postać kapitana schodzącego z trapu w takt marsza znikła na nabrzeżu wyspy Manhattan.

*

Manewry wyjściowe z Nowego Jorku dały kapitanowi Eustazemu olbrzymie POLE DO POPISU. Nawigacyjny niepokoił się nimi, mając w pamięci pierwsze wyjście z tego portu pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza. Pilotowi wyjście to nie udawało się; kilka razy statek był rzucany prądem z powrotem na wybrzeże. Zniszczone wówczas zostały lampy burtowe statku, zerwane stosunki „dyplomatyczne” pomiędzy kapitanem a pilotem. Działo się to o godzinie 24.00 i nikt nie widział, jak kapitan z pilotem - trzymając się za klapy marynarek - usiłowali przekonać się wzajemnie, w jaki sposób wymanewrować z tego LEŻA. Wreszcie pilot zrezygnował, a kapitan sam oderwał statek od nabrzeża i wyszedł na rzekę Hudson.

*

Wyjście tego dnia miało odbyć się w samo południe. Nawigacyjny zdążył się już przekonać w Kopenhadze, że o manewrowaniu statkiem kapitan Eustazy ma takie samo pojęcie, jak o wyznaczaniu pozycji. Co się będzie działo przy wyjściu, jeśli powtórzą się te same trudności, z tą różnicą, że odbędzie się to na oczach tysięcy widzów - Polonii amerykańskiej, żegnającej statek, i kilkuset pasażerów?

Na dany przez kapitana Eustazego rozkaz: STACJE MANEWROWE! - ku osłupieniu obecnych na mostku - zjawił się przystojny sternik Feluś Pękalski, najbardziej reprezentacyjny ze wszystkich marynarzy na „Piłsudskim”. Feluś ubrany był w nowy sweter z literami GAL na piersiach, a na rękach miał zabójcze BIAŁE RĘKAWICZKI. Te białe rękawiczki były czymś w rodzaju „pałacowej rewolucji”. Dotychczas nikt w naszej Marynarce Handlowej nie oglądał sternika w białych rękawiczkach. Piastował Feluś w tych białych rękawiczkach wspaniałą olbrzymią MEGAFON z epoki największego rozkwitu żaglowców. Średniowieczny ten przyrząd wyczyszczony był do granic wytrzymałości metalu, tak że chwilami nawigacyjny oficer tracił orientację, gdzie jest słońce, a gdzie megafon.

Na mostek przybył pilot. Asystenci nawigacyjni stanęli przy telefonach: jeden na mostku, drugi na dziobie przy pierwszym oficerze, trzeci na rufie przy drugim oficerze. Przy telegrafie maszynowym stanął oficer nawigacyjny. Pilot podawał rozkazy sternikowi, ofice-

rowi nawigacyjnemu, przekazującemu telegrafem rozkazy do maszyn, i asystentowi nawigacyjnemu, przekazującemu telefonicznie rozkazy na dziób i rufę. W pełnej orderowej gali, w najnowszym mundurze o złotych niemal rękawach i w czapie kapiącej od złota ukazał się kapitan Eustazy. Ustawił się na skrzydle mostku od nabrzeża, by mogły go oglądać stamtąd tysięczne tłumy rodaków przybyłych pożegnać nasz transatlantyk. Za kapitanem ustawił się sternik Feluś Pękalski w tych rewolucyjnych białych rękawiczkach, dzierżących „drugie słońce”: MEGAFON.

Gdy padły pierwsze rozkazy wydane przez pilota, przekazane telefonicznie przez asystenta na dziób i rufę, kapitan Eustazy ruszył jak na nartach na sam koniec skrzydła mostku, a za nim jak cień sunął sternik Feluś Pękalski. Kapitan, w momencie gdy dotarł do obranego miejsca, pochwycił w swe również białe urękawiczone dłonie złocisty megafon i przytykając go do ust wydał w kierunku dziobu dźwięki podobne do: E! DA! DA! DA! DA! DA!

Starszy oficer, po przekazanym mu telefonicznie przez asystenta rozkazie pilota, wydał odpowiednie rozkazy marynarzom. Dotyczyły one wybrania lin dziobowych. W tym samym czasie usłyszał nieartykułowane dźwięki wydawane przez kapitana Eustazego ze skrzydła mostku przez megafon. Zdezorientowany, przyłożył dłoń do ucha, by uchwycić, co poleca kapitan. Okazał się jednak bezradny. Dochodziły go tylko dźwięki: E! DA! DA! DA! DA! DA! Cieśla przy windzie kotwicznej również zwinął uszy w trąbkę, usiłując odebrać rozkaz kapitana. Widząc, że kapitan odjął megafon od ust, cieśla bezradnie rozłożył ręce, sygnalizując starszemu oficerowi, że nie rozumiał ani słowa.

Kapitan Eustazy podziękował wzniesieniem ręki z megafonem wiwatującym na jego cześć rodakom na wybrzeżu, zachwyconym możliwością oglądania kapitana przy tak trudnej pracy, jak dowodzenie STACJAMI MANEWROWYMI podczas odejścia statku od nabrzeża. Następnie kapitan złożył megafon w białe rękawiczki sternika Felusia, a sam szybkim „poślizgowym” krokiem, bez odrywania pięt od pokładu, ruszył na przeciwny koniec skrzydła mostku z drugiej burty, nie troszcząc się zupełnie o zwinięte w trąbki uszy starszego oficera i cieśli na dziobie. Za kapitanem Eustazym, jak jego cień, ruszył sternik Feluś, trzymający w białych rękawiczkach DRUGIE SŁOŃCE.

Setki pasażerów stojących na pokładzie mogły podziwiać ZNOJNĄ I ODPOWIEDZIALNĄ pracę STAREGO WILKA MORSKIEGO, pod którego opieką przekroczą Atlantyk.

Na samym końcu skrzydła scena powtórzyła się. Kapitan Eustazy odebrał SŁOŃCE-MEGAFON sternikowi Felusiowi, przyłożył do ust i przesłał starszemu oficerowi na dziobie

rozkaz: A-GA-GA-GA-GA-E-HE HE AAA!

Na mostku oficer nawigacyjny, asystent i sternik przy sterze zaczęli się szczytać, by stwierdzić, że nie śnią. Oficera nawigacyjnego w szczególności zaniepokoił widok twarzy starszego oficera na dziobie. Przybrała bowiem barwę już nie purpurową, lecz prawie siną. Pilot, czekając na zawiadomienie z rufy o sprzątnięciu tam lin, zdumiony nie mniej od nawigacyjnego oficera, spytał, jakie rozkazy wydaje kapitan. Nawigacyjny objaśnił, że kapitan życie swe strawił na żaglowcach i powtarza polecenia pilota, ponieważ nie jest pewien, czy przez telefon dochodzą dostatecznie szybko. Wyraz twarzy pilota dawał wyraźnie do zrozumienia, że ma do czynienia z zespołem pacjentów z domu wariatów. Pokręcił z niedowierzaniem głową i na podobieństwo cieśli zwinął ucho w trąbkę, by uchwycić jakieś znajome słowo z repertuaru okrętowego, wydawane przez przenoszącego się szybko z krańca na kraniec skrzydeł mostku kapitana, podającego coraz to nowe nieartykułowane dźwięki: E! BA! E! BA! E! BA! BA! BA! lub: UE! UE! UE! A HIII!

Choć wszystkie liny dziobowe były już sprzątnięte, kapitan nie przestawał nękać starszego oficera. I tak, to z jednego krańca skrzydła, to z drugiego - siny już na twarzy - starszy oficer słyszał: E! DA! DA! DA! DA! A! HII! lub: GA! GA! GA! GA! EE! HO! HO! HO!

Marynarze na dziobie, podobnie jak i cieśla, usiłowali zrozumieć, co kapitan ROZKAZUJE. Widać było, że pytają o to starszego oficera. Ten RZUCAŁ -jeśli tak można powiedzieć - BŁYSKAWICE w kierunku przesuwającego się z jednej burty na drugą kapitana Eusta-zego i podążającego za nim jak cień sternika Felusia Pękalskiego w białych rękawiczkach.

Oficer nawigacyjny i asystent oraz sternik na mostku nadludzkim

wysiłkiem próbowali utrzymać JAKI TAKI wyraz twarzy, by się nie zdradzić, jaką RADOŚĆ sprawia im oglądanie pantomimy pod tytułem: ODPOWIEDZIALNA PRACA KAPITANA PODCZAS MANEWRÓW ODCUMOWANIA TRANSATLANTYKA.

Po oddaniu pilota zjawił się na mostku starszy oficer, z koloru twarzy podobny do Indianina.

- Panie - spytał szeptem nawigacyjnego oficera - gdzie jest ten wa-ariat?

- Powiedział, że będzie w barze pierwszej klasy – odpowiedział nawigacyjny.

Starszy oficer dał teraz upust swym przeżyciom na dziobie podczas dzisiejszych manewrów:

- Pa-anie, czego waa-ariat nie wymyśli? Maa-arynarze mnie za-aaawiadomili, że ka-apitan coś do mnie móóówi. Niii-ikt, pa-anie, nie mógł zrooo-ozumieć, c-ooo ten

aaa-aktor breedzi. Oo-odpowiedziaaaa-alem, żeee nie ma nikogo, kto by zaaa-łożylnaaa tego wa-aariata kaa-aftan BEZPIECZEŃSTWA, że wa-ariat pu-uuublicznie wyda-aaje nieartykułowane dźwięki podczas stacji manewrowych na największym polskim statku. O-ooośmiesza, pa-aanie, baaanderę polską i nikt te-ego u-uukrócić nie może, a-a wszyscy wiii-iwatuja na cze-eeść te-ego a-aaktora. Paa-aanie, gdy wróóóę do Gggdyni, to sam póóójdę do szpita-aaala wa-aria-tów!

*

W drodze powrotnej z Nowego Jorku do Gdyni *MERIDIFM* było codziennym przedstawieniem, podczas którego na podaną przez oficera nawigacyjnego pozycję kapitan wielkim głosem odpowiadał:

- KochAAAny mój! Ty nic nie wiesz, gdzie jesteśmy! Tylko JA wiem!

I niezmiennie obierał sobie na mapie własną MP, różną o kilkanaście mil od tej, którą na podstawie kilkudziesięciu obserwacji obliczali w południe nawigacyjny oraz inni oficerowie.

Zaczęto świetnie się bawić tą POŁUDNIOWĄ POZYCJĄ. Oficerowie doskonale wiedzieli, że to ciągle wytykanie ich rzekomej niewiedzy miało swe źródło w wielkim „kolcu” pod postacią poprzedniego kapitana, który wciąż był flagowym kapitanem naszych transatlantyków. My zaś stanowiliśmy zespół przez niego dobrany. Nie mieliśmy wątpliwości, że obecny nasz kapitan uważa się za najlepszego dowódcę na świecie. O stosunku do siebie tych dwóch kapitanów można by szumnie powiedzieć, że „były to na dwóch krańcach dwa przeciwne bogi”. W prozaicznej rzeczywistości nasz obecny kapitan, wyczuwając, że tamten kapitan pomimo swej bezwzględnej dyscypliny uchodzi w naszych oczach za uosobienie ładu, porządku i wiedzy, chciał udowodnić oficerom tamtego, że nic nie umieją.

Niespodziewanie „tamten” przypomniał się dotkliwie. Kapitan Mamert Stankiewicz wydał w swoim przekładzie książeczkę Anglika Harolda Autena pod tytułem „Statki-pułapki”. Ukazała się w Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie w 1932 roku. Autora tej książki kapitan Stankiewicz poznał w Anglii w Fowey, gdzie nasz żaglowiec szkolny „Lwów”, którym dowodził, stał od 17 do 20 czerwca 1925 roku. W owym czasie książka była rewelacją, odsłaniała tajemnice zwalczania niemieckich okrętów podwodnych przez specjalnie do tego przystosowane małe statki handlowe.

Kilka egzemplarzy tej książki mieliśmy na „Piłsudskim” i jeden musiał trafić w ręce kapitana Eustazego. Skutki tej lektury nie dały długo na siebie czekać, potęgując u kapitana

chęć podkreślania kompletnej ignorancji zawodowej starszego i trzeciego oficera.

Chmury, które zasłoniły słońce, księżyc i gwiazdy, w niczym nie zmieniły „ceremoniału” *MERIDIEM*.

- KochAAAny mój! Ty nic nie wiesz, gdzie jesteśmy, TYLKO JA WIEM! - słychać było przez cztery pochmurne dni, podczas których statek zbliżał się do wysepki Rockall.

Ta samotna, nie oświetlona skała na oceanie, o wysokości dwudziestu pięciu metrów, dostępna wyłącznie dla ptaków, które szczyt jej barwią na biało, leży na pozycji 57°36' szerokości północnej oraz 13°40' długości zachodniej. Opisy jej w wydawnictwach nawigacyjnych mówią, że ta wyspa w promieniu do trzech mil powoduje zakłócenia kompasu magnetycznego, a przy tym jest słabo widoczna. Słyszeliśmy, że jakiś statek pasażerski „steleskopował się” na niej w nocy, niby staroświecka rozciągana luneta. Przy życiu nie pozostał żaden świadek tego wydarzenia. Usiłowania nasze, by dowiedzieć się nazwy owego statku, pozostały bezowocne. Dowiedzieliśmy się natomiast, że podczas pierwszej wojny światowej pewien pancernik zażądał od niej wylegitymowania się. Ale Rockall milczała. Gdy na wszelkie zapytania wyspa pozostawała głucha, ciekawy pancernik wpakował w nią salwę armatnią z całej burty.

•Wyspę Rockall musieliśmy minąć tej nocy. Od trzech dni nie mieliśmy pozycji obserwowanej. Mimo zapewnień kapitana, iż tylko ON wie, gdzie jesteśmy, wiedzieliśmy, że niestety - ON też nie wie. W napięciu potrójne „oko” oraz obaj oficerowie wachtowi, nie odejmując lornetek od oczu, starali się dojrzeć białe grzebienie fal, rozbijające się u podnóża skalistej wysepki, by chociaż w ostatniej chwili zmienić kurs.

To, że kapitan nie wiedział (bo i skąd?), potwierdził fakt, iż zaraz po kolacji zjawił się w nawigacyjnej steward z poduszką i kocami. Podczas zmiany wachty oficerowie ze zdumieniem zobaczyli na kanapie w nawigacyjnej potężną „maskotę”, której legendarne szczęście zapewnić miało bezpieczeństwo statkowi. Olbrzymie, bezwładne ciało leżało jak tarcza mająca w odpowiedniej chwili uchronić statek przed niebezpiecznym ciosem.

Oblicze leżącego i ułożenie całej postaci było zgodne z tym, co kapitan mówił, tłumacząc znaczenie swego niespotykanego imienia EUSTAZY: mocny, bezpieczny, trwały, krzepki, zdrow na ciele i duszy, spokojny, wesoły. Wszystkie te przymioty łatwe były teraz do odczytania z twarzy kapitana, który spał snem niefrasobliwego dziecka.

Gdy rano kapitan opuścił nawigacyjną, wpadł do niej starszy oficer.

- Pa-aaanie! - powiedział do nawigacyjnego. -Ja w tym cy-yyy-rku nie wytrzyyyymam. P-aaanie, staaarszy o-oficer nie wie, pa-aaanie, czy jeee-est bla-aaaznem w c-yyyrku, cz-yyy i-iidiotą, a-aa na-aa pewno ko-ooozłem ofiarnym. K-aaapitan przy zmiaa-anie

kursu, pa-anie, zno-oowu o-ooświadczył, że ty-yyylko ON wie, gdzie jesteśmy

Starszy oficer zacinał się, jak zwykle, i szybko zmieniał ubarwienie skóry z białego na purpurowe.

- Gdyby wiedział - odparł nawigacyjny - toby nie przyszedł na całą noc na mostek. Nie wie, tak jak i my. Chce nas tylko podrażnić, głównie dlatego, że widzi, jak pan się przejmuje tym, co on nam mówi.

- Te-eeraz za-aaczął bre-edzić, wiee-ele on niemieckich ło-oodzi podwodnych zatopił podczas wojny. Pa-anie, człowiek nie wie, co-oo odpowiedzieć pa-aasażerom, gdy pytają o okoliczne-o-ości, w jaa-aakich ka-aapitan zata-aapiał te łodzie podwodne. Pa-anie, to-oo wariat. Pa-anie, niech pan spróbuje zła-aapać słońce.

Nawigacyjny był nie mniej od starszego oficera ciekaw, w którym miejscu po czterech pochmurnych dniach wypadnie pozycja, ustalana ostatnio wyłącznie na podstawie przebytej drogi i kursu wśród prądów i wiatrów. Ale na słońce trzeba było poczekać. Dopiero około godziny dziesiątej powłoka chmur stała się tak cienka, że można już było ustalić miejsce, w którym znajduje się słońce. Nawigacyjny przygotował sekstant i czekał na dogodny moment. Asystent już od godziny tkwił przy chronometrze, aby zapisać dokładnie moment obserwacji. Minęło jeszcze sporo czasu, zanim głośny okrzyk „uwaga!” obwieścił asystentowi, że istnieje możliwość odmierzenia pożądanej wysokości. I naraz głośne, radosne „stop!” Jest wysokość!

W tej samej chwili głośno odczytane liczby zostały szybko zapisane przez asystenta. Oficer nawigacyjny wpadł do kabiny i dając asystentowi sekstant powiedział mu, by jeszcze raz spróbował „złapać” wysokość, dla większej pewności wyniku obserwacji. Drugie „stop!” oznajmiło, że asystentowi również się to udało.

Gorączkowe obliczenia obu obserwacji przyniosły identyczne wyniki. Nawigacyjny naniósł je na mapę. Obserwowana linia pozycyjna (znikoma część łuku koła na kuli ziemskiej, z którego w danym momencie i kierunku widać namierzone sekstantem ciało niebieskie na odmierzonej wysokości) przebiegała czterdzieści mil na południe od wykreślonego przez kapitana na mapie kursu. Zbiegiem okoliczności była do wykreślonego kursu równoległa i przecinała idealnie wyspę Rockall, która jednak została bezpiecznie za rufą (chyba tylko dzięki magicznym właściwościom kapitana), oraz wyspę Świętej Kil-dy, która powinna się znajdować już niedaleko na kursie, przed dziobem.

Asystent pokładowy pognął do kapitana z „radosną nowiną”, że wiemy, gdzie jesteśmy. Za chwilę kapitan wpadł na mostek i, nie słuchając wyjaśnień nawigacyjnego, zagrzmiał:

- KochAAAny mój! Go za herezje wygadujecie, że jesteśmy czterdzieści mil na południe od kursu? Niech radiotelegrafista weźmie namiar na Butt of Levis.

- Tak jest, panie kapitanie! Ale linia pozycyjna przechodzi przez wyspę Świętej Kildy, a ponieważ jej jeszcze nie rozbiliśmy, powinna się zaraz ukazać.

W chwilę później wszedł na mostek radiooficer z namiarem na przylądek Hebrydów - Butt of Levis. Tuż za nim wsunął się cichutko asystent, meldując, że „odkryła się” Święta Kilda. Namiar radiowy potwierdził tylko dokładność obserwacji słońca i obliczonej linii pozycyjnej.

Oficer nawigacyjny, sądząc, że dawna przepaść między nim a kapitanem została już szczęśliwie zasypana w Nowym Jorku, zapytał zupełnie niewinnie:

- Co zapisać na *MERIDIEM*, panie kapitanie?

Okazało się jednak, iż tylko co ustalona linia pozycyjna wykopała nową przepaść: na jej dnie leżała Święta Kilda.

- KochAAAny mój! Ty nigdy nie wiesz, co trzeba w dzienniku okrętowym zapisać. Ja sam zapiszę, co będzie potrzeba!

*

W kilka miesięcy po „spotkaniu Świętej Kildy” oficer nawigacyjny z „Piłsudskiego” znalazł się w mesie transatlantyka „Kościuszko”. Rozmowa zeszła na temat zapisów w dzienniku okrętowym. „Wyznawcy Eustazego” twierdzili, że jest on mistrzem w tej dziedzinie. Żadne towarzystwo asekuracyjne, żadna izba morska nie mogły nic zarzucić jego zapisom. Nawigacyjnemu, słuchającemu tych wywodów, zdawało się, iż stronnicy Eustazego twierdzą tak tylko dlatego, by podtrzymać spór. W końcu jednak doszedł do przekonania, że „kościuszkowcy” wierzą ślepo w Eustazego i w to, co mówią.

- Nie wierzysz nam? - oświadczyli w pewnej chwili. - W takim razie przedstawimy ci dowód w postaci genialnego protokołu zdawczo-odbiorczego pasażerskiego statku. Nie mamy wątpliwości, że gdyby go sporządzali urzędnicy dla obiektu wartości milionów, zużyliby na to olbrzymią księgę i wiele tygodni pracy. A prawnicy mimo to dopatrzyliby się jeszcze wielu nieścisłości, na podstawie których rozpoczęliby sprawę wlokącą się miesiącami.

Jeden z „wyznawów Eustazego” przyniósł do mesy dziennik okrętowy „Kościuszki” sprzed lat, przerzucił w nim kilka kartek i przedstawił uroczyście protokół zdawczo-odbiorczy transatlantyka, sporządzony przez Eustazego, gdy ten schodził ze statku na kilkumiesięczny odpoczynek:

STATEK T.S.S. „KOŚCIUSZKO” ZDAŃ KAPITANEM EUSTAZYM
BORKOWSKIM KAPITANU MAMERTU STANKIEWICZU W STANIE TAKIM, W
JAKIM JEST...

Gdynia, data i dwa podpisy.

Kulminacja

- KochAAAny mój! Zawiadam oficerów pokładowych, że życzę sobie, aby wszyscy byli dzisiaj podczas kulminacji na mostku -zwróci! się kapitan do oficera wachtowego o godzinie ósmej rano.

- Tak jest, panie kapitanie! Zawiadomić wszystkich oficerów pokładowych, że pan kapitan życzy sobie, aby dzisiaj podczas kulminacji byli na mostku - oficer powtórzył jak echo otrzymany rozkaz.

Oficer nawigacyjny motorowca „Piłsudski”, znajdującego się w drodze z Gdyni do Nowego Jorku, nie miał wątpliwości, że będzie to jakaś dotychczas mu nie znana sensacja dla pasażerów, przygotowywana przez nowego kapitana. Domyślał się, że przyprowadzi na mostek wybranych przez siebie pasażerów, by zademonstrować im jeden z najstarszych i najbardziej dokładnych sposobów określania szerokości geograficznej na morzu przy pomocy ciał niebieskich, zwłaszcza słońca. Polega to na bardzo łatwym dodawaniu odległości ciała niebieskiego od zenitu, w momencie gdy owo ciało osiąga swą największą wysokość w danym dniu i w danym miejscu (tak zwane „z” - zet prim), do odległości ciała niebieskiego od równika niebieskiego (coś jak gdyby „niebieskiej szerokości geograficznej ciał niebieskich”), zwanej deklinacją i podanej na każdą godzinę w morskim roczniku astronomicznym.

W momencie kulminacji obserwowane ciało niebieskie musi być widoczne w kierunku ściśle północnym lub południowym. Odmierzając sekstantem wzrastającą wciąż jego wysokość nad horyzontem, poznaje się moment kulminacji po tym, że ciało niebieskie jak gdyby zatrzymuje się w miejscu w chwili osiągnięcia swej największej wysokości. Złudzenie to jest spowodowane ruchem ciała niebieskiego równoległym do horyzontu. Mówi się, że ciało niebieskie „stoi”. Jeśli obserwowanym ciałem niebieskim jest słońce, stanowi to nieomylny znak, że jest POŁUDNIE. Zegary okrętowe są co dzień tak nastawiane, by kulminacja każdego dnia miała miejsce o godzinie dwunastej.

Tego dnia pogoda sprzyjała zamiarom kapitana. Bezchmurne niebo, prawie cisza i stosunkowo niewielka martwa fala pozwalały na zaproszenie pasażerów na pokład. W oczekiwaniu na kulminację i kapitana przychodzili kolejno na mostek oficerowie. Przyszli i bez rozkazu. Była to tradycja i najweselsze chwile na mostku. Dzielono się wszystkimi nowinami na statku, aktualnie zaś - niezwykłymi zwyczajami i powiedzeniami nowego kapitana.

- Czytałem ciekawą książkę i nie chciało mi się iść do baru na pionspekcyjny

„koktajl” kapitana - opowiadał starszy oficer, Tadeusz Meissner. Był to jego pierwszy rejs na tym statku. Poprzedni oficer, Jan Gottszalk, „nie wytrzymał tego cyrku”!

„Koktajl” kapitana nieodmiennie miał namalowane na butelce gwiazdki i zawsze smakiem przypominał najlepszy koniak.

- Nieobecność moja zaniepokoiła kapitana - kontynuował opowiadanie starszy oficer.

- W chwili gdy byłem myślami najbardziej od niego oddalony, usłyszałem jego „kochaaany” głos:

KochAAAny mój! Co się z tobą dzieje? Czy jesteś chory?!

- Nie, panie kapitanie. Czytam „Na ratunek!”

- KochAAAny mój! Czyj ratunek?

- Sempołowskiej.

- KochAAAny mój! A cóż ta baba zrobiła, że trzeba jej śpieszyć na ratunek, ty zaś z tego powodu nie przyszedłeś do baru na MÓJ koktajl?

- Z nią się nic nie stało, tylko ona napisała książkę pod tym tytułem - wyjaśniłem kapitanowi.

- KochAAAny mój! A kogóż ona chce ratować?

- Nobilego.

- A cóż ten człowiek nawyprawiał, że trzeba go teraz ratować?

- Zaginął z całą załogą, gdy chciał się dostać na biegun północny. Nie mogą ich odnaleźć. Nie wiedzą, jaką drogą do nich dotrzeć.

- KochAAAny mój! To zamiast od razu zwrócić się do starego Borkowskiego, pisać książki? Stary Borkowski od razu by im powiedział, gdzie mogą być i w jaki sposób się do nich dostać. Najkrótszą drogą.

- Nobile był lotnikiem, panie kapitanie. I szukają ich lotnicy.

- KochAAAny mój! Z lotnikami to zupełnie inna sprawa. Popatrz!

Kapitan najpierw rozstawił, a potem splótł palce obu rąk, które w ten sposób miały przedstawiać kulę ziemską. Odjął jedną rękę i tłumaczył:

- Widzisz, my marynarze musimy, niestety, płynąć po dłuższej linii. O! Takiej krzywej! - i pokazał, rysując palcem linię na półkuli ze zgiętych palców drugiej ręki. - A lotnik, widzisz, leci zawsze po prostej linii! - i znów pokazał palcem linię prostą nad krzywizną poprzednio zakreślonej linii.

Tłumaczenie było tak jasne i tak obrazowe, że od razu musiało trafić do przekonania każdemu. Nie miałem wątpliwości, że na pewno wiele razy to już tłumaczył.

Ale wczoraj wieczorem przydarzyła mi się inna, gorsza historia. Kapitan podczas

obiadu przemawiał. Nie chcąc pozwolić, by tak piękne przemówienie poszło w niepamięć, notowałem je sobie na kartce papieru. Po obiedzie kapitan podszedł do mnie i powiedział:

- KochAAAny mój! Widziałem, że notujesz sobie wszystko, co stary Borkowski mówi. Po co ci to?

- Panie kapitanie! Jestem już starszym oficerem i mam nadzieję, że zostanę kapitanem. Od kogo mam się uczyć, jak należy przemawiać? Przecież pan kapitan dobrze wie, że kapitan Stankiewicz mówi tylko swoje ZNACZY, a kapitan Knoetgen w ogóle nic nie mówi. Od kogóż mam się nauczyć, jak przemawiać do pasażerów w najrozmaitszych okolicznościach, jak nie od pana? Więc notuję sobie wszystko, co pan kapitan mówi.

- KochAAAny mój! Nie martw się, będę o tobie pamiętał. Mam zapisane wszystkie moje przemówienia. Gdy zostaniesz kapitanem, to ci przyślę ich odpisy i nie będziesz się potrzebował męczyć, wymyślając na siłę, co powiedzieć. Nauczysz się wszystkiego dokładnie na pamięć i będziesz miał zapewnione powodzenie...

W nawigacyjnej wszyscy oficerowie szykowali się do kulminacji. Była godzina wpół do dwunastej. Asystent pokładowy (inaczej szósty oficer) wyjął z szafy pudła z sekstantami i ułożył je otwarte na kanapie w kabinie nawigacyjnej. Obliczył dokładny moment kulminacji słońca w tym dniu. Wybrał z almanachu Browna deklinację słońca i zapisał to wszystko na kartce. Po dokonaniu tych codziennych czynności w morzu na wachcie zatelefonował do baru, by się dowiedzieć, gdzie kapitan jest w tej chwili, aby go osobiście zawiadomić o dokładnym momencie kulminacji.

Znalazł kapitana w saloniku, otoczonego wytwornym towarzystwem. Na widok podchodzącego do kapitana oficera zapanowało milczenie. Asystent wyprężył się przed kapitanem, spojrzął na swój zegarek i zameldował:

- Panie kapitanie! Kulminacja za dwanaście i pół minuty!

- KochAAAny mój! Bardzo ci dziękuję! Zaraz do was przyjdę namostek. Proszę, żeby wszyscy oficerowie przygotowali się do brania wysokości.

- Tak jest, panie kapitanie! Wszyscy oficerowie mają przygotować się do brania wysokości!

Zanim asystent wyszedł z salonu, posłyszał jeszcze głos kapitana:

- KochAAAni państwo! Proszę wszystkich zebranych na mostek, żeby państwo sami zobaczyli, jak odbywa się na MOIM statku obliczanie pozycji...

Na mostku siedmiu oficerów pokładowych zgodnie z rozkazem kapitana przygotowywało się do obserwacji, sprawdzając sekstanty. Trzymali je w rękach, skierowując od czasu do czasu na horyzont. Każdy z oficerów miał już sprawdzony błąd

indeksu, to znaczy błąd indywidualny każdego sekstantu, o który mogła się różnić odczytana wysokość na jednym sekstancie od wysokości odczytanej na innym. Wszyscy „już mieli w sekstantach słońce doprowadzone do styczności z horyzontem”. Ponieważ wysokość powoli jeszcze wzrastała, należało co chwila tę wysokość zwiększać, pokręcając odpowiednią śrubką, aż do momentu, w którym się mówi, że słońce „stoi”. Odczytana w tym momencie wysokość, poprawiona o błąd indeksu, była tą, która teoretycznie u wszystkich obserwujących nawigatorów powinna być jednakowa. Praktycznie różniła się niekiedy o parę dziesiątych minuty.

Wśród szumu i gwaru wszedł na mostek kapitan w asyście pań i panów. Z mostku całe towarzystwo przeszło na pokład, na którym w jednym szeregu stało siedmiu oficerów uzbrojonych w sekstanty.

- Oto MOI kochani oficerowie, już przyszykowani do obserwacji - objaśnił kapitan pasażerów, po czym zwrócił się do oficera nawigacyjnego: - Kochany mój! Czy mój sekstant już przygotowany?

- Tak jest, panie kapitanie!

Asystent poszedł do kabiny nawigacyjnej i po chwili wrócił z pudłem, w którym znajdował się sekstant kapitana. Kapitan Eustazy miał tak zachwycony wyraz twarzy, jaki można było oglądać na reklamach sekstantów w almanachu Browna, który mieliśmy w użyciu (na tym rysunku uczeń szkoły morskiej otrzymuje sekstant w podarunku od ojca, którego oblicze łudząco przypominało twarz Conrada).

Kapitan własnoręcznie otworzył pudło i wyjął sekstant oraz lunetę. Po zmontowaniu zabrał się do sprawdzania błędu indeksu. Asystent odniósł pudło do nawigacyjnej i za chwilę znów zajął miejsce w szeregu. Kapitan ustawił się na naszym prawym skrzydle. Wyglądaliśmy jak reklama z almanachu Browna, która zachwala tablice nawigacyjne Burtona. Tak jakoś to wyszło samo, jak na obrazku. Przed sobą mieliśmy ocean, a nad nim słońce.

Im bliżej był moment kulminacji, tym rzadziej opadały ręce z sekstantami - dla odpoczynku. W milczeniu każdy z oficerów wpatrywał się w lunetę swego sekstantu. Ciszę przerwał kapitan:

- No już! STOI!

- Nie jeszcze - szepnął starszy oficer.- No już! - upierał się kapitan.- Jeszcze idzie w górę, panie kapitanie!

I naraz posłyszeliśmy głośną komendę podaną przez kapitana:

- RAZEM, PANOWIE! RAZEM!

Gdybyśmy to nawet chcieli zrobić oddzielnie, nie moglibyśmy. Było tylko jedno

słońce. Ale widzieliśmy, że komenda kapitana zrobiła na pasażerach bardzo silne wrażenie. Z wyrazu ich twarzy można było się domyślić, że spodziewają się, iż zaczniemy maszerować albo strzelać.

Był to jednak naprawdę widok wspaniały. Siedmiu wyciągniętych jak struna oficerów z tajemniczymi przyrządami w rękach, skierowanymi na horyzont pod słońcem. Nad siedmioma wtajemniczonymi ludźmi komendę objął stary, doświadczony Wilk Morski. Właśnie w tej chwili na jego komendę dokonują czegoś, co pozwoli im wiedzieć, gdzie się statek znajduje na oceanie i w jaki sposób ma znaleźć drogę do Ameryki.

Kapitan, jak i wszyscy oficerowie, trzymał lunetę przy oku i jeszcze raz podał nam tę samą komendę:

- RAZEM, PANOWIE!

I oto słońce stanęło. Naturalnie w lunecie sekstantu. To znaczy osiągnęło swą największą możliwą wysokość w tym dniu i dla tego miejsca.

Gdy zobaczyliśmy w lunetach, że słońce opada już do wody - jednocześnie niemal odjaliśmy sekstanty od oczu, co znów mimo woli wyglądało, jakbyśmy zrobili to na komendę.

W parę sekund później wszystkie sekstanty - znów jak na komendę - poszły do góry, by można było z nich odczytać otrzymaną wysokość słońca. Po chwili każdy z oficerów miał już zapamiętaną odczytaną wysokość, poprawioną o błąd indeksu swego sekstantu. I znowu sekstanty opadły, jak na komendę.

Tylko kapitan trzymał swój sekstant przy oku najdłużej. Gdy go odjął, zaczął nam kolejno zadawać pytania:

- KochAAAny mój! Jaką otrzymałeś wysokość po uwzględnieniu błędu indeksu?

Starszy oficer podał:

- Trzydzieści osiem stopni, trzynaście i trzy dziesiąte minuty, panie kapitanie!

- KochAAAny mój! Ile ty masz? - spytał drugiego oficera.

- Trzydzieści osiem stopni, trzynaście i dwie dziesiąte minuty, panie kapitanie!

Dwaj trzeci oficerowie mieli po trzynaście i cztery dziesiąte minuty; czwarty oficer oraz obaj asystenci - po trzynaście i dwie dziesiąte minuty. Liczba stopni u wszystkich była naturalnie jednakowa.

- KochAAAny mój! - zwrócił się kapitan do oficera nawigacyjnego. - Do obliczenia szerokości w dniu dzisiejszym przyjąć i zapisać w dzienniku okrętowym odczytaną wysokość kulminacyjną dolnej krawędzi słońca: trzydzieści osiem stopni, trzynaście i trzy dziesiąteminuty.

- Tak jest, panie kapitanie! Zapisać w dzienniku okrętowym odczytaną wysokość dolnej krawędzi słońca: trzydzieści osiem stopni, trzynaście i trzy dziesiąte minuty!

Misterium kulminacyjne było skończone. Do obowiązków oficera nawigacyjnego należało poprawić jeszcze ustaloną kulminacyjną wysokość słońca o refrakcję, obniżenie widnokregu oraz promień, obliczyć spełnienie do dziewięćdziesięciu stopni i dodać je do obliczonej zawczasu deklinacji.

- Tak, proszę państwa, odbywa się na MOIM statku obliczanie pozycji w południe! - zwrócił się kapitan do nadal oniemiałych pasażerów.

Pierwsze ożyły panie:

- Ach, coś nadzwyczajnego! Nigdy czegoś podobnego nie widziałam! Nigdy mi nawet przez myśl nie przeszło, że to takie trudne i że do tego potrzeba aż ośmiu ludzi...

- Coś wspaniałego! Co za postawa! Co za dokładność i doświadczenie - chwalili kapitana mężczyźni. - Jesteśmy pełni podziwu i uznania dla pana kapitana i jego oficerów.

Teraz już każdy chciał w jakiś sposób wyrazić swój najwyższy podziw dla oglądanego własnymi oczami misterium. Świadczyło ono niezbitcie o wspaniałym wyszkoleniu oficerów nawigacyjnych, obliczających pozycję na komendę TAKIEGO KAPITANA.

- Panie tego! Przecież oni wyszkoleni, panie, jak gwardziści! Coś wspaniałego! - entuzjasmował się jeszcze jeden z panów.

Tymczasem starszy oficer, gdy wszyscy oficerowie ponownie sprawdzili błąd indeksu po obserwacji, ostrożnie wziął z ręki kapitana sekstant, mówiąc:

- Pozwoli pan kapitan, że go sam odniosę do nawigacyjnej?

- KochAAAny mój! Dziękuję ci bardzo!

W nawigacyjnej oficerowie rzucili się z ciekawością, by zobaczyć, jaką wysokość otrzymał kapitan. Nikt nie miał wątpliwości, że kapitan jej w ogóle nie odmierzał, przyjmując średnią, która była zgodna z liczbą podaną przez starszego oficera. Wysokość na sekstancie kapitana wynosiła sześćdziesiąt dwa stopnie i dziesięć minut. Kapitan nic nie obserwował, całkowicie polegając na „swoich kochaaa-nych oficerach”.

Kapitanowi chodziło tylko o to, by oczarować pasażerów naszym statkiem, żeby chcieli nim na przyszłość podróżować.

*

W ostatnim, grudniowym rejsie 1935 roku, gdy „Piłsudski” zbliżał się do cieśniny Pentland, pomiędzy Szkocją a Orkadami (Orkney Islands) rozszalała się śnieżycą.

Statkom o słabszych maszynach i małej prędkości locje radzą iść górą, nad Orkadami, nawet przy dobrej pogodzie, by swymi wrakami na rafach nie powiększyły dekoracji brzegów cieśniny. Natomiast podczas śnieżyc niebezpiecznie jest wchodzić w cieśninę nawet statkom o prędkości ponad dziesięć węzłów. Z powodu silnych prądów bowiem mogą mieć duże trudności w razie koniecznego zmniejszenia prędkości lub zatrzymania maszyn przy spotkaniu z innymi statkami przechodzącymi przez cieśninę.

Mimo śnieżycy kapitan Eustazy nie kazał zmienić kursu, by jak zwykle w takich wypadkach iść nad Orkadami, i postanowił przejść Pentland. Przepisowo należało zmniejszyć prędkość - z powodu ograniczonej widoczności, a właściwie w ogóle jej braku, bo w dodatku była noc - ale i to nie wchodziło w grę.

Trzeci oficer pocił się, wreszcie zdrętwiał ze strachu, zadając sobie tylko jedno i to samo pytanie: Czym się to skończy? Skończyła się śnieżycyca, skończyła się cieśnina.

Oficer nawigacyjny nie wytrzymał i spytał kapitana:

- Co kapitan miał zamiar zrobić, gdybyśmy spotkali jakieś statki w Pentlandzie w tej śnieżycy?

- KochAAAny mój! Jeśli pytasz, to nie masz do mnie zaufania! -odpowiedział kapitan. - Przecież nic nie może grozić statkowi, którym JA dowodzę! - Potem dodał, ale tak, jak gdyby mówił sam do siebie: - Skąd by się mógł znaleźć w cieśninie jakiś inny statek? Który kapitan zechciałby przechodzić Pentland podczas śnieżycy?...

Chmura naukowo

Dziwny to był dzień grudniowy roku 1935: jasne, czyste słońce na bładoniebieskim niebie i przesuujące się po błękitnie kuliste, ciemne obłoki z sypiącym się z nich śniegiem.

„Piłsudski” zbliżał się do Bornholmu. Na mostku pełnił służbę jedyny już pozostały oficer pokładowy z tych będących jeszcze na budowie statku w Monfalcone we Włoszech. Koledzy oficera nawigacyjnego kolejno zeszli z jego burty po objęciu dowództwa przez kapitana Borkowskiego w zastępstwie chorego Stankiewicza.

Nawigacyjny przyglądał się przedziwnym obłokom, tworzącym miniatury wielkich śnieżyc na przestrzeni zaledwie paru mil kwadratowych. Dookoła widnokregu było kilka takich obłoków. Wydawały się połączone z morzem przy pomocy ciemnych smug gęsto padającego śniegu.

Była to ostatnia wachta oficera nawigacyjnego w tym roku i na tym statku. Już dzisiaj będą w Gdyni. Cała załoga żyje myślą: ŚWIĘTA W DOMU! Podczas postoju w Nowym Jorku statek szykował się do tej uroczystości. W kabinach załogi zwiększała się co dzień liczba jaskrawych pudełek, przewiązanych złotymi i srebrnymi wstęgami. Oplatały one podarunki świąteczne nabyte w sklepach nowojorskich. Prezenty piętrzyły się na stolikach i półkach jako widomy przejaw uczuć ich właścicieli do najbliższych. Marzyli oni o zobaczeniu jak najszybciej PARADY SERC -matki, żony i dzieci posuwające się szeregiem po trapie z lądu na statek.

Myśl o „paradzie” usuwała w cień zmorę wiszącą nad statkiem od momentu jego wodowania. Atlantyk ze swymi sztormami, mgłami i zimowymi polami lodowymi był już tylko wspomnieniem w tym roku, a więc zmaląła i zmore. Jej źródłem była przepowiednia, że „w 1935 roku umrze w Polsce największy człowiek i w tym roku zatoni największy polski statek”. Pierwsza część przepowiedni spełniła się 12 maja 1935 roku. Żyć przestał ten, którego imię nosił nasz nowy, największy transatlantyk.

Im bardziej skracał się czas pozostały do spełnienia się całej przepowiedni, tym silniejszy niepokój ogarniał umysły załogi. Po pierwszym, bardzo ciężkim, sztormie przeżyтым w drodze do Nowego Jorku wiele ludzi zaczęło schodzić ze statku pod różnymi pretekstami. Podając otwarcie jako powód swej decyzji straszną dla statku przepowiednię, zszedł na ląd rzeźnik. Zniesienie ze statku na noszach złożonego ciężką niemocą kapitana Mamerta Stankiewicza jeszcze bardziej wzmogło panikę i wiarę w przepowiednię.

Nowi członkowie załogi zamustrowani na transatlantyk, będący pod urokiem jego nowoczesności, zajęci poznawaniem statku - nie mieli czasu na przejmowanie się

przepowiednią. Po wejściu „Piłsud-skiego” na Bałtyk cała załoga już beztriosko szykowałą się do świąt, układając w myślach przyjęcie dla najbliższych na statku w dniu przypadającej im służby, marząc o dniach wolnych w domach rodzinnych. Statek żył już wyłącznie WIELKĄ, z powodu nadchodzących świąt, PARADĄ SERC.

Nawigacyjny stojąc na mostku wazył w sobie te wszystkie nastroje. Ostatnia wachta w tym roku. Już żadna zła przygoda nie może ich spotkać. Statek, jak mądry koń, bez potrzeby poganiania sam stara się jak najszybciej wrócić do domu.

Co prawda mechanicy okrętowi w tym dniu nie żalowali swym 12680 koniom mechanicznym „obroku”. Wskazywały to liczniki obrotów śrub.

Nawigacyjny widzi już północny cypel Bornholmu. Odkryła się sylwetka latarni Hammer Odde. W grudniowym słońcu załoga pokładowa układa na dziobie liny do cumowania, szykując pokład do postoju w porcie. Nawigacyjny sam już zaczyna pobłażliwie traktować zmoreę przepowiedni. Ostatnia wachta w tym roku na tym statku. Czeką go teraz wyjazd na Morze Czarne, na tak zwaną linię palestyńską. Zatrzymany został na ten ostatni rejs na transatlantyku nieomal jako zakładnik, wyłącznie z tego powodu, że był przy jego budowie. Zostawi na tym statku szmat swego życia, wiele serca, wiele niepokojów i troski o niego, od jego kolebki w stoczni. Znany mu jest każdy szczegół jego budowy, każdy dźwięk aparatów, mowa wszystkich wskaźników na mostku. Pozostaną po nim w pamięci wspomnienia najlepsze i radosne. Smutne zwiędną i zanikną lub zamienią się w doświadczenie...

Naraz uświadomił sobie, że kurs statku przetnie czarna chmura śniegowa. Jej wygląd przypomniał mu wykłady z meteorologii w Szkole Morskiej w Tczewie, prowadzone przez kapitana Hryniewie-ckiego z odeskiej Szkoły Morskiej.

Krasomówczość swą podczas wykładów potęgował podawaniem dwóch słów o tym samym znaczeniu, nie będąc pewnym, które przemówi uczniom lepiej do wyobraźni. Był przekonany, że jedno z nich na pewno spełni swe zadanie -to znaczy zostanie zapamiętane. I rzeczywiście, po tylu latach w pamięci nawigatora nie stracił nic ze swej świeżości wykład rozpoczęty podniesieniem ręki w kierunku mapy, któremu to gestowi towarzyszył natchniony wyraz twarzy i dobitnie wypowiedziane zdanie: „WŁOCHY, CZYLI ITALIA! ITALIA, CZYLI WŁOCHY!” Potem wszystko, co się w niej dzieje, jak na przykład: „KARTOFLI ZASADZAAAJĄ SIĘ, CZYYYLI u-prAAA-wiAAA-jo!” Ostatnie zdania każdego wykładu dlaczegoś przypominały nawigacyjnemu FINALE FURIOSO utworu muzycznego. Kapitan ze wzrokiem przenoszącym go ponad poziom uczniów, wpatrując się w róg pokoju pod sufitem, mówił: „NU, POMY-SLITIE SAMI! W JAKA DIEDINA MYŚLI JA WAS ZAPRĄWADIŁ, JAKIE SZIROKIE HARIZONTY PRZED WAMI ATWORZYŁ!”

Po przybyciu do Szkoły Morskiej w Tczewie, na pierwszej zbiórce przed frontem uczniów, kapitan przedstawił się, mówiąc: „NU I GDY TAK STAITIE PRZEDE MNO, SAMI SOBIE ZADAJETIE PYTANIE: Co za ANANAS stoi przed wami?” Dzięki tej jego samoprezentacji przez długie lata nie nazywano kapitana inaczej, jak ANANAS.

Z meteorologii zaskoczył kiedyś uczniów pytaniem: „Jaka jest naukowa definicja chmury?!”

Najbardziej wyszukane i tłumaczone na język polski określenia, odnalezione w obcych podręcznikach, nie były dla kapitana dostatecznie NAUKOWE. Najlepsi językoznawcy pracowali nad rozwiązaniem tej zagadki. Bezskutecznie. „Chemicznie” zaawansowani specjaliści opracowali chemiczny skład chmury. Żadne z podanych określeń nie było trafne. CHMURA NAUKOWO zawisła nad kursem, powodując zniechęcenie do przedmiotu, połączone z niewiarą we własne siły. Po paru tygodniach większość kursu była na temat CHMURY u kresu swych sił duchowych i fizycznych. Kapitan wciąż w tajemnicy trzymał jemu wyłącznie znaną definicję CHMURY NAUKOWO!

Gdy spostrzegł, że już nikt z kursu nie przejawia zaciekawienia w tej sprawie, zdecydował się definicję „chmury naukowo” podać: „CHMURA NAUKOWO JEST TO OBŁOK O GROŻNYM WYGLĄDZIE!”

W tej chwili, na mostku, nawigacyjny nie miał wątpliwości, że ma przed sobą taką chmurę, a jej wygląd całkowicie pokrywał się z definicją: OBŁOK O GROŻNYM WYGLĄDZIE! I co gorsza, trzeba będzie przejść pod nim.

- Może pan zawiadomi kapitana - zwrócił się nawigacyjny do asystenta - że za dziesięć minut wejdziemy na krótki okres w śnieżycę.

Ponieważ kapitan nie podał na mostek numeru telefonu swego chwilowego „postoju”, asystent pełniący z nawigacyjnym służbę na mostku zawiadomił maszynę, że trzeba będzie zmniejszyć prędkość, bo „statek wejdzie za dziesięć minut w śnieżycę”. Przez telefon poprosił pracującego na dziobie bosmana o wyznaczenie marynarza na „oko”, po czym podszedł do aparatu na mostku, by przy jego pomocy zamknąć drzwi pomiędzy sekcjami, dzieląc w ten sposób statek na kilka przedziałów wodoszczelnych. Na specjalnej tablicy tego przyrządu można było śledzić zamykanie się drzwi. Zamknięcie ich utrudniało komunikację pomiędzy sekcjami pasażerskimi na niższych pokładach, ale zabezpieczało nieco statek na wypadek zderzenia podczas ograniczonej widzialności.

Asystent usiłował potem zawiadomić kapitana, dzwoniąc kolejno do intendenta i ochmistrzów. Śnieżycza szła na spotkanie. Asystent wciąż jeszcze szukał kapitana.

Jak zaczniemy gwizdać, to kapitan zaraz się znajdzie - pomyślał nawigacyjny. I nie

czekając na nadejście śnieżycy, zaczął nadawać sygnały. Jeden basowy ryk gwizdka dał znać, że statek idzie naprzód. Rączki telegrafów maszynowych stanęły na UWAGA! Odpowiedź z maszyn przyszła w postaci smug sektorów świetlnych, ustawiając się pod napisem UWAGA.

Ciemna ściana śnieżycy zbliżała się szybko. Naraz zgasło słońce. Płaty gęsto prószonego śniegu zakleły okna na mostku. Wirujące kręgi szyb, skuteczne przeciwko deszczom, okazały się bezużyteczne w śnieżycy.

Nawigacyjny wysunął się z zakrytej części mostku na otwarte jego skrzydło i stanął w miejscu. Gęste płaty śniegu pokryły mu twarz i zakleły oczy. Szybko przylgnął brodą do krawędzi obramowania przedniej części skrzydła mostku. Konstrukcja jego była nowością techniczną. Dzięki szerokiej nakładce w górnej zewnętrznej części od dziobu powietrze napierane pędem statku wtłaczane było pomiędzy obramowanie mostku i nakładkę. Wyparte w górę tworzyło niewidzialną, przezroczystą zasłonę. Pozwalała ona widzieć, co się dzieje przed dziobem statku, bez mrużenia powiek, skutecznie chroniąc przed uderzeniem wiatru, deszczu czy śniegu.

Upłynęło kilkadziesiąt sekund od wejścia w śnieżycę, gdy przed oczami nawigacyjnego ukazał się dziób olbrzymiego parowca. Szedł wprost na skrzydło mostku z prawej burty.

Jeśli natychmiast nie zmieni kursu w lewo, przepełowi nas -uświadomił sobie jasno nawigacyjny. Wszystkie przepisy drogi ustąpiły miejsca jednemu: zrobić wszystko, co można, by uniknąć zderzenia! Każda sekunda stanowiła o istnieniu statku.

Palec nawigacyjnego nacisnął dwa razy przycisk sygnału gwizdka. DWA KRÓTKIE! Dźwięki te oznajmiły, że statek skręca w lewo. Jednocześnie oficer krzyknął do sternika:

- LEWO NA BURTE!

- Lewo na burtę! - odkrzyknął sternik, który „oślepl”, ponieważ okna przed nim były całkowicie zaklejone śniegiem.

-JEST LEWO NA BURTE! - oznajmił po chwili wykonanie rozkazu.

Jeśli na tamtym statku nie zareagują natychmiast, to lepiej nie myśleć, co się stanie - przeszło nawigajcnemu błyskawicznie przez myśl. W tym momencie usłyszał dwa najpiękniejsze dźwięki w swym życiu: DWA KRÓTKIE. Była to odpowiedź parowca.

Nawigacyjny poczuł, że cała koszula jest na nim mokra od potu. Czekał, kiedy dziób olbrzymiego parowca minie śródkręcie, by w tym momencie przerzucić ster na prawą burtę dla uniknięcia zderzenia rufami.

- STER PROSTO! - krzyknął do sternika.

- Ster prosto! - odkrzyknął sternik. I po chwili: - JEST STERPROSTO!

Gdy nawigacyjny miał już wydać rozkaz „ster prawo na burłę” - ukazał się dziób małego parowca, który szedł od dziobu, ale celował w lewą burłę pod skrzydłem mostku.

Jednocześnie z rozkazem do sternika: PRAWO NA BURŁĘ! nawigacyjny nacisnął jeden raz przycisk gwizdka: JEDEN KRÓTKI - skręcam w prawo!

- PRAWO NA BURŁĘ! - usłyszał echo swego rozkazu do sternika i w ślad za tym:

- JEST PRAWO NA BURŁĘ!

Zamienił się w słuch: czy mały parowiec się zorientował? Po chwili, która wydała mu się przerażająco długa, usłyszał odpowiedź: JEDEN KRÓTKI - skręcam w prawo!

Podobnie jak przy pierwszym manewrze z dużym parowcem należało teraz wyczekać momentu dojścia dziobu małego statku do śródkręcia i wtedy przerzucić ster lewo na burłę, by uniknąć zderzenia rufą.

- STER PROSTO!

- Ster prosto - odpowiedział sternik. -JEST STER PROSTO!

Po twarzy sternika spływały strugi potu, ale nie od wysiłku fizycznego. Oba koła sterów - hydraulicznego i elektrycznego - można było bez wielkiego wysiłku okręcić jednym palcem.

- LEWO NA BURŁĘ!

- Lewo na burłę! JEST LEWO NA BURŁĘ!

Na mostek wpadł kapitan, wydając nosowe dźwięki rozciągające się niekiedy na samogłoskach.

- KochAAAny mój! Co ty wyprawiasz na wachcie?!

- STER PROSTO!

- Ster prosto! JEST STER PROSTO!

- Co tu się dzieje? Tyle gwizdków? JEDEN DŁUGI! DWA KRÓTKIE! JEDEN KRÓTKI! KochAAAny mój! Co ty wyprawiasz?

Zabłysło słońce. Śnieżyca wyprzedziła już statki. Ze skrzydła mostku widać było tuż przy lewej burcie mały parowiec. Na upartego można było szybko pobiec na rufę i wlać mu do komina kieliszek koniaku w podzięcie, że w nas się nie wwiercił.

Z prawej strony za rufą widoczna jeszcze była rufa olbrzymiego parowca.

Proszę! Niech pan kapitan szybko patrzy, bo potem to już nikt wto nie uwierzy.

- KochAAAny mój! Jak one szły? Co tu się u ciebie dzieje?

- Już się nic nie dzieje, panie kapitanie. Ale się działo!

Nawigacyjny czuł, jak strużkami spływa po nim pot. Miał wrażenie, że został zanurzony do gorącej wody, która ścieka teraz po całym ciele.

- W tej chwili jesteśmy na trawersie Hammer Odde, panie kapitanie - powiedział. - Czy można się położyć na kurs na Rozewie?

- KochAAAny mój! Połóż się na Rozewie. Ale dlaczego chodziłeś raz w lewo, raz w prawo?

- Bo ten wielki ze śnieżycą doszedł nam prawie do prawej burty i gdyby na czas nie wykręcił w lewo, przepołowiłby nas. To samo chciał zrobić potem ten mały, ale z lewej burty. Nie mogłem nic innego zrobić w stosunku do tego wielkiego, jak tylko skrócić w lewo. Zbieg okoliczności, że gdy trzeba było skrócić później w prawo, by duży nie uderzył nas w rufę, naskoczył ten mały, celując w naszą lewą burtę. W tym momencie musiałem skrócić przed wielkim w prawo i przedmałym w prawo. Dlaczego nas nie przepołowiły oba - należy przypisać cudowi. Żadne przepisy by tutaj nie pomogły.

-KochAAAny mój! Tak długo, jakJAAA jestem na tym statku, nic mu nie grOOOzi. KochAAAny mój! Jesteś małej wiary!

- Już wszystko w porządku, panie kapitanie. Tylko bardzo żałuję jednej rzeczy.

- KochAAAny mój! Jakiej rzeczy żałujesz?

- Że pana kapitana nie było przy tym wszystkim na mostku.

- KochAAAny! Nie wierzysz, że ja dokonałbym takiego cudu, jakiego ty dokonałeś?

- Nie o to chodzi, panie kapitanie. Tylko po tym wszystkim pan kapitan na pewno zostałby suchy, a ja jestem dosłownie cały mokry. Przydarzył mi się taki cud pierwszy raz w życiu. Dotychczas z cudami nie miałem do czynienia.

- KochAAAny mój! Przyślę ci do kabiny butelkę wspaniałego koniaku. Wypijesz sobie kieliszek. W Nowym Jorku dostałem kilka butelek.

- Dziękuję bardzo panu kapitanowi, ale nie piję.

- KochAAAny mój! Ty zawsze głupstwa pleciesz. Na święta taka butelka bardzo dobrego koniaku na pewno ci się przyda. Idź, przebierz się, a ja postoję na mostku...

- Panie poruczniku! Jak pragnę zdrowia! Może stary i mnie da butelkę koniaku? Ja też jestem zupełnie mokry- wyszeptał sternik do nawigacyjnego, gdy ten go mijał, idąc do swej kabiny.

Nawigacyjny zawrócił i podszedł do kapitana wydającego już przez telefon polecenie swemu „podczasemu”, stewardowi Bolesławowi, by zaniósł do kabiny nawigacyjnego butelkę koniaku.

- Panie kapitanie - wstawił się za sternikiem nawigacyjny. -Sternik też jest mokry, jak wyjęty z wody!

- KochAAAny mój! Sternikowi też dam butelkę koniaku, ale dopiero po przyjsciu do

Gdyni.

Wigilia Szamana

Pierwsza wspólna Wigilia dla całej, bez wyjątku, załogi była zapowiedziana natychmiast po przyjeździe „Piłsudskiego” do Gdyni. Kto był autorem tego projektu - nigdy nie doszliśmy. Projekt w zasadzie bardzo miły, będący dowodem troski o załogę, nie zyskał jednak wśród niej popularności. Od chwili ustalenia terminów rejsów „Piłsudskiego” do Nowego Jorku w rozkładzie życia każdego z załogi była Gwiazdka w domu. Tylko ci, którym służba miała przypaść w sam wieczór wigilijny, projektowali urządzenie jej z najbliższymi w swojej kabinie, ale każdy wolałby ten wieczór spędzić w domu.

Kapitan od rana był już w świątecznym nastroju. Przez jego kabinę przewijały się tłumy znajomych urzędników, mających do czynienia ze statkiem. Przychodzili do kapitana z życzeniami, które obie strony przyjmowały rytualnie, racząc się zawartością butelek znaczonych francuskimi gwiazdkami. Kapitan był niezmordowanym tytanem, jeśli idzie o gościnność.

Cała załoga zebrała się w salonie pierwszej klasy. Ci, którzy byli w tym dniu wieczorem wolni od służby, czekali z utęsknieniem radosnej chwili, kiedy będą mogli udać się do domów. Wytworny dyrektor biura portowego GAL-u w słowach zwięzłych, ale uroczystych i podniosłych, wyjaśnił znaczenie wspólnej Wilii na najpiękniejszym naszym statku, który w krótkim okresie swego istnienia przeszedł już tyle burz i wszystkim się ostał. W przemówieniu było wiele akcentów wzruszających i symbolicznych. Z kolei jako gospodarz statku zabrał głos kapitan. Na pierwszy rzut oka widać było, że jest on wprost „przepełniony” życzeniami.

- KochAAAni moi! - zaczął od swego zwykłego zwrotu, brzmiącego jednak tym razem podwójnie uroczyście. Wzniesione i wyciągnięte do całej załogi ręce kapitana były zresztą bardziej wymowne niż intonacja głosu i swoiste akcentowanie samogłosek. Ręce kapitana jak gdyby chciały wszystkich obecnych naraz uściskać i przycisnąć do serca. Był najwidoczniej bardzo rozczulony. - W tym dniu - mówił - kiedy na niebie świeci ta nasza *ALMA MA TER*, czyli ta nasza *STELLA POLARIS* albo *STELLA MARIS*, w tym dniu zebrał się wszyscy tutaj razem, kochAAAni moi: stAAArsi oficerowie, młOOOdsi oficerowie, stAAArsi urzędnicy, młOOOdsi urzędnicy, chłOOOpicy okrętowi, kobiEEEty, mężczYYYźni, INNE PŁCIE, stAAArsi marynarze, młOOOdsi marynarze, stAAArsi mechanicy, młOOOdsi mechanicy, sternillcy, stAAArsi kucharze, młOOOdsi kucharze, ochmillstrze, stewAAArdzi, stewardEEEsy, Stra-żAAAAAAcy i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor KONSTANTYJACYNICZ...

„Kobiety i mężczyźni” to była ta część załogi czekająca właśnie na moment, w którym będzie mogła pójść do domów. „Inne płcie” to był ksiądz, który akurat znalazł się tuż przy grupie w cywilnych ubraniach. Szczególne wrażenie robił na kapitanie oddział strażaków. Stawili się wszyscy we wspaniałych, wyczyszczonych do zaćmienia oczu hełmach, w których jak gwiazdy błyszczały odbite światła lamp. Stali w zwartej grupie pomiędzy stewardesami a dyrektorem biura portowego GAL-u.

- W tym dniu - kontynuował przemówienie kapitan, z rękami wciąż wzniesionymi do góry - dniu tak uroczystym, tak oczekiwanym nasza *STELLA POLARIS*, która wiedzie nas po wszystkich morzach i oceanach, przyprowadziła nas wszystkich do Gdyni, kochani moi: staaarski oficerowie, młoodsi oficerowie, staaarski urzędnicy, młoodsi urzędnicy, chłoopcy okrętowi, kobieeety, mężczyźni, inne płcie, młoodsi marynarze, staaarski marynarze, staaarski mechanicy, młoodsi mechanicy, sternilcy, staaarski kucharze, młoodsi kucharze, ochmillstrze, stewaaardzi, stewardeesy, stražaaaaacy i nasz kochany dy-misjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz...

Kapitan wyraźnie „dreptał w miejscu” ze swoim przemówieniem, nie mogąc wyzwolić się od wpływu gwiazd i... gwiazdek.

- A teraz, kiedy ta nasza *STELLA POLARIS*, znów zamieniona w *GWIAZDĘ BETLEJEMSKĄ*, świeci nad cudowną Gdynią i nad wami, kochani moi: staaarski oficerowie, młoodsi oficerowie, staaarski urzędnicy, młoodsi urzędnicy, chłoopcy okrętowi, kobieeety, mężczyźni, inne płcie, staaarski marynarze, młoodsi marynarze, staaarski mechanicy, młoodsi mechanicy, sternilcy, staaarski kucharze, młoodsi kucharze, ochmillstrze, stewaaardzi, stewardeesy, stražaaaaacy i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz...

Słuchając tego przemówienia, jedni z nas gryźli wargi, inni wyłamywali sobie palce. Starszy i trzeci oficer wpadli na pomysł zginiatania sobie palców przez skręcanie chusteczek do nosa, co pozwalało jako tako stłumić oznaki wesołości. Mimo woli zaczęliśmy obserwować twarze innych słuchaczy tego przemówienia. Najboleśniej odczuwał je ksiądz: pozbawiony męskości, nie przydzielony nawet do rodzaju nijakiego, stał się w efekcie tego przemówienia nowym gatunkiem w społeczności okrętowej. Strach było patrzeć na dyrektora w chwili, gdy wzrok i głos kapitana mijały „stražaaaaaków” i niechybnie zbliżały się do jego osoby. „Dymisjonowany komandor” robił się blady, jak człowiek, który oczekuje śmiertelnego ciosu. Gdy za każdym razem cios zostawiał go przy życiu, dyrektor purpurowiał, wpijał porozumiewawcze spojrzenie w kapitana i wyraźnie dawał mu do zrozumienia, żeby przestał mówić.

Ci z załogi, którzy uprzednio już parę lat pływali z Szamanem na „Kościszce”, zasłuchani byli w głos „swego” kapitana i -jak nam się wydawało - z zachwytem powtarzali za nim stałą część przemówienia, jakby odmawiali razem z nim litanie za tych z nas, którzy nie mogli pohamować wesołości.

Żaden wzrok, nawet przyprowadzonego do pasji „kochanego dymisjonowanego komandora”, nie był w stanie powstrzymać lawiny słów. Wyłobila Ona sobie koleiny nie tylko w myślach kapitana, ale i słuchaczy. Kapitan mówił, mówił i mówił. Gdy dochodził do słów „kochAAAni moi...”, „kościuszkowcy” automatycznie powtarzali: „stAAArsi oficerowie, młOOOdsi oficerowie, stAAArsi u-rzędnicy, młOOOdsi urzędnicy, chłOOOpocy okrętowi, kobiEEEty, mężczYYYźni, inne płcie, stAAArsi marynarze, młOOOdsi marynarze, stAAArsi mechanicy, młOOOdsi mechanicy, sternIIIcy, stAAArsi kucharze, młOOOdsi kucharze, ochmIIIstrze, stewAAArdzi, stewardEEEsy, strażAAAAAcy i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz...”

A kapitan pomiędzy te chóralne niemal części przemówienia wplatał swe gwiazdy.

- W tym dniu tak uroczystym, gdy świeci GWIAZDA BETLEJEMSKA, gdy radują się aniołowie, swym śpiewem *GLORIA IN EKCELSIS DEO* głosząc „Panu chwałę na wysokości”, a ludziom POKÓJ NA ZIEMI I W NIEBIE, głoszą go i wam, kochAAAni moi: stAAArsi oficerowie, młOOOdsi oficerowie, stAAArsi urzędnicy, młOOOdsi urzędnicy, chłOOOpocy okrętowi, kobiEEEty, mężczYYYźni, inne płcie, stAAArsi marynarze, młOOOdsi marynarze, stAAArsi mechanicy, młOOOdsi mechanicy, sternIIIcy, stAAArsi kucharze, młOOOdsi kucharze, ochmIIIstrze, stewAAArdzi, stewardEEEsy, strażAAAAAcy i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz...

W rękach starszego i trzeciego oficera widać już było tylko strzępy pięknych niegdyś chusteczek. Z piersi słuchaczy wydobywało się łkanie, ale jedynie w chwilach, gdy kapitan mówił o gwiazdach, bo dla odprężenia wszyscy już teraz powtarzali za kapitanem znaną część przemówienia. Twarz dyrektora na stałe przybrała kolor purpurowy, twarz księdza była biała jak opłatek. Tylko oni dwaj nie powtarzali za kapitanem „litanii”. Ksiądz miał wyraz twarzy przygnębiony i bezradny, natomiast z wyrazu twarzy dyrektora zdecydowanie przebijała chęć przeciwdziałania temu potokowi słów.

Dyrektor zaczął ostrożnie i powoli wycofywać się z nieprzyjemnego dla siebie sąsiedztwa strażaków w błyszczących hełmach. Poza plecami kręgu stojących, o których wciąż była mowa, wymanewrował na stanowisko koło „starszych oficerów”. Widać było, że dyrektor całkowicie przyznawał słuszność powiedzeniu: „szczęśliwy ten, który przeszedł niepostrzeżenie przez życie”. W lot zrozumieliśmy, o co mu chodzi. Zdecydował się popsuć

szuk wyrazów w tej części przemówienia, którą już wszyscy chóralnie powtarzali.

Rzecz była dobrze obmyślona, ale całkowicie zawiodła: gdy dyrektor stał już koło Tadeusza Meissnera, który sam jeden piastował godność „starszych oficerów” - kapitan, kończąc kolejną część „litanii”, po słowie „strażAAAAAAcy” znów powiedział „i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz”.

Uroczystość zaczynała być interesująca. Kapitan niezmordowanie kontynuował mowę:

- Oświecony tą naszą *ALMA MATER*, czyli naszą *STELLA MARIS*, przełamie się opłatkiem z wami, kochani moi: stAAArsi oficerowie, młOOOdsi oficerowie, stAAArsi urzędnicy, młOOOdsi urzędnicy, chłOOOpcy okrętowi, kobiEEEty, mężczYYYźni, inne płcie, stAAArsi marynarze, młOOOdsi marynarze, stAAArsi mechanicy, młOOOdsi mechanicy, sternIIIcy, stAAArsi kucharze, młOOOdsi kucharze, och-mlllstrze, stewAAArdzi, stewardEEEsy, strażAAAAAAcy i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz...

I znów „kochany dymisjonowany komandor, dyrektor” ulokowany został koło strażaków. Tajemnica wyjaśniła się: kapitan miał już „widzenie”. Podczas przemówienia trzymał oczy zamknięte i wygłaszał „litanię” na pamięć:

- Gdy tak pod tą GWIAZDĄ BETLEJEMSKĄ śpiewam razem zaniolami „Gloria, Gloria” i dzielić się mam opłatkiem z wami, kochAAAni moi: stAAArsi oficerowie, młOOOdsi oficerowie, stAAArsi urzędnicy, młOOOdsi urzędnicy, chłOOOpcy okrętowi, kobiEEEty, mężczYYYźni, inne płcie, stAAArsi marynarze, młOOOdsi marynarze, stAAArsi mechanicy, młOOOdsi mechanicy, sternIIIcy, stAAArsi kucharze, młOOOdsi kucharze, ochmIIIstrze, stewAAArdzi, stewardEEEsy, strażAAAAAAcy i nasz kochany dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz...

W chwili gdy znowu domawiał z zamkniętymi oczami „dymisjonowany komandor, dyrektor Konstanty Jacynicz”, ten - kochany, a niewdzięczny - przez zaciśnięte wytwornie zęby zasyczał do ucha „starszych oficerów”:

- ZABIERZCIE GO!

Honorowa burta

Gdyby nie Vasco da Gama, nie byłoby problemu z BURTA HONOROWA i niehonorową. Od wieków na żaglowcach w mor/u burta nawietrzna tradycyjnie należała do admirała i kapitana, ponieważ kapitan, stojąc na tej nawietrznej, mógł „CZUĆ WIATR I POGODĘ, WYCZUĆ ŁĄD I WYKRYĆ” nadchodzący szkwał.

Na żaglowcu stojącym na kotwicy PRAWA BURTA była ZIEMIĄ ŚWIĘTĄ - inaczej mówiąc - BURTA HONOROWA.

W listopadzie 1497 roku portugalski żeglarz Vasco da Gama w drodze do Indii po raz pierwszy opłynął Afrykę, zostawiając dzisiejszy Przylądek Dobrej Nadziei z lewej burty. Sam przylądek miał Vasco da Gama ochrzcić imieniem CABO TORMENTOSO, czyli Przylądek BURZ.

Na cześć tego wielkiego żeglarza marynarka portugalska uważa LEWĄ BURTE za honorową.

ANALOGICZNY niemal wyczyn powtórzył w czterysta trzydzieści osiem lat później polski nawigator, i to na naszym oceanicznym parowcu „Polonia”. Przeszedłby ten wyczyn prawdopodobnie bez echa, gdyby nie telegram wysłany przez jego bohatera do kapitana pływającego od niedawna na tej samej linii nieco mniejszego parowca „Kościuszko”. Kapitan miał stopień komandora i nosił nazwisko podobne do nazwiska bohatera z „Polonii”. Stąd „Domej-ko” i „Dowejko”. Dla uniknięcia omyłek ustalono, że kapitan Domejko - na „Polonii”, komandor Dowejko - na „Kościuszcze”.

W jesieni 1933 roku „Polonia” przeszła z linii północnej - Gdynia - Nowy Jork - na linię palestyńską pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza. „Polonia” obsługiwała porty: Konstanca -Sambuł, Jaffa - Hajfa, Aleksandria i Pireus. Idąc po raz pierwszy z Aleksandrii do Pireusu, kapitan Mamert Stankiewicz wykreślił kurs od wschodniego cypla Krety do Pireusu w ten sposób, że słynną ze swej Venus wyspę Milo mineliśmy prawą burta, mimo że była to nieco dłuższa droga. Pozostawiając Milo z lewej burty, zyskiwało się co prawda nieznacznie na czasie, ale narażało to statek na przechodzenie w pobliżu całego szeregu małych wysp. Unikaliśmy w ten sposób wielu denerwujących godzin wypatrywania świateł lub zarysów tych wysp, których latarnie paliły się albo nie. W okresie ulewnych deszczów, przy ograniczonej widzialności, stanowić mogły groźne niebezpieczeństwo. Zmieniali się kapitanowie na „Polonii”, a kurs wyznaczony przez kapitana Mamerta Stankiewicza do Pireusu pozostawał miesiące i lata nie zmieniony. MIŁO zawsze zostawialiśmy z prawej burty.

W 1935 do pomocy „Polonii” na tej linii przyszedł „Kościuszko”. Przeprowadził go kapitan Eustazy Borkowski. Po przejściu kapitana Eustazego na motorowiec „Piłsudski” kapitanem na „Kościuszcze” został komandor Domejko - przystojny, wysoki, kościsty, zawsze bardzo starannie ogolony, w nienagannie wyprasowanym mundurze. Był najstarszym naszym komandorem. Można by mu nadać tytuł PIASTUNA naszej MARYNARKI WOJENNEJ, bo jemu to, komandorowi Witoldowi PANASEWICZOWI, admirał Kazimierz Porębski w 1918 roku powierzył pieczę nad jej załóżkiem w postaci portu wojennego w Modlinie oraz Szkoły Specjalistów Morskich w Kazuniu nad Wisłą, naprzeciwko Modlina. Następnie był komandor pierwszym komendantem pierwszego portu morskiego na Bałtyku - w PUCKU, a jeszcze dawniej, bo aż w zeszłym stuleciu, ukończył Korpus Gardemarinów w Petersburgu i już jako starszy oficer na pancerniku rosyjskim „Cesarewicz” zaprawiał gardemarina Mamerta Stankiewicza w broni torpedowej. Najważniejszą w nim jednak cechą było to, że był jedynym naszym KAPITANEM-DŻENTELMENEM, jeśli zgodzić się z twierdzeniem Anglików, że „prawdziwy dżentelmen nie widzi, gdy ktoś postępuje nietaktownie”. Pływanie z takim kapitanem należało do największych przyjemności, mimo że wymagało zawsze napiętej uwagi, by kapitan nie potrzebował czegoś „nie widzieć”.

Na mostku idącego do Palestyny „Kościuszki” znajdował się właśnie komandor Domejko, gdy radiotelegrafista zjawił się z telegramem od kapitana Domejki z „Polonii”.

Miłej powierzchowności kapitan Domejko, średniego wzrostu, nie podnoszący nigdy głosu - nawet w „świętym oburzeniu” - zrównoważony nad podziw, był więcej niż przyjemny jako kapitan. To WIĘCEJ zawdzięczał swemu ANTYJĘZYKOZNAWSTWU. Jeśliby się obliczało zdolności językowe w procentach, to kapitan Domejko był W STU PROCENTACH ANTYJĘZYKOZNAWCĄ. Stanowiło to stałe i wielkie urozmaicenie w monotonnym niekiedy życiu na statku.

Piszę o tym za zgodą kapitana Domejki. Spotkanego w Gdyni po wielu latach spytałem, czy nie ma nic przeciwko temu, że chcę o nim pisać, prosząc jednocześnie o wybaczenie, że nie będą to pochwały na jego cześć, lecz tak zwane SPRAWY WESOŁE.

Kapitan Domejko, dobroduszny z natury, znał doskonale opowiadane o nim prawdziwe i zmyślane potknięcia językowe. Zdawał sobie z nich sprawę i wiedział, że czynią go POPULARNYM.

„Nu i cóż takiego - powiedział. - Nu, pisz pan! Nu, sam chętnie się uśmieje”.

Kapitan Domejko tkwił głęboko korzeniami w Arktyce. Po ukończeniu szkoły morskiej w Rosji pływał na badawczym okręcie hydrograficznym w Arktyce i, jak twierdził, jedną z wysepek nowo odkrytych przez okręt, na którym pełnił służbę, nazwano jego nazwi-

skiem. W 1925 roku został trzecim z kolei kapitanem na naszym okręcie hydrograficznym ORP „Pomorzanin”. Okręt ten pierwszy podniósł polską banderę wojenną na Bałtyku wiosną 1920 roku. Dowódcami ORP „Pomorzanin” byli kolejno: porucznik marynarki Jerzy Rychłowski, komandor Jerzy Kłossowski i porucznik Marynarki Wojennej Edward PACEWICZ, czyli nasz kapitan Domejko.

SŁAWĘ swą zawdzięczał kapitan Domejko swym „językowymi zdolnościami”. Dzięki nim znalazł się na najwyższym szczeblu drabiny społecznej, gdy obwieścił „światu”, i to podczas drugiej wojny światowej, że jest KRÓLEM ANGLII. Będąc kapitanem „Batorego”, powiedział w jednym z portów znanemu sobie sprzed wojny agentowi:

„Ju si, agent, aj vos befor only kapitan, and nau aj em HIS MADŹESTY!”

W polskim tłumaczeniu, nie oddającym całkowicie uroku tego zdania, znaczy to: „Wiesz, agencie, przedtem byłem tylko kapitanem, a teraz jestem KRÓLEWSKĄ MOŚCIĄ”.

Wykrzyknikiem „OOO!” agent gratulował kapitanowi Domejce tak wielkiej kariery życiowej. A sprawa miała się tak: Podczas drugiej wojny światowej nasze statki floty handlowej, tak samo jak ich kapitanowie, były w służbie jego królewskiej mości, po angielsku: IN HIS MAJESTY'S SERVICICE.

Anglicy NIEDŹENTELMENI twierdzili, że Polacy podczas drugiej wojny światowej stracili wszystko, prócz AKCENTU. Polacy, uczący się języka angielskiego, nie pozostawiali dłużni, mówiąc, że ŹRÓDŁEM tego AKCENTU jest angielski sposób wymawiania liter: „a” jak „E”, „e” jak „I”, „oo” jak „U”, „u” jak „A” - i na domiar złego poparty twierdzeniem, że tak być musi.

Wiadomość, że kapitan Domejko ogłosił się królem Anglii, spotkała się z powszechną aprobatą Polaków na morzu. Zmiana na tronie Anglii wiązała się z nadzieją, że nowy król Polak, znany ze swych „zdolności językowych”, przywróci w Anglii literom alfabetu ich właściwe, powszechnie znane brzmienie.

W skwarze południowego słońca „Kościuszko” leżał już na kursie do Jaffy, gdy komandor Dowejko „rzucił okiem” na otrzymany telegram. Nie mogąc go odcyfrować z powodu bardzo silnego blasku słońca podał telegram wachtowemu oficerowi z prośbą, by ten odczytał go na głos. Po chwili na mostku komandor, oficerowie i sternik usłyszeli: PRZESZEDŁEM MIŁO, ZOSTAWIAJĄC JĄ Z LEWEJ BURTY. PROPONUJĘ, ABY OBA STATKI ZAWSZE TAK CHODZIŁY. DOMEJKO.

Gdy oficer skończył czytać, obecni usłyszeli śpiewny głos komandora Dowejki:

- Aaa! Drugi Vasco da Gama! Teraz lewa burta na „Polonii” będzie honorową.

Nie przebrzmiały jeszcze echa o drugim Yasco da Gamie, a już w listach z kraju do

oficerów dotarła na „Kościszkę” wiadomość, mogąca wstrząsnąć umysłami wszystkich nawigatorów na świecie. Wiadomość mówiła o zakończeniu dziewiczej podróży do Nowego Jorku w maju 1936 roku następnego po „Piłsudskim” naszego nowego motorowca transatlantyckiego „Batory” pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego.

Z doniesień wynikało, że kapitan Eustazy ODKRYŁ najkrótszą drogę do Nowego Jorku i ogłoszony został ZDOBYWCĄ BŁĘKITNEJ WSTĘGI! Podobno najpoczytniejszy i najlepszy miesięcznik amerykański „NATIONAL GEOGRAPHIC” zamieścił na swych lamach olbrzymią fotografię kapitana Eustazego, nazywając go Kapitanem Siedmiu Mórz i Zdobywcą Błękitnej Wstęgi Bałtyku, odznaczonym licznymi orderami za bohaterskie czyny w wojnie 1914-1918 roku.

Pod czaszkami nawigatorów parowca „Kościszko” kipiało pytanie: W jaki sposób kapitan Eustazy wykombinował tę najkrótszą drogę do Nowego Jorku? Skąd? Z Halifaxu do Nowego Jorku? Ze Szkocji od Cape Wrath do Halifaxu? HALIFAX! HALIFAK! HALIFAX! Oficerowie wyciągnęli z szuflad w nawigacyjnej mapy z linii Gdynia - Nowy Jork. Ślęcząc nad nimi dnie i noce, głowili się, w jaki sposób zdołał genialny kapitan Eustazy ODRYĆ NAJKRÓTSZĄ DROGĘ DO NOWEGO JORKU.

Komandor Dowejko, zapytany przez oficerów, co myśli na temat światowego sukcesu kapitana Eustazego, odpowiedział swym śpiewnym głosem:

- Aaa! Trzeci Vasco da Gama.

- Jak to? - pytali oficerowie. - Co pan komandor ma na myśli? Czyżby zostawił coś z lewej burty?... Tego by brakowało!...

Ale komandor, nie chcąc widocznie popełnić jakiegoś nietaktu, milczał.

Kapitan Eustazy żywił niechęć do kapitana Mamerta Stankiewicza i nieraz publicznie dawał temu wyraz, czego nigdy nie odwzajemniał Stankiewicz. To uczucie było motorem wielu poczynań kapitana Eustazego, a w końcu i obecnego sukcesu.

Kapitan Mamert Stankiewicz był, można powiedzieć, FLAGOWYM kapitanem linii Gdynia - Ameryka. Wyrażało się to w tym, że kandydata na kapitana statku dawano przedtem na starszego oficera na statek, którym dowodził kapitan Mamert Stankiewicz.

Gdy jesienią 1935 roku przyszedł w Gdyni z „Kościszki”, będącego już na linii palestyńskiej, na „Piłsudskiego”, w zastępstwie ciężko chorego kapitana Mamerta, kapitan Eustazy Borkowski, zastał na „Piłsudskim” nieprawdopodobnie dokładnego starszego oficera, z którym kapitan Stankiewicz podczas budowy tego statku opracował pierwszą w Polsce ORGANIZACJĘ SŁUŻBY NA STATKU, cieszącą się wielkim uznaniem tak oficerów marynarki handlowej, jak i dyrekcji. Opracowanie to było pierwszą wskazówką

prawną - opartą na doświadczeniach - co do kogo na statku należy, jakie obowiązki.

Może starszemu oficerowi zabrakło poczucia humoru, a może podziałał szokujący kontrast (poprzedni zwierzchnik, kapitan Stan-kiewicz, był śmiertelnie poważny i lodowato spokojny, przy tym raczej z dystansem do pasażerów), dość że po tygodniu współpracy uznał kapitana Borkowskiego za błazna lub wręcz za zbiegłego ze szpitala wariatów niebezpiecznego człowieka - zwłaszcza Z PUNKTU WIDZENIA WSPÓŁAUTORA ORGANIZACJI SŁUŻBY NA STATKU - który dla popularności u pasażerów gotów był na wszystko. Zżywał się więc, słuchając, jak kapitan Eustazy w cudowny sposób przed gronem pasażerów na pokładzie zmienia napotkaną na oceanie samotną mewę w BURIEWIESTNIKA i z jej lotu czyta niby z otwartej księgi, jaka będzie pogoda, kierunek i siła wiatru oraz zachmurzenie. Dostawał konwulsji, patrząc, jak kapitan Eustazy wprowadza na mostek najbardziej dostojnych pasażerów i pyta oficera wachtowego, jaka jest poprawka kompasu, a potem wyciąga ręce w kierunku dwu odległych od siebie gwiazd i z kąta zawartego pomiędzy rękami ogłasza bardziej ścisłą, bo do pół stopnia, poprawkę kompasu od obliczonej przez oficerów nawigacyjnych przy pomocy precyzyjnych namiarów, mapy, rocznika, tablic i matematyki.

W południe na mostku starszy oficer zmieniał się w niesłyszalnego brzuchomówcę, gdy po obliczeniu pozycji na godzinę dwunastą przez trzech oficerów, z nim włącznie, kapitan Eustazy wobec przyprawionych pasażerów ogłaszał tę pozycję za nieważną, ponieważ TYLKO ON, KAPITAN, WIE, gdzie jego statek się znajduje, i rysował swoje ulubione *MP - MERIDIEM* (z łaciny), *POSITION* (z angielskiego), czyli POŁUDNIOWĄ POZYCJĘ statku - na mapie w miejscu dowolnie tkniętym swym wskazującym palcem.

Starszy oficer uważał, że kapitan Eustazy nie ma pojęcia, w jaki sposób odmierza się wysokość ciał niebieskich, a jeszcze mniej wie o poprawianiu odmierzonych wysokości i obliczaniu linii pozycyjnych, a to że dotychczas nie zatopił żadnego statku, zawdzięcza wyłącznie swoim „kochAAAnym oficerom” - gdy on sam, jak aktor, gra wyimaginowaną przez siebie (na poziomie siedmioletniego dziecka, które nigdy nie widziało morza) rolę NADKAPITANA-CUDOTWÓRCY I MAGIKA wobec zmuszonych go słuchać pasażerów i załogi. Znając rzekomo trzynaście języków, w rzeczywistości WŁADA JEDNYM, SWOIM NOSOWYM, którego na szczęście nie wszyscy mogą zrozumieć.

Był ten starszy oficer okropnym PEDANTEM. Swego czasu, gdy pływaliśmy razem na „Polonii”, zameldowałem mu, jako starszemu oficerowi, w jednym z portów, że setka tak zwanych DEJMANÓW, przychodzących dla umycia naszego statku, w ciągu jednego dnia zwiędzała sto wiader, w których z Polski przysyłało na „Polonię” szare mydło. Starszy oficer,

gdy się czymś zdenerwował, natychmiast czerwieniał i mówiąc w AFEKCIE, lekko się zacinał. Poczerwieniał również wówczas i powiedział: - Pppaaa-nie! Pan ta-aak oo-ood razu melduje, że sto, aa-aaa nie stopniowo.

Rzeczywiście, nie pomyślałem, że należało pójść do niego pięć razy i za każdym razem powiedzieć, że dejmani zwędzili dwadzieścia wiader. Nie przyszło mi to jednak do głowy, ponieważ zginęło od razu sto wiader.

Na „Piłsudskim” - bez większego skutku - usiłowali uspokoić starszego oficera jego młodszy koledzy, przypominając, że niegdyś właściciele wielkich żaglowców woleli mieć kapitanów SZCZĘŚLIWYCH niż MĄDRYCH.

W zupełny szal wprawiało starszego oficera rozprowadanie przez kapitana Eustazego o taranowaniu przez niego podczas wojny 1914-1918 niemieckich łodzi podwodnych, za co miał być odznaczony niezliczonymi orderami. Pasażerowie, nie mogący dokładnie zrozumieć nosowego języka kapitana Eustazego, masowo nękali starszego oficera, prosząc o podanie im szczegółów walk „tego nieustraszonego wilka morskiego” z niemieckimi łodziami podwodnymi, będącymi największą plagą pierwszej wojny światowej.

Starszy oficer pinił się przed kolegami:

- Waaa-ariat tee-eeen oo niczym innym teraz już niee-e mówi, ja-aak o taa-aaaranowaniu łe-oodzi podwodnych. Prze-eeczytał o tym u Aute-eena w przekładzie naszego Stankiewicza iii pppo-oopisuje się!

W tej podróży na „Piłsudskim” do Nowego Jorku, w wyniku obserwacji poczynionych przez starszego oficera na temat wartości kapitana Eustazego jako kapitana i przez kapitana Eustazego na temat wartości nie znanego mu dotychczas starszego oficera-objaj PATRZEĆ NA SIEBIE NIE MOGLI, a po powrocie do Gdyni kapitan Eustazy wyrzucił starszego oficera „na zbity łeb”.

Na jego miejsce przyszedł Tadeusz Meissner, starszy oficer naszego żaglowca szkolnego „Dar Pomorza”, po odbytej podróży dookoła świata. Kapitan Eustazy nie wyraził zachwyty na jego widok, ponieważ był zdania, że Tadeusz przepływał całe swoje dotychczasowe życie pod prześcieradłami na żagłowce, za którą uważał fregatę „Dar Pomorza”.

Tadeusz, zgodnie z twierdzeniem wielu naocznych świadków, miał urodzić się z krzyżem Virtuti Militari na piersiach i szczątkiem papierosa w ustach. Z pobłażaniem wysłuchał opinii o sobie kapitana pływającego PAŁACU, jak mu przedstawił SWÓJ STATEK kapitan Eustazy, i jakoś dał sobie radę Z NADKAPITANEM. Odbył z nim na „Piłsudskim” podróż do Nowego Jorku, a potem, również pod Eustazym Borkowskim, brał udział w dziewiczej podróży do Nowego Jorku na drugim naszym motorowcu, „Batorym”.

Ta podróż dostarczyła kapitanowi Eustazemu Borkowskiemu okazji do zmierzenia się z kapitanem Mamertem Stankiewiczem. Postanowił go zaćmić. Postanowił zaćmić ceremonię powitalną zgotowaną uprzednio na przyjęcie „Pilsudskiego” pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza. Osoby organizujące tamtą uroczystość były nieco odmiennego pokroju niż wyznawcy i czciciele kapitana Eustazego, patronujący obecnej uroczystości.

Musiało to być COŚ zupełnie, ale to zupełnie innego.

Otóż kapitan Eustazy postawił „na nogi” (jeśli nie „na głowie”) całe przychylnie jemu DUCHOWIEŃSTWO Stanów Zjednoczonych i DOSTOJNIKÓW oraz TYSIĘCZNE RZESZE EMIGRACJI POLSKIEJ w Stanach.

Z Polski zabrał kapitan Eustazy ze sobą na „Batorym” jego ekscelencję biskupa Karola NIEMIRĘ wraz z dzbanem napelnionym wodą Bałtyku. Wodę tę miał jego ekscelencja w otoczeniu biskupów Stanów Zjednoczonych i dygnitarzy NA OCZACH TYSIĘCY PIELGRZYMÓW WLAĆ DO WÓD ATLANTYKU, na tle Statui Wolności w Nowym Jorku, dokonując w ten sposób ZAŚLUBIN ATLANTYKU Z BAŁTYKIEM.

Coś podobnego mogło tylko przyjść do głowy kapitanowi Eustazemu Borkowskiemu i zostać zrealizowane BEZ MRUGNIĘCIA OKIEM- taką opinię wypowiedali uczestnicy widowiska bynajmniej nie z przekąsem, lecz ze szczerym podziwem.

Daty mających się odbyć uroczystości trzymał kapitan Eustazy dlaczegoś w tajemnicy. Gdy byli już na środku Atlantyku, w maju 1936 roku, w drodze do Halifaxu, kapitan Eustazy w przyływie koniaku i szczerości WYŁUSZCZYŁ Tadeuszowi Meissnerowi całą sprawę i podał terminy. Tadeusz wszystkiego pilnie wysłuchał, po czym poszedł do nawigacyjnej i zaczął liczyć. Liczył, liczył, liczył... a po wyliczeniu poszedł do kapitana Eustazego i oznajmił mu, że obliczenia kapitana są... CAŁKOWICIE SPRZECZNE z jego zamiarami, bo... przyjdą do Nowego Jorku w najlepszym razie w dwa dni po zamierzonych zaślubinach, i to jeśli pogoda się nie pogorszy.

WIZJA ZAWIEDZIONYCH MIN biskupów, dygnitarzy, tysięcy pielgrzymów i całej zaproszonej Polonii amerykańskiej WSTRZĄSNEŁA wyobraźnię kapitana Eustazego. GENIUSZ kapitana, natchniony jego wyobraźnią, ZABŁYSNAŁ i OLSNIŁ nawet Tadeusza Meissnera, w cień pogrążając nieśmiertelne dokonania samego Vasco da Gamy.

Kapitan Eustazy po wysłuchaniu oświadczenia Tadeusza, grzebiącego nie zaślubionych jeszcze „państwa młodych”, to znaczy ATLANTYK i BAŁTYK, udał się do nawigacyjnej i... wykreślił na mapie NAJKRÓTSZĄ DROGĘ ZE ŚRODKA ATLANTYKU DO NOWEGO JORKU, nie zawijając do Halifaxu i pozostawiając po prostu czekający na ładunek port z prawej burty.

„Wynalezienie” w ten sposób NAJKRÓTSZEJ DROGI WŚRÓD WÓD' OCEANU ATLANTYCKIEGO (jak gdyby tysiące okrętów wojennych i handlowych nie przeszło nigdy tym szlakiem wodnym) dało kapitanowi Eustazemu możliwość przejścia GO w rekordowo krótkim czasie.

Po przybyciu do Nowego Jorku kapitan Eustazy na łamach wszystkich dzienników i czasopism nowojorskich został uznany za NAJLEPSZEGO NAWIGATORA DWUDZIESTEGO WIEKU. I jak zgodnie twierdziła prasa, tylko taki kapitan jak on mógł dokonać tego „epokowego odkrycia” i zdobyć BŁĘKITNĄ WSTĘGĘ OCEANU ATLANTYCKIEGO! Zdobywcą jej - głosiły nowojorskie gazety -jest BOHATER MINIONEJ WOJNY, POLAK ZNANY Z TARANOWANIA NIEMIECKICH ŁODZI PODWODNYCH, KAPITAN SIEDMIU MÓRZ - EUSTAZY BORKOWSKI!

Ona i sto jeden

Zobaczyłem ją na mostku transatlantyka „Kościszko”, będącego wówczas pod dowództwem kapitana Eustazego Borkowskiego. Nie można było powiedzieć o niej, że jest piękna, ale miała w sobie wiele uroku. Była źródłem niepokoju KAPITANA i jego KOCHAAA-NYCH OFICERÓW.

Z chełpliwą dumą Szaman pokazywał ją pasażerom. Wzbudzała wśród nich zachwyty przeznaczony dla kapitana. Kapitan oczywiście to czuł, ale w głębi serca martwił się, że nie mógł jej całkowicie wykorzystać według swojej nieograniczonej fantazji. KOCHAAANI OFICEROWIE, mimo podziwu, jaki dla niej żywili, również czuli niedosyt i niezadowolenie: tyle wysiłków, a ona wciąż pozostawała interesująca, ale niezdołana. Można powiedzieć, że była CIERNIEM załogi pokładowej na „Kościszce”.

Leżała na krótkiej drewnianej ławeczce, przymocowanej do uchwytów w pokładzie. Była czymś w rodzaju miniatury dawniejszych kolubryn i prawdopodobnie odlano ją również ze spizu. Wysmukła - odbijała silnie każdy promień światła, który padł na nią... i to wszystko. KOCHAAANI OFICEROWIE, z powodu posiadania jej na pokładzie nad wyraz biegli w historii armat, twierdzili, że KOLU-BRYNKA figurowała już na pierwszej liście przyrządów nawigacyjnych po zbudowaniu tego statku w 1915 roku. Teraz jej praktyczne użycie zgodne z przeznaczeniem, polegające na WZYWANIU POMOCY (wystrzały lub detonacje w minutowych odstępach), było niemożliwe, ponieważ w skrzętnie przeszukanych schowkach na mostku nie znaleziono ani jednego woreczka z odpowiednią dla kolubryny ilością prochu, a wśród pomocy nawigacyjnych - ani jednej instrukcji co do gatunku, ilości prochu oraz sposobu oddania strzału.

Domyślano się, że od momentu ustawienia jej na pokładzie przez Anglików, by zadość czyniła przepisom zaopatrzenia statku w przyrząd do wzywania pomocy, nie oddano z niej żadnego strzału ani w tym celu, ani też w żadnym innym. Mowy nie było naturalnie, by odegrała rolę pierwszych dział na okrętach, których salwy przy zbliżaniu się do obcego portu oznajmiały o przyjacielskich zamiarach, demonstrując głośno swe rozładowanie przed przycumowaniem lub zakotwiczeniem.

Huk dział okrętowych znalazł uznanie w uszach królów Anglii i powitanie monarchy salwą stu jeden wystrzałów sprawiło im nieklamana przyjemność. To „huczne zadowolenie” było tak wielkie, że zaczęło być racjonowane. Królewiatka miały prawo już tylko do jednej trzeciej królewskiego armatniego huk, ściślej mówiąc - do trzydziestu jeden wystrzałów. Jeśli królewiatko reprezentowało monarchę, oddawano mu również sto jeden wystrzałów.

Po wiekach badań nieparzystej liczby wystrzałów wykryto, że przyczyną była niepewność dwóch oficerów - czy rzeczywiście oddali sto wystrzałów? Na wszelki wypadek wystrzelili jeszcze raz, przeznaczając tym samym dla powitania monarchy i bezpośredniego władcy Marynarki Angielskiej w jednej osobie sto jeden wystrzałów. I zawsze nieparzystą ich liczbę dla innych.

Przywilej miłej dla ucha monarchy kanonady wzbudził pożądanie u tych, którzy dawali ozkaz jej wykonania, mianowicie u admirałów. Admirałowie wymogli dla siebie podobny przywilej: gdy zbliżali się na okręcie do portu, łód musiał ich witać porcją huku zależną od stanowiska i szarży. Przywilej ten obowiązywał nawet po śmierci admirała: dla doczesnych szczątków przewożonych okrętem przewidziana była salwa, różniąca się od tej dla żywego przerwą pomiędzy wystrzałami wynoszącą nie dziesięć sekund, lecz jedną minutę, co przypominało „wołanie o pomoc”.

Na każdy strzał powitalny z portu odpowiadano wystrzałem z okrętu. Suwereni innych państw otrzymywali również swoją porcję huku w salucie z dwudziestu jeden wystrzałów. „Suwerenne” te porcje były niekiedy zmniejszane, przez ściśle ich uzależnienie od „stopnia ważności” suwerena. Dla mniejszych kacyków musiała niekiedy wystarczyć przyjemność huku składającego się z trzech wystrzałów. Największymi wielbicielami tych „hucznych” owacji okazali się książęta Indii. Pięciu z nich przyznano salut z dwudziestu jeden wystrzałów. Stwierdzono bez cienia wątpliwości, że niektórzy z uprzywilejowanych gotowi byli czekać z ukazaniem się okrętowi tak długo, aż byli pewni, że załoga jest całkowicie przygotowana do oddania pełnej przyznanej im salwy. Z biegiem lat, zamiast szafować drogocenną amunicją dla tych „hucznych ceremonii”, zaczęto używać mniejszych dział, ładując je specjalnym prochem i ślepymi nabojami. Przy czym bezwarunkowo musiały być załadowane zawsze dwa działa, na wypadek gdyby jedno nie wypaliło.

Najmilsze rozważania „kochanych oficerów” na „Kościuszcze”: jaką liczbę wystrzałów przyznać w salucie dla „kochanego Szamana” - mogły się z powodzeniem zakwalifikować pod naukowe pojęcie HUKOLOGII. Wkrótce prawie wszyscy na „Kościuszcze” wiedzieli na pamięć, że admirał dowodzący flotą (naturalnie angielską) miał przyznanych dziewiętnaście wystrzałów jak również każdy inny oficer na tym stanowisku, gdy jego okręt zbliżał się do portu. Szaman nie dowodził flotą i ta liczba strzałów nie była brana pod uwagę. Admirał miał przyznanych siedemnaście wystrzałów, wiceadmirał - piętnaście, kontradmirał - trzynaście, komodor lub oficer pełniący jego funkcję - jedenaście. Żaden z tych salutów nie pasował do Szamana. Po długich debatach uchwalono, że jako „pierwszemu po Bogu”, a więc niejako głowie państwa, należy mu się salut ze stu i jeden

wystrzałów. Z nie wyjaśnionych przyczyn doliczono ten jeden wzorem „historycznej pamiątki angielskiej”.

Na przeszkodzie w spełnieniu tych marzeń stała nieznajomość gatunku prochu (sama mnogość jego odmian mogła już przyprawić o zawrót głowy), nieznajomość ilości prochu koniecznej do wystrzału, brak instrukcji i... brak samego prochu. Tak to zgłębianie wiedzy z dziedziny HUKOLOGII doprowadziło „kochaaanych oficerów” do martwego punktu, z którego na razie ani rusz nie mogli posunąć się dalej. Na domiar złego zważyło się na nich jeszcze jedno pytanie: skąd się wzięło w Polsce DZIEWCZĘ NA STO WYSTRZAŁÓW? Na pewno miało niezwykle przymioty ciała i ducha, jeśli nawet królowa Bona otrzymała przy wjeździe do Krakowa w 1518 roku mniej, bo salwę z siedemdziesięciu czterech dział, ustawionych na Kleparzu a ulanych z rozkazu króla Zygmunta. Ale niektórzy twierdzili, że jeśli z tych dział „bito bez przerwy” - to o zdystansowaniu nie mogło być mowy.

Spór został nie rozstrzygnięty. Później dzieje HUKOLOGII wzbogaciły się o wiadomość na temat innej salwy powitalnej dla królowej, oddanej w kilkadziesiąt lat po wspomnianym wjeździe królowej Bony do Krakowa, i o historię salutu, który omal nie stał się zgubą królowej angielskiej Elżbiety I. Otóż jeden z kapitanów jej królewskiej mości ujrzał ze swego okrętu, idącego Tamizą, sztandar królewski powiewający nad pałacem w Greenwich, nieomylnie oznaczający obecność w nim królowej. Kapitan, chcąc przypodobać się swej władczyni, kazał natychmiast oddać przynależny jej salut, jako głowie państwa i przełożonej floty. W tamtych czasach salut oddawano z dział „bitewnych” pociskami, jakimi razono nieprzyjaciela. W wyniku tej głośnej adoracji jeden z pocisków przeleciał w odległości kilku cali od głowy spacerującej po parku królowej. Naoczni świadkowie rozmowy, jaka odbyła się między królową a stawionym przed jej oblicze kapitanem, nie silili się w swych pamiętnikach oddać gniewu królowej. Jednakże jego skutki przetrwały przeszło czterysta lat i nie straciły nic ze swej świeżości od tamtych czasów: po dzień dzisiejszy w górę rzeki od Gravesend okrętom nie wolno oddawać salutów, nawet ze specjalnych działek załadowanych ślepymi nabojami.

Ponieważ „Kościeszko” znajdował się przeważnie na oceanie, a nie na Tamizie powyżej Gravesend, chęć więc uhonorowania Szamana salutem ze stu jeden wystrzałów nie była ograniczona miejscem pobytu. Przemysłiwano tylko nad zdobyciem amunicji i jej zużyciu.

Czas niepowstrzymanie szedł naprzód. W kilka lat od momentu zobaczenia na „Kościeszce” kolubryny znalazłem się znów na tym statku, jako drugi oficer. Kapitan Eustazy Borkowski dowodził w tym czasie transatlantykiem „Batory”, a sławnego działka na

jego dawnym miejscu nie spostrzegłem. Zainteresowany jego zniknięciem, zacząłem wypytywać „tubylców”, to znaczy „kościuszkowców”, którzy nie przeszli z kapitanem na „Batorego”. Z usłyszanych długich i barwnych relacji, mocno niekiedy różniących się między sobą, przytoczę urywki tych, które najwiarygodniej tłumaczą zniknięcie kolubryni.

„Przez pewien czas - mówił jeden z rozmówców - POKŁAD o niczym innym nie marzył, jak o oddaniu z armatki salutu dla kapitana. Nie umiem powiedzieć, który oficer był tym najbardziej przejęty. Można rzec, że wszyscy, a z nimi sternicy, starsi marynarze, młodszy marynarze. Chłopcy też. Sternicy, którzy opiekują się mostkiem, powiedzieli kiedyś, iż mają już tyle prochu, że wystarczy na kilka salutów po sto jeden...”

„Jak przypominę sobie tę epidemiczną chęć wystrzelenia z kolu-brynki - rzekł mój drugi rozmówca - myślę, że w tej gorączce jako podręcznikiem posłużono się drugim tomem »Potopu« Sienkiewicza, a nauczycielem to chyba był wszystkim Bogu ducha winien Kmicic...”

„Za bardzo pewni siebie nie byli - twierdził inny »kościuszkowiec« - więc postanowili, że najpierw spróbują wystrzelić przy nabrzeżu. Ponieważ taka detonacja mogła zaalarmować cały port, postanowili oddać salwę na Nowy Rok, gdy staliśmy w Gdańsku. Żeby w mieście nie wywołać paniki, zdecydowano rozpocząć strzelanie w momencie, gdy zegar wybije godzinę dwunastą w nocy. Na Nowy Rok, wiadomo, na wszystkich statkach w porcie ryczą syreny, biją w dzwony, wystrzelują rakiety. Byli więc pewni, że kanonada na naszym statku przejdzie niepostrzeżenie. Na razie chodziło głównie o to, żeby nauczyć się obchodzenia z armatką. Prawdziwy salut miał być oddany, gdy będziemy sami na oceanie”.

„I rzeczywiście na Nowy Rok - relacjonowano mi - kto mógł z załogi wyjść na pokład, by podziwiać salut, ten wyszedł. Gdy tylko uderzyły dzwony okrętowe i zawyły syreny, zobaczyliśmy na mostku wielki błysk. Potem był wielki huk, a potem... nastąpiła wielka cisza, która trwała na mostku do drugiego stycznia”.

Po rozpoczęciu pracy przy sąsiednich magazynach dokerzy, intensywnie pomagający „kościuszkowcom” w poszukiwaniu ich działa, przynieśli kolubrynkę i zmurszałe szczątki jej lawety. Wstyd i rozgoryczenie z powodu nieudanego HUKU kazały jego sprawcom ukryć kolubrynkę, by swym widokiem nie drażniła kapitana Eusta-zego. Po odrestaurowaniu lawety i ułożeniu na niej kolubryny nie wyleczeni ze swej HUKOLOGII pozostali starzy „kościuszkowcy” prosili, byśmy pamiętali, że Szamanowi Morskiemu należy się salut ze stu i jeden wystrzałów właśnie z tego działka.

Zmierzch „pierwszych po Bogu'

Objąłem ją, pełen radości i dumy, ciesząc się, że to, co uważałem za bezpowrotnie stracone, jeszcze istniało, nie tylko w mojej wyobraźni. „Ją” - to znaczy służbę na mostku, jako drugi oficer nawigacyjny na transatlantyku „Kościuszko” w drodze z Gdyni do Nowego Jorku jesienią 1936 roku. Duma i radość, które mi przy objęciu wachty towarzyszyły, były wynikiem historii usłyszanej w mesie. Dotyczyła ona dziewiczej podróży w 1935 roku Zdobywcy Błękitnej Wstęgi Atlantyku, największego w owym czasie statku pasażerskiego „Normandie”, mającego na swym pokładzie około dwóch tysięcy pasażerów.

Wieści dochodziły do nas mocno spóźnione, ponieważ wróciliśmy właśnie z linii palestyńskiej, na której nie było czasu na zajmowanie się takimi sprawami. Jeden z kolegów opowiedział podczas lunchu, że dyrektor francuskiej Compagnie Generale Transatlantique tak zdenerwował 29 maja 1935 roku podczas manewrów kapitana „Normandie”, że ten - bojąc się, by dalsze przebywanie na mostku dyrektora Kompanii nie odbiło się na całości statku, który kosztował osiem milionów funtów szterlingów - polecił oficerowi zamknąć dyrektora. Dyrektor, prowadzony przez oficera i dwóch marynarzy, spotkał po drodze ministra Marynarki Handlowej i naturalnie poprosił go o interwencję. Minister wyraził dyrektorowi współczucie z powodu sytuacji, w jakiej się znalazł, ale powiedział również, że woli, by dyrektor siedział sam, niżby mieli siedzieć obaj -bo kapitan na pewno jeszcze by się bardziej zdenerwował, widząc ich obu na mostku, i uczyniłby z kolei jego, ministra, odpowiedzialnym za całość „Normandie”.

Jeśli nawet nie wszystko odbyło się tak, jak nam to jeden z kolegów opowiedział, to bezsprzecznie myśl była piękna. Zgadzałiśmy się z nią wszyscy. Głośno i żarliwie dyskutowaliśmy, czy nastąpił już zmierzch „pierwszych po Bogu”, czy tylko przeobrażenia, spowodowane postępem techniki, ujawniły wiele dotychczas nieznanych szczegółów z dziedziny, która była bliska nam wszystkim. Przypomnieliśmy sobie, że odosobnione społeczności na statkach w czasach Wielkich Odkryć i wielkich żaglowców przez coraz dłuższe okresy były zdane na wyłączną decyzję kapitanów, którzy mieli „w głowie” nie tylko siłę napędową statków, wybór drogi i rutynę dnia, ale musieli poświęcać wiele czasu także sprawom określanym mianem „sakralnych”, nie mających nic wspólnego z nawigacją, jednakże koniecznych zwyczajowo w każdej społeczności.

Kapitan dawał śluby, chrzczył i „grzebał” ludzi na najbardziej rozległym cmentarzu świata, zaczynającym się za burtą każdego statku na oceanie. Ustrój życia społecznego na statkach w miarę coraz to dłuższych rejsów i większej liczby przewożonych ludzi doskonalił

się i widocznie osiągnął ideał, skoro służył jako „żywy dowód” słuszności ustrojowej państwa skrajnym zwolennikom monarchii absolutnej. Jednocześnie idealisci przytaczali jako „żywy dowód” harmonijnej społeczności właśnie strukturę społeczną statków, na których każdy człowiek z załogi wiedział, co ma robić, każdy miał ściśle określone funkcje, a na wypadek śmierci był automatycznie zastępowany przez z góry przewidzianą osobę.

Uważaliśmy, że ta idealna struktura społeczna statku przyjmowana jest stopniowo przez ludzi na lądzie w rozmaitych formach. Żarliwi twierdzili, iż na przykład pierwszy skrzypek w orkiestrze jest żywym tego dowodem, jako odpowiednik pierwszego oficera. Słowo „załoga” dostało się z morza na ląd, a nie odwrotnie. Podobnie słowo „awaria”, spotykane dawniej wyłącznie na morzu, wylądowało i zaaklimatyzowało się na lądzie. Zapaleńsi z nas dowodzili, że nawet dźwięk gwizdka i syren wraz ze światłami - czerwonym i zielonym - przyszły również z morza na ląd.

Z lądu natomiast wtargnęły na statek maszyny, wyjmując siłę napędową „z głowy” kapitana i umieszczając ją pod pokładem. Co prawda przez jakiś czas jeszcze kapitanowie, podchodząc do portu, zatrzymywali maszyny - ufając bardziej własnej głowie przy manewrach wiatrem i żaglami. Ciosem dla władzy „pierwszego po Bogu” był „głos z nieba” - telegraf bez drutu, dający możliwości przesyłania kapitanowi, będącemu na oceanie, rozkazów / lądu. Dalsze ograniczenia jego władzy spowodowała wzrastająca prędkość statków, która coraz bardziej zmniejszała „czasokres” przebywania w morzu. Radionamiary podważyły ważkość znajomości sztuki nawigacyjnej. Literatura fachowa, dostępna dla każdego marynarza, odarła kapitana z nimbu władania wiedzą tajemną. Zanosilo się na to, że postęp techniczny nie pozostawi kapitanowi niczego ponad bezużyteczny ślad wielkiej świetności, w postaci martwego tytułu „pierwszego po Bogu”.

A tu naraz tak wspaniała wiadomość z „Normandie”, największego pasażerskiego statku na świecie: kapitan kazał zamknąć dyrektora własnej kompanii okrętowej! A więc zmierzch jeszcze niezupełny, jeśli nawet francuski minister przyznał rację kapitanowi. W znacznej mierze zależy to więc od odwagi kapitana...

Z tą wiadomością z „Normandie” - napawającą mnie radością i dumą - objąłem służbę na mostku o godzinie dwunastej, pośrodku Atlantyku, przy słonecznej i bezwietrznej pogodzie oraz nie dającej się zbytnio odczuwać martwej fali. Dwie i pół godziny wachty zbiegły bez żadnych nowych wrażeń, do których nie można było zaliczyć nawet powrotu kapitana Domejki-Pacewicza z lunchu. Słowo to na „Kościuszcze” od czasu wycieczki na fiordy Norwegii przywodziło na pamięć jego „nieważność”, odkrytą przez jedną z pasażerek, która po spożyciu pierwszego lunchu oznajmiła głośno na pokładzie swoim znajomym.

„Ach, co za przesada w reklamach o rozkładzie dnia na statku. Napisali wszędzie lunch (słowo to wypowiedziała tak, jak by sieje przeczytało po polsku), a to jest zwykłe śniadanie”.

Kapitan, uśmiechnięty, wstąpił na mostek i jak zwykle rozpoczął od swego ulubionego:

- Nu wie co? A? Nu, ładna pogoda! Nu, musza ja troszku spocząć. Nu i cóż takiego?

Oznaczało to, że kapitan pójdzie do kabiny i prześpi się z półtorej godziny, by mieć siły do bawienia gości przy obiedzie i wieczorem, w barze lub zaproszonych do kabiny.

Potocznie mówiliśmy między sobą o języku kapitana: „»Pa ruski« zapomniał, a po polsku jeszcze się nie nauczył”. Czasami to było powodem niezrozumienia dowcipu kapitana. Kiedyś rozbawiony oświadczył nam na mostku:

- Nu wie co? Nu chętnie się uśmieiałem! Nu, jeden z pasażerów prosił, żeby ja statek zatrzymał, bo on szlem stracił.

Bez nadwornego tłumacza kapitana nie mogliśmy się domyślić, jaki związek przyczynowy zaistniał pomiędzy straconym w brydżu szlemem a zatrzymaniem statku. Ponieważ jednak skojarzenie wydało się nam równie zabawne, jak kapitanowi, więc i my „uśmieliśmy się chętnie”. Tłumacz kapitana wyjaśnił nam potem, że w tym wypadku chodziło o hełm tropikalny, który pasażerowi wypadł za burtę. Przyznać trzeba, że tworzenie neologizmów nie nastęrczało kapitanowi wielkich trudności. Rosyjski *szliom* spolszczył według własnego systemu na *sdem* i nawet się nie zająknął.

Jeśli kapitanowi coś nie bardzo wydawało się zrozumiałe z tego, co posłyszał, wówczas stosował własny system: pytał każdego oficera z osobna o zdanie w danej materii. Gdy potem nie był jeszcze pewien wyniku, w postaci średniej arytmetycznej z wypowiedzi oficerów, to zapowiadał:

- Nu wie co? A? Nu ja to zrobię warunkowo.

Tym „warunkowo” kapitan uspokajał własne sumienie, że niedokładnie rozumiejąc, zrobił coś na ślepo, bo zaufał oficerowi, którego tłumaczenie najbardziej mu się spodobało.

O godzinie 14.20 na mostek weszła młoda para. On wyglądał na nieco młodszego od niej. Oboje byli tuż po dwudziestce. Podeszedłem do nich i spytałem, czego sobie życzą. Oświadczyli, że natychmiast chcą widzieć kapitana w sprawie nie cierpiącej zwłoki. Natychmiast!

Zmuszony byłem im wyjaśnić, że kapitan wiele lat spędził na Południu, a na Południu po południu ludzie muszą parę godzin odpocząć, w czasie największego upału od godziny 14.00 do 16.00. Jeśli jednak sprawa jest rzeczywiście tak bardzo pilna, to naturalnie kapitana

obudzę.

Przez krótką chwilę, podczas której młoda para się namyślała, usiłowałem odgadnąć, o co im chodzi. Nim doszedłem do jakiegoś wniosku, młody człowiek oznajmił mi:

- Chcemy natychmiast wziąć ślub i właśnie prosić kapitana, żeby go nam udzielił. Jesteśmy obywatelami Stanów Zjednoczonych i ewentualne polskie przepisy nas nie obowiązują.

Uczucie radości, z jakim objąłem wachtę, było czczą namiastką tego, czego doznawałem w tej chwili. Widziałem oczami duszy pierwsze strony nowojorskich dzienników wypełnione fotografiami „Kościuszki”, młodej pary i kapitana Domejki. Widziałem wyraz twarzy kapitana Eustazego Borkowskiego czytającego na „Batorym” te gazety. Marzenie jego życia zostałyby zrealizowane przez innego kapitana tej samej kompanii okrętowej! I w dodatku na „Kościuszcze”, na którym tyle lat o tym śnił, teraz bez niego miałyby się odbyć ślub. Obawiałem się, czy przeżyje ten cios. Ani jeden z naszych kapitanów jeszcze ślubu nie udzielał. Byłby to pierwszy wypadek w naszej Marynarce Handlowej. Wspaniała okazja wskrzeszenia dawnych tradycji okrętowych. Nowy triumf „pierwszego po Bogu”. Zakasujemy nawet kapitana „Normandie”.

Postanowiłem działać odpowiednio i szybko. Wobec takiej nowości kapitan na pewno będzie kolejno zbierał opinie od każdego z nas oficerów z osobna. Przeprosiłem młodą parę i udałem się sam do kabiny kapitana. Niepokoilem się, że jeśli go obudzę - nie będzie w dobrym humorze. Nowości wszelkich nie lubił, chyba że miał to być moment historyczny. O takich chętnie opowiadał i do takich zaliczał na przykład następujące wydarzenie.

„Nu wie co? A? Nu, historyczny był moment w Londynie. Nu cóż takiego? Nu, pomyśli pan sam: ojciec i syn na rozmaitych okrętach spotykają się w Londynie. Nu, panie, takie rzeczy należą do historycznych momentów. Nu, ja, panie, na »Warszawie«, a mój syn na wojennym okręcie przyjechał też do Londynu. Nu, panie, to wielkie rzeczy! Nu, historyczne. Wie co?”

Zapukałem lekko do kabiny, na razie tak by go nie obudzić. Ale natychmiast posłyszałem głos kapitana. Nie spał! Będzie dobry humor! Wszedłem do kabiny. Kapitan siadł na koi i zapytał:

- Nu, co się stało?

- Historyczny moment czeka na pana kapitana! - powiedziałem. - Nazwisko pana kapitana ukaże się na tytułowych stronach wszystkich nowojorskich dzienników. Entuzjaści urządzią może nawet przejazd pana kapitana po Piątej Ulicy.

Zapalając się coraz bardziej do ślubu, powoli sam zaczynałem wierzyć w to, co

mówię:

- Tego, co w ciągu życia było marzeniem kapitana Borkowskiego, dokona pan kapitan! (Sam byłem zachwycony tym zdaniem. Jeśli inny kapitan już coś zrobił lub chciał zrobić - to już był mocny argument w przekonywaniu kapitana). Młoda para obywateli amerykańskich ze Stanów Zjednoczonych, których polskie przepisy nie obowiązują, prosi pana kapitana o udzielenie jej ślubu. Chcą ślub brać natychmiast.

- Nu wie co? A? Nu, co mówi? - i kapitan zaniemówił. Widziałem, że był zdumiony i oszołomiony. Postanowiłem mocniej go przycisnąć.

- Myślę, panie kapitanie, że trzeba się pośpieszyć, póki jest spokojnie. Bo jak pogoda się zepsuje, to im się może wszystkiego odechcieć.

- Nu wie co? A? Nu, prawdę mówi. - Kapitan odzyskał mowę. - Nu, cóż takiego? Nu, zechco - to dam. U mnie porządek musi być, pasażerski że statek. Nu wie co? Nakaze ja intendentu, żeby wszystkie papiery przygotował. Nu, formalnie musi być wszystko zrobione. Nu i cóż takiego? Nu i dam ślub.

Ogarniała mnie coraz większa radość, kiedy słuchałem kapitana Domejki. Czułem, że wizja historycznego momentu - z możliwością zaćmienia kapitana Eustazego Borkowskiego przez dokonanie tego, o czym tamten przez całe życie tylko marzył - oraz obietnica ukazania się wzmianek na pierwszych stronicach nowojorskich gazet podziałały na niego odpowiednio. Zaczynał już nawet okazywać niecierpliwość.

- Nu wie co? Nu, niech im powie: niech poczekajo chwileczka. Nu, jak tylko steward sprzątnie kajuta i przyniesie coś do picia, zaraz ich poprosi. Nu, przyjmą ja ich natychmiast.

Nie dotykając stopami pokładu, znalazłem się za drzwiami kabiny. Oznajmiłem młodej parze, że kapitan zaraz ich przyjmie. Steward przyjdzie ich zawiadomić. Mogą poczekać na mostku.

Należało jak najszybciej uświadomić wszystkich kolegów i zapoznać ich z użytą argumentacją. Najpierw uświadomiłem stojącego ze mną na wachcie piątego oficera. Wpadł w zachwyty i pobiegł powtórzyć wszystko pozostałym oficerom. Napięcie wzrastało. Widziałem, jak steward poprosił młodą parę do kabiny kapitana, a po chwili zobaczyłem znów stewarda niosącego szklanki i lód.

Przed końcem wachty oficerowie pokładowi znaleźli się na mostku. Byliśmy nie tylko jednomyślni, ale i dobrej myśli. Rozpierała nas piękna idea wznowienia wielkich tradycji. Młoda para, która w takich okolicznościach weźmie ślub, będzie na pewno szczęśliwa przez całe życie. Urządzimy im takie wesele, jakie im się nie marzyło i jakiego jeszcze nikt nie widział.

Czwarty oficer szykował się do robienia huku - oddania „salwy artyleryjskiej” z jedynej posiadanej armatki. Głowiliśmy się, ile takich „salw” należy oddać z okazji ślubu. Co prawda armatka trochę nas niepokoiła. Według ustnej o niej legendy - raz po noworocznym wiwacie był huk, owszem, ale armatka znikła ze statku razem z dymem. Szczęśliwie zdarzyło się to w macierzystym porcie i armatkę, zwaną kolubrynką, znaleziono następnego dnia za magazynem portowym. Znaleźli ją sztauerzy. Okazało się, że mocowania lawety były zbutwiałe.

Przewidywaliśmy również jednoczesny ze strzałami ryk gwizdka i syreny. Wiedzieliśmy, że kapitan będzie miał obiekcje, ale da się przekonać, skoro wiadomo, iż najbliższy statek oddalony jest od nas o sto dwadzieścia mil na południe.

Wszyscy deklarowaliśmy na fetowanie gości młodej pary duże sumy, jak na nasze możliwości. Ślub przewidzieliśmy na dzień dzisiejszy, godzina osiemnasta.

Gdy młoda para opuściła kabinę kapitana, sprawdziło się to, co przewidywałem. Kapitan konferował z pozostałymi oficerami, możliwie z każdym z osobna. Skwapliwie mu to ułatwiliśmy. W wyniku tych narad kapitan oświadczył:

- Nu i cóż takiego? Nakażę zaraz intendentu, żeby wszystko formalnie przygotował. Nu i ślub dam sam, osobiście! Nu, nie wiem tylko, co lepiej im pod ręką położyć: Ewangelia czy Biblia?

Przegłosowaliśmy, że musi być Biblia, bo są ze Stanów Zjednoczonych. Kapitan zatwierdził wybraną przez nas godzinę osiemnastą, po której przygotowuje się wesele. Przedtem, zaraz po ślubie, będziemy podejmować przez pół godziny młodą parę w mesie oficerskiej i zrobimy zdjęcie. W momencie dawania ślubu kapitan zgodzi się na usłyszenie trzech „salw artyleryjskich” łącznie z dwuminutowymi rykami gwizdka i syreny. Co dwie minuty. Tyle czasu zajmie nam ponowne nabicie armatki. Wyraziliśmy nadzieję, że wszyscy oficerowie nawigacyjni będą mieli zaszczyt być świadkami ślubu, oprócz - naturalnie - świadków przewidzianych przez młodą parę. Tych oficerów, którzy będą mieli służbę, zmienią koledzy dla podpisania dokumentów.

Rozeszliśmy się, by przygotować uroczystość, ciesząc się ze zdumienia Gdyni na wieść, iż kapitan dał ślub w morzu na pokładzie „Kościuszki”. O godzinie 17.45 mieliśmy się wszyscy ponownie spotkać na mostku.

Czas zleciał na doprowadzaniu naszego wyglądu do stanu kwitnącego. Obsługa stała przy armatce, która była już tak zamocowana, że gdyby poleciała, to razem z „Kościszką”. Ceremonia ślubna miała odbyć się na pokładzie przy udziale wszystkich pasażerów. Kapitan jakoś marudził. Zjawił się dopiero o osiemnastej ze słowami:

- Nu wie co? A? Nu, troszeczkę niedobrze.

Po usłyszeniu tego zdania wszystkim nam pociemniało w oczach. „Troszeczkę niedobrze” oznaczało w języku kapitana, że nic z tego nie będzie. Milczeliśmy. Kapitan, uważając mnie za projektodawcę, zwrócił się bezpośrednio w moją stronę:

- Nu wie co? A! Nu, pomyśli pan sam. Nu, on młody, niecierpliwy. Nu, ona strasznie mondra kabieta. Nu i cóż takiego? Nu, a jakdzieci bendo - kto alimenty będzie płacił? Ja czy pan?

Była to robota intendenta. Podszepnął widać kapitanowi, że ślub i tak nie będzie ważny w obliczu prawa. Nie był romantykiem. Patrzył zawsze na morze oczami człowieka chodzącego po lądzie. „Nie lgnął on do fali ani fala do niego”. Nie usiłowaliśmy z nim nawet uprzednio rozmawiać, sądząc, iż kapitan jest na tyle już zdecydowany, że to zbyteczne, że wyda odpowiedni rozkaz.

- Alimenty będziemy płacili wszyscy razem! - odpowiedzieliśmy jak na komendę.

Ale intendent zasiał niepokój w najczulszej kwestii.

- Nu a co żona powie, jak dowie się, że ja muszę alimenty płacić? Kobiety pan nie przekonasz i kabiecie pan niczego nie wytłumaczysz.

Nu, jeśli płacisz alimenty, znaczy twoje dziecko. Nu, pan jest młody. Pan jeszcze nie znasz dobrze kobiety. Nu, będę ja wszystkiemu winien. Oni tych pięć dni poczekać mogą. Nu, nic im się nie stani. Panowie młodzi, to tego nie rozumieją. Nu i ślubu ja nie dam!

Nie mieliśmy wątpliwości, że „pierwszy po Bogu” musi mieć odwagę być romantykiem i kochać tradycję. I naraz wszyscy jednocześnie ponowiliśmy naszą prośbę:

- A może pan kapitan da im ślub warunkowo?

- Nu wie co? A! Nu nawet warunkowo nie dam.

W tym momencie zabrakło nam chyba tylko kapitana Eustazego Borkowskiego. Danie takiego ślubu - w porównaniu z łatwością, z jaką zatapiał okręty podwodne podczas pierwszej wojny światowej - uważałby za miłą rozrywkę i nowy liść wawrzynu do wieńca swej sławy.

Zemsta Szamana

- Nu wie co? A?... Makabra!

Słowo to, po raz pierwszy niespodzianie usłyszane z ust kapitana na mostku „Kościszki” w drodze powrotnej z Nowego Jorku do Gdyni, wzbudziło w oficerach nawigacyjnych zdumienie. Był to nowy, nieoczekiwany nabytek w słownictwie polskim kapitana. Nowe słowa rzadko sobie przyswajał, a każde wprowadzone do codziennego użytku połączone było z wielkimi przeżyciami psychicznymi. MAKABRA! - wypowiedziana ponownie w ostatnim dniu podróży, na parę godzin przed przybyciem do Gdyni, wzbudziła w nas jeszcze większe zainteresowanie niż usłyszana po raz pierwszy. Według naszego zdania MAKABRA, o jakiej kapitan mówił, skończyła się w Kopenhadze, do której zachodziliśmy na tej linii zawsze przed przybyciem do Gdyni.

Pierwsza MAKABRA, wypowiedziana przez kapitana, kazała nam szukać jej „autora”, który podsunął to słowo kapitanowi. Żaden z oficerów nawigacyjnych tego nie uczynił. Powrotna podróż z Nowego Jorku odbywała się w atmosferze milczącego niezadowolenia z kapitanem, ponieważ ten nie zgodził się, za namową intendenta, dać ślubu młodej parze obywateli amerykańskich, którzy o to prosili po wyjściu na ocean, natychmiast po minięciu Cape Wrath.

Zmarnowana „epokowa” okazja zaciążyła na stosunkach między nami a kapitanem. Pałaliśmy niechęcią do intendenta, wierząc w prawo przyrody, które nie zna kary i nagrody, a tylko i wyłącznie konsekwencje. Te, według naszych przewidywań, dla intendenta miały być straszne, dla kapitana tylko niemiłe. Zastraszony przez intendenta, był w pewnym sensie bezwolny. Starzy „kościuszkowcy” mieli na ten temat inną teorię: duch opiekuńczy kapitana Eustazego Borkowskiego, który dopóty przebywać będzie na „Kościszce”, dopóki chociaż jeden z wyznawców kapitana Eustazego pozostanie wśród załogi, pomści zmarnowaną okazję dodania sławy jego kochanemu statkowi. Spodziewali się, że zemsta Szamana musi nastąpić -nie wcześniej, to później. Nie przestawali o niej myśleć, snując wielkie nadzieje na ziszczenie się tego marzenia, nawet na nowej linii do Południowej Ameryki, dokąd „Kościszko” miał wyruszyć 20 października 1936 roku, po przybyciu do Gdyni.

O tej nowej linii wiele rzeczy było nam wiadomych od tych, którzy pływali na „Pułaskim” i opisywali nam nowych pasażerów, ładunki i agentów. Jedną z największych ciekawostek nowej linii byli pasażerowie, którzy sypiali w koi w długich juchtowych butach. Stewardesy odchodziły od zmysłów, ale musiały panować nad sobą, widząc zbrukaną dziegiem lub nieznanym czarnym smarowidłem śnieżnobiałą pościel. Stewardesy zalewały

się łzami przed ochmistrzami i intendentem, opowiadając o pasażerach z południowo-wschodniej Polski, żaden jednak pasażer nie usłyszał od nich nigdy niegrzecznego słowa i nie widział okazanego niezadowolenia. „Wtajemniczeni” wyjaśnili, że postępowanie pasażerów nie jest wynikiem braku pojęcia o higienie, lecz powoduje je strach przed utratą butów. Buty były skarbem. Ściślej mówiąc skarbcem, w którym, przeważnie w obcasach, były schowane złote monety na czarną godzinę. Wywożenie złota, podobnie jak we wszystkich krajach, było przez urzędy celne zabronione.

Zupełnie inną nadzieją napawała świadomość, że intendent nie zna języka portugalskiego i hiszpańskiego, panujących w Południowej Ameryce.

Gdy z ust kapitana padła pierwsza MAKABRA, zaczęliśmy szukać jej autora oraz przyczyny skutków, które zostały tak nazwane. Autorem, zgodnie z naszymi domysłami, okazał się intendent. Przyczyną - czwórka pasażerów kabinowych z Nowego Jorku. Dzieci milionerów amerykańskich: trzech chłopców i dziewczyna. Wszyscy w wieku około lat dwudziestu.

MAKABRA rozpoczęła się od ważkich słów rozżalanej stewardesy kapitana, która obsługiwała również pomieszczenia pasażerów kabinowych. Genia - tak było na imię stewardesie - przyniosła do intendenta pościel z kabiny milionerów i oświadczyła, że z piekła rodem pannica kazała go zawiadomić, iż na tak cuchnącej pościeli nie będzie spała, a chłopaczyska natychmiast ją poparli.

Intendent kazał dać najlepszą zapasową pościel, a ochmistrz miał przeprowadzić wywiad, jaki zapach będzie najbardziej odpowiadał milionerównie. Gdy dowiedział się, że „szkocka lawenda”, wyszukano na statku podobne pachnidło i czym prędzej skropiono nim pościel. Sprawa wydawała się być załatwiona. Niestety, tylko do obiadu.

Przy obiedzie okazało się, że najbardziej wyszukane potrawy są nieodpowiednie dla rozwydrzonych milionerząt. Podawane *a la carte* na naszej linii potrawy - będące najgłośniejszą reklamą przyciągającą pasażerów i okrzyczane jako niegodny chwyt konkurencyjny przez inne linie pasażerskie - były dla nich niesmaczne. Kazali je sobie wciąż zmieniać. Załoga hotelowa dwoiła się i troiła, aby im dogodzić. Niestety. Nawet doprowadzona do doskonałości bezinteresowna usługa i grzeczność załogi hotelowej naszej linii okazała się bezwartościowa dla młodej czwórki.

Po czterech dniach podróży szef kuchni, ochmistrz, stewardzi i Genia, jeśli się nie modlili, to teraz zaczęli, błagając gorąco, by ta podróż skończyła się jak najprędzej.

Intendent zaczął coraz częściej odwiedzaćabinę kapitana. Przez nie domknięte drzwi nawigacyjnej usłyszeliśmy kiedyś, jak swój raport o Amerykanach rozpoczął od słowa

MAKABRA. Dalej następował szczegółowy opis podawania posiłków milionerzatom.

- Poleciałem asystentowi ochmistrza - mówił intendent - byćobecnym przy ich stoliku; dwóch stewardów nie nadaża z przynoszeniem stale zmienianych dań. Przypalone, nie dosmażone, przypieczone, nie dosolone, przesolone, za mało słodkie, za bardzo słodkie, ma dziwny smak. Pierwszego dnia kucharz powiedział żartobliwie: „Nie biegajcie tak szybko, bo was krew zaleje!” Na trzeci dzieńkrew zalała kucharza. Co smakowało wczoraj, nie smakuje dzisiaj.Krew zalewa szefa kuchni. Jeżeli to się nie zmieni, chyba pierwszywyskoczę za burzę. Nie jestem już w stanie słuchać narzekania stewardesy, asystenta, ochmistrza, szefa kuchni...

- Nu wie co? A? Nu prawda, makabra! - powtarzał bezradny w tymwypadku kapitan.

Byliśmy ciekawi, jakie obrazy jawią się i będą się jawiły kapitanowi przy dźwięku słowa MAKABRA. Czy widzi milionerzatom , czy zapłakaną twarz Geni, czy roztrzęsionego intendenta?

Ponieważ intendent był już gotów wyskoczyć za burzę, stosunki nasze z kapitanem uległy pewnej poprawie. Może nie tyle przebaczyliśmy, ile byliśmy ciekawi, co przeżywa intendent za złamanie tradycji dawania ślubów przez kapitana.

Wiadomość o nadchodzącym sztormie przyniosła ze sobą nadzieję złagodzenia MAKABRY.

- Nu wie co? A? Nu może oni się pochorują i wszyscy troszeczkę odpoczno - powiedział kapitan, czytając raport o pogodzie, przyniesiony na mostek przez radiotelegrafistę.

Sztorm nie przyniósł spodziewanej przez kapitana ulgi. Przeciwnie, powiększył makabrę. Milionerzy położyć się, położyli, ale wezwany do chorych lekarz okrętowy musiał za nich ordynować takie dania, które miały im dopomóc w przetrzymaniu złej pogody.

Lekarz naradzał się z asystentem ochmistrza, jakie posiłki przygotować, aby można je było jak najszybciej dostarczyć z kuchni do kabiny. W wybredzaniu ani jedno z milionerzatom nie popuściło. Nikłą pociechą dla asystenta ochmistrza było to, że złożone chorobą diablęta nie kazały podawać tych win, których na statku nie było. Gdy były zdrowe, asystent ochmistrza od pierwszego posiłku musiał ich nieustannie zapewniać, że jeśli będą wracali - w co on nie wątpi -którymś ze statków naszej kompanii do Stanów Zjednoczonych, to na tym statku na pewno znajdą wszystkie te wina, których teraz żądają, i prosił, by dali spis tych trunków i byli łaskawi powiedzieć, kiedy mają zamiar wrócić do swego kraju.

Sztorm nie ulżył doli Geni. Odświeżanie garderoby milionerówny odejmowało Geni mowę i ręce. Teraz nowe widmo w postaci prasowanych koszul - które stale trzeba było odnosić do pracza lub poprawiać samej i przynosić trzem wcieleniom szatana - podcinało jej

nogi przed wejściem do ich kabin.

Po sztormie do grupy chcących wyskoczyć za burtę z powodu milionerząt dołączył steward pokładowy, który miał pieczę nad leżakami na pokładach.

- Panie poruczniku - opowiadał o swych przeżyciach czwartemu oficerowi, z którym był zaprzyjaźniony - ja mam tej czwórce szatanów amerykańskich ustawiać tak leżaki, by nie kołysało, nie było wiatru i żeby był ładny widok na ocean. Mam bez przerwy być przy nich. Pilnować, czy któremu nie jest zimno i czy wiatr go nie zawieje na pokładzie! Niech pan pomyśli! Muszę podawać im po kilka razy dziennie przed południem bulion z pasztecikami, po południu kawę z ciastkami. Mają wilcze apetyty. Czasami nie rozumiem, gdzie to wszystko może się w nich zmieścić. Rozumiem, że jak świeci słońce, to jest różnica w patrzeniu na morze z prawej czy z lewej burty, do dziobu czy do rufy, ale dla milionerów „krajobraz wodny” przy bezwietrznej pogodzie i pełnym zachmurzeniu ma takie same różnice, jak przy bezchmurnym i słonecznym niebie. Przenoszenie wciąż czterech leżaków z jednej burty na drugą, dla czterech osób, to pan porucznik wie sam, co to za praca. Nie mam czasu dla innych pasażerów. Powrzucałbym tych szczeniaków do wody razem z leżakami, żeby ich tylko nie widzieć dłużej. Uciekłbym na ląd, gdybym miał stale takich pasażerów do obsługiwania...

Tych samych skarg „deck-stewarda” musiał wysłuchiwać ochmistrz i oczywiście powtarzał je natychmiast intendentowi, a intendent kapitanowi, uważając, że w ten sposób sobie ulży.

Szef kuchni, stewardzi, stewardesa, ochmistrz, asystent ochmistrza, „deck-steward” - wszyscy przysięgli intendentowi, że jeśli w którejś następnej podróży zobaczyli tę czwórkę wchodzącą na statek, to oni z niego zejść.

Intendent słuchał tych wszystkich żalów, znajdując na każdą przyczynę skargi jedno określenie: MAKABRA! Całe brzemie skarg, powiększone o jego własne żale, odnosił pieczołowicie kapitanowi. Intendent, pomimo że nie lubił ochmistrza i miał zamiar wymienić go na ochmistrza z „Pułaskiego”, teraz błagał, by ochmistrz uspokajał ludzi. Miał obiecywać wolne dni, nawet ewentualne gratyfikacje z własnej, intendenta, kieszeni, byle nie narazić się tak znakomitym pasażerom. Nie chciał też stracić opinii doskonałego intendenta przez nieuprzejmość podległego mu personelu w stosunku do dzieci potentatów Stanów Zjednoczonych.

- Dzieci te - mówił intendent - zrobią reklamę Linii wśród najbogatszych sfer. Będziemy mieli z pewnością w przyszłości na naszych statkach komplet pasażerów kabinowych i nie możemy sobie psuć opinii z powodu tych tak bardzo młodych jeszcze

przyszłych milionerów.

Intendent tracił apetyt, stawał się coraz bledszy, nie sypiał. Wolny czas poświęcał liczeniu godzin, które pozostały do przybycia do Kopenhagi. Pomocnik intendenta, obdarzony poczuciem humoru, twierdził, że intendent „wynalazł specjalną arytmetykę” do liczenia czasu pobytu milionerząt na statku. Od całej sumy godzin pozostałej do wyokrętowania w Kopenhadze odejmował godziny snu milionerząt oraz te, w których zaobserwowano brak zachcianek z ich strony-

Myśmy uważali tę czwórkę za „krucjatę dzieci”, innymi słowy – za karę spadłą na „niewiernych”, profanujących zwyczaje i tradycje morskie. Cieszyliśmy się z pobytu milionerząt na statku, chociaż przy zdawaniu wachty przybył nam dodatkowy trud informowania kolegów o wszystkich nowościach, jakie wynikły z powodu przybycia dziatki na pokład. Pomimo to pewnego dnia wyraz twarzy Geni stojącej przy relingu na mostku zaniepokoił oficera wachtowego. Przestraszył się, że Genia ma zamiar zrobić mu „człowieka za bur-tą”.

- Co się stało?

- Nic się nie stało - odpowiedziała Genia na pełne niepokojące pytanie oficera. - Wiem, czego pan porucznik się boi. Niech pan będzie spokojny. Bądź co bądź jest już bliżej niż dalej. Wytrzymam. Wskoczyłam, żeby chociaż odetchnąć powietrzem, którym te potwory nie oddychają.

Jeszcze tego samego dnia przy zdawaniu wachty informowaliśmy jeden drugiego, że podczas inspekcji asystent zauważył, iż steward pokładowy ma wyraz twarzy podobny już do wyrazu twarzy Geni. Imię „Genia” zaczęliśmy traktować na mostku jak nazwy nadawane cyklonom wędrującym przez oceany i pilnie śledzonym przez wszystkich zainteresowanych.

Kapitan słuchał żalów intendenta, ale nie mógł mu w żaden sposób pomóc i poskromić „milionerowych szatanów”, ze względu na swoją wymowę języka angielskiego. Każde zdanie wypowiedziane przez kapitana w tym języku było dokładnie przesyczone wschodnim akcentem i każde niezmiennie zaczynało się od swobodnie, z polską wymawianych słów: „Ju si perhaps...” Co miało oznaczać: „Widzisz, możliwe, że...” Zdając sobie sprawę z poziomu swej angielszczyzny, panicznie bał się drwin ze strony szalejącej na statku czwórki, która by go na pewno ośmieszyła i przedstawiła w niekorzystnym świetle w sferach najwyższej finansjery. W tym rozumowaniu również były widoczne ślady myśli intendenta. Dotychczas kapitan, słuchając skarg intendenta, nie zajmował stanowiska wobec milionerząt, ale gdy stosunki między nami a kapitanem jeszcze bardziej się ociepliły, kapitan wygłosił swoje zdanie na temat, co myśli o terrorze panującym w tej podróży na statku:

- Nu wie co? A? - odnosiło się to do nas wszystkich na mostku. - Nu, piniondze. Nu posiadanie piniendzy więcej człowieka psuji niż ich brak. Nu, takie młode stworzenie, nu pomyśli pan sam - taka dziewczynka. Nu taki łagodniutki wygląd. Nu, panie, a to bestia. Nu, mężem ja jej nie chciałby być za żadne miliony. Nu, panie, takiej nigdy nie dogodzisz. Nu wszystko jej źle i źle. Nu jeść ona u nas nic nie może. Nu wszystkie jedzenie złe. Nu wszystko niedobre. Nu, panie, nu pościel jej nie pachnia. Nu sama ona nie wie, na co chce patrzeć i co chce widzieć. Nu takiej pasażerki ja jeszcze w swym życiu« nie widziałem. Nu prawda. Kobiety bić nie można. Ale ja by jej, nu wie co, chętnie by przyłożył. Nu cóż takiego? Nu jeden, nu dwa klapsy. Nu tak jak dziecku. Wiadomo, w co. Nu i pannica na dwa dni tylko na chleb i woda. Nu, wszystko by jej potem smakowało. Nu wie co? Nu wstyd mnie troszeczkę samemu, że takie mnie myśli do głowy przychodzo. Nu takie dziewczontko, panie, nu wszystkim koło siebie życie zatrąła. Nu, stewardesa, panie, nu spuchnięta od płaczu. Nu przez łzy u mnie kabina sprzonta.

Czwórka milionerząt z nikim, się nie przyjaźniła. Traktowała wszystkich pasażerów z góry do samej Kopenhagi. Do zejścia ze statku. Odbyło się 0110 w uroczystej ciszy. Stewardzi, stewardesy, ochmistrze, intendent - z zapartym tchem obserwowali ich zejście. Był projekt intendenta, by czwórkę obrzucić kwiatami, ale upadł, ponieważ kwiaty, pomimo że leżały w chłodni, zwiędły i diablęta mogły poczytać to za obrazę.

Zaledwie czwórka znikła z pola widzenia, pękły wszelkie hamulce utrzymujące w ryzach załogę hotelową, obsługującą milionerzątka. Intendent z ochmistrem pili tak długo, aż zatracił się dystans pomiędzy nimi i wypili poimienne. Stewardzi usługujący bezpośrednio milionerzątkom oznajmili oficjalnie intendentowi, że będą nieczynni, ponieważ się upijają.

Gdy na drugi dzień po wyjściu z Kopenhagi usłyszeliśmy znów na mostku kapitańskie:

- Nu wie co? A? Makabra! - zainteresowanie nasze nie miało granic. Sądziłyśmy, że już po wszystkim.

Kapitan natychmiast nam wyjaśnił, co się stało:

- Nu wie co? A? Nu tego się nie spodziewałem. Nu Genia, panie, nu taka przykładowa stewardesa. Nu najlepsza, jaka tylko być może. Nu, panie, nu pomyśli pan sam. Nu nie przysła sprzontać kabiny. Nu nic nie sprzontnęła. Nu w żadnej kabinie. Nu wie co? A? Nu urznęła się tak, że nieprzytomna. Nu do czego takie dzieci mogą doprowadzić taka porzondna kobieta?

Wywody kapitana przerwał radiotelegrafista, przynosząc najświeższe wiadomości z eteru. Kapitan przeczytał podaną mu depezę i powiedział:

- Nu wie co? A? Makabra! - Trzymając telegram w ręku, szybko* poszedł do kabiny.

Zapytany przez nas radiotelegrafista zdradził treść oddanej depeszy. Była od agenta z Kopenhagi, a zawierała następującą wiadomość:

PRZYKRO MI PANU DONIEŚĆ, ŻE T.S.S. KOŚCIUSZKO W TEJ PODRÓŻY PRZYWIÓZŁ Z NOWEGO JORKU PASAŻERÓW NA GAPE. DZIEWCZYNE I TRZECH CHŁOPCÓWJAKO PASAŻERÓW KABINOWYCH. KOSZTA SĄDOWE BĘDĄ BARDZO DUŻE, A ŚCIĄGIĘCIE ZAPŁATY BARDZO PROBLEMATYCZNE. ZMUSZONY JESTEM ZAWIADOMIĆ DYREKCJĘ.

Brylantowy Krzyż

Dwa statki tej samej kompanii okrętowej jednocześnie w macierzystym porcie to powód do odwiedzin, omówienia z najbliższymi kolegami wydarzeń z okresu kilkuletniego niewidzenia się, po prostu wielki zjazd rodzinny, w którym bierze udział kilkuset ludzi.

Tak się złożyło, że w 1937 roku spotkały się w Gdyni dwa statki pasażerskie: „Batory” i „Kościuszko”. „Batory” wrócił ze swej północnej linii do Kanady i Nowego Jorku. „Kościuszko” - z Południowej Ameryki. W mesach obu transatlantyków kipiało od gości.

W kabinie kapitana „Batorego” znalazł się dawny oficer nawigacyjny z „Piłsudskiego”, na którym obecny kapitan „Batorego” swego czasu zastępował chorego kapitana.

- Kochany mój! - powitał go niezapomniany głos kapitana. - Posiedź u mnie w kabinie. Ja zaraz wrócę, tylko pożegnaj pasażerów, którzy czekają na mnie w barze. Przejrzyj dokumenty leżące na stoliku.

Oficer posłusznie oddał się oczekiwaniu i spojrzął na polecane przez kapitana papiery. Były to pisma dotyczące pożaru, jaki wiosną tego roku wybuchł na „Batorym”.

Gdy nawigacyjny patrzył na nie, przypomniała mu się radość kapitana po przyjeździe na „Piłsudskiego” na zastępstwo, kiedy zapoznał się z nowoczesnymi urządzeniami przeciwpożarowymi i ze sprawnością załogi, wyćwiczonej we wszelkich możliwych sytuacjach pożarowych, jakie mogą zaistnieć na statku. Radość kapitana wyrażała się w częstym zmuszaniu pasażerów do podzielenia jego zachwytu, co głośnym echem odbijało się wśród przyszłych klientów naszej kompanii.

Nawigacyjny był raz świadkiem pożarowego „seansu”. W gronie wybranych przez siebie osób kapitan zaproponował najpierw wylosowanie numeru dowolnej kabiny. Potem wszyscy udali się do niej, jak gdyby szli na tajemniczą schadzke, by nie wzbudzić podejrzeń załogi, że tam coś się odbywa. Po przybyciu na miejsce kapitan rozpoczął swój „seans” od słów:

- Szanowni państwo! Proszę sobie wyobrazić (każdy z osobna), żeś nasłuchiwał państwo w tej kabinie bardzo zmęczony i przez nieuwagę niedopałek papierosa spadł na dywan. Otóż płomień szybko posuwając się po dywanie do krzesła, na którym leży ubranie. Zaczyna płonąć farba na drzwiach i ścianach. Wyjście z kabiny jest już niemożliwe. Płomień z gorącego ubrania sięga sufitu!

Nawigacyjny gotów był przysiąc, że sam widzi wyczarowany przez kapitana płomień

i rozumie beznadziejność swojej sytuacji. Nie pozostaje mu już nic innego, jak zamienić się w odrobinę popiołu.

- Drodzy państwo! Oto płomień sięga aż do tego miejsca! -Wyciągnięta pod sufit ręka kapitana niedwuznacznie pokazała wysokość płomienia i beznadziejność sytuacji śpiącego twardo w koi kochAAAnego pasażera”.

- Ale, kochAAAni państwo, zwątpienie nie może ani na chwilę ogarnąć nikogo z MOICH pasażerów, ponieważ czuwam JA i moi kochAAAni oficerowie. Oto płomień sięgnął tutaj!

Kapitan wyjął z kieszeni zapalniczkę i zilustrował przejętym widzom najwyższy płomień, który ich strawi. Płomień zapalniczki przytknięty do ukrytej w suficie ampułki z czerwonym płynem rozsadził ją natychmiast.

- Panie radco! Może pan będzie tak uprzejmy i zanotuje moment, w którym płomień sięgnął sufitu. Muszę dodać, że wystarczy tylko gorące powietrze, by nastąpiło to samo, co państwo widzieli: pęknięcie tej czerwonej ampułki. Jak już powiedziałem, czuwam JA i moi oficerowie. Teraz pozostaje tylko czekać cierpliwie, żeby zobaczyć, ile minut potrzeba na MOIM statku, żeby pasażer pogrążony w głębokim śnie został wyratowany z ognia przez moich kochAAAnych oficerów. Czuwają oni stale na mostku, prowadząc statek, równocześnie zaś czuwają nad bezpieczeństwem naszych kochAAAnych pasażerów, powierzonych naszej pieczy w drodze przez oceany.

Nikomu na MOIM statku nie zagraża niebezpieczeństwo. Proszę słuchać: oto nadchodzi pomoc!

I rzeczywiście, na korytarzu słychać było tupot biegnących ludzi. Drzwi się gwałtownie otworzyły i do kabiny wpadło dwóch strażaków. Za nimi widać było ochmistrza.

- Panie radco! Proszę powiedzieć, ile upłynęło czasu?

- Niecałe trzy minuty, panie kapitanie! - oznajmił radca.

Na widok kapitana strażacy i ochmistrz natychmiast się wycofali.

- Szanowni państwo! To nie są czary ani też zamówione przeze mnie widowisko. MÓJ statek jest unerwiony, jak człowiek. Nerw przy zetknięciu z ogniem sygnalizuje do mózgu swój kontakt z gorącym. Podobnie sprawa ma się i tutaj. Płomień zapalniczki dotknął nerwu, który zasygnalizował oficerowi na mostku, że kabina się pali. Szanowni państwo! Pójdziemy teraz na mostek i zobaczymy, co się tamdziało w momencie, gdy płomień zapalniczki rozsadził ampułkę.

Towarzystwo po wyjściu z kabiny podziwiała strażaków uzbrojonych w sprzęt, który pozwoliłby im wejść w dym, a nawet w ogień. Natychmiastowa akcja strażaków i podziw dla

kapitana odebrały mowę zachwyconym pasażerom.

Na mostku rozpoczynała się druga część „pożarowej sielanki”, jak oficerowie nazywali te popisy kapitańskie.

- Otóż, szanowni państwo, jesteśmy teraz przy MOIM kochAAA-nym oficerze, który uratował życie osobom śpiącym w kabinie. Z chwilą pęknięcia ampułki zaczął dzwonić w tej szafie termiczny wykrywacz ognia. Wachtowy oficer sprawdził natychmiast numer alarmującej mostek sekcji i zadzwonił do centrali straży ogniowej, gdzie dzień i noc służbowi strażacy, uzbrojeni w odpowiedni sprzęt, siedzą przy telefonie. Po zaalarmowaniu starszy oficer zadzwonił do zagrożonej sekcji, z której musi się odezwać dyżurna stewardesa lub steward. Po stwierdzeniu, co się stało, dają oni znać na mostek. Gdy szliśmy na mostek, szanowni państwo mogli słyszeć stewardesę mówiącą przez telefon: „Alarm został spowodowany przez kapitana”. Gdyby jednak paliło się naprawdę, to natychmiast zostałbym zawiadomiony JA, ale tak, by nie wzbudzić paniki wśród pasażerów, która niekiedy może być gorsza od samego pożaru... System ten da się zastosować tylko w małych pomieszczeniach. W dużych, jak ładownie, jest inaczej. Tam czuwa coś innego... Proszę państwa! Powiedzmy, że się pali w magazynach bosmańskich, o, tutaj!

Kapitan wskazał pasażerom miejsce na planie, w którym powstało nowe zarzewie pożaru.

- KochAAAny mój! - zwrócił się do wachtowego oficera. - Każ tam robić sztuczny pożar!

Oficer zadzwonił do straży ogniowej i polecił zapalić dymną świecę w magazynie bosmańskim. Po chwili w drugim wykrywaczu ognia dzwonek uderzył na alarm.

- Proszę państwa! - kontynuował niezmordowanie swą prelekcję kapitan. - Ten aparat wysysa powietrze ze wskazanych na planie pomieszczeń. Najmniejsza drobina dymu, jaka znajduje się w pomieszczeniu, dotrze do odpowiedniej dyszy tego aparatu i przejdzie przez fotokomórkę, która wskaże, skąd dym pochodzi.

Zebrani na mostku pasażerowie podziwiali w aparacie otwory dysz, w których chwiała się jak nikłe płomienie nitki kontrolne, dzięki którym można było sprawdzić, czy aparat pracuje prawidłowo. W jednej z dysz widać było uchodzącą smugę dymu. Sprawdzenie numeru pomieszczenia - to już tylko kwestia sekund.

- KochAAAny moi państwo! Spytacie, co dalej? Jak zgasić pożar, gdy pali się ładunek? Odpowiedź moja wprawi was w zdumienie, ponieważ będzie zdumiewająco prosta: AUTOMATYCZNIE! Proszę państwa! Nasz kochAAAny oficer, który nam cały czas towarzyszy, zaprowadzi nas do miejsca, skąd pożar gasi się automatycznie. KochAAAny

mój, prowadź!

Oficer wziął klucz z szafki i poprowadził całe towarzystwo z kapitanem włącznie do pierwszego komina na pokładzie słonecznym. Otworzył żelazne drzwi. Ukazały się rzędy olbrzymich metalowych butli, połączonych rurami. Każda sekcja miała wypisany numer i zaplombowaną dźwignię.

- Proszę państwa! - czarował kapitan. - Przekręcenie tej dźwignię zerwaniu plomby kontrolnej gasi automatycznie pożar w pomieszczeniu o numerze widocznym przy dźwigni, naturalnie poopuszczeniu go przez ludzi. Butle są napelnione dwutlenkiem węgla, który ponieważ jest cięższy od powietrza, wpuszczony do pomieszczenia, wypiera je z niego, zupełnie tak, jakbyśmy wpuścili tam wodę.

Szanowni państwo widzą, iż żadne niebezpieczeństwo pożaru nie jest na MOIM statku groźne.

Jak zawsze, każdy „seans” pasażerów z kapitanem kończył się w barze...

Czekając na kapitana, oficer nawigacyjny przeczytał leżący na stoliku dokument. Był to wyciąg z dziennika okrętowego, tłumaczony na język angielski, mówiący o przyczynie pożaru na „Batorym”. Powstał on w magazynowni wskutek tego, że ropa tłoczona z jednego zbiornika do drugiego przelała się po wyjęciu filtra dla sprawdzenia jej ilości w zbiorniku. Strumień przelanej ropy trafił na rozpaloną powierzchnię kotła i zamienił się w olbrzymi płomień.

Czytając to, nawigacyjny dowiedział się wreszcie, jak się pożar zaczął i zrozumiał dokładniej, co mu po drodze do kabiny kapitana o pożarze opowiadano. Załoga wciąż żyła wspomnieniami o tym wypadku.

- Panie poruczniku! Mogliśmy się żywcem spalić. Ładownie były pełne celulozy! Gdyby pożar doszedł do ładowni, byłoby po nas! Już by pan nie zobaczył „Batorego”! -chyba po raz setny przeżywał pożar barman. - Musieliśmy nadawać SOS! Zleciały nam na pomoc wszystkie statki, które były w pobliżu. Był i „Piłsudski”. Ale szczęśliwie udało nam się ugasić pożar. Pierwszy mechanik wszedł w ubraniu azbestowym do maszynowni i zakręcił dopływ ropy. Na pewno byśmy się spalili... Panie poruczniku! Co to było w pierwszej chwili, gdy tylko zobaczyliśmy dym na sekcjach pasażerskich! Jeden, nie powiem kto, założył kamizelkę ratunkową. Jak go zobaczył oficer pokładowy, to kazał mu ją natychmiast zdjąć. Powiedział, że nie było rozkazu i żeby nie robił paniki. A przez cały czas pożaru orkiestrze okrętowej kazano grać, żeby nikt z pasażerów nie wiedział, co się dzieje. I wie pan porucznik co? Nawet nie wiedzieli, że za chwilę mogą się żywcem upiec lub utopić.

Rozmyślenia oficera nawigacyjnego przerwał kapitan, wchodząc do kabiny.

- KochAAAny mój! Wypijesz kieliszek? Właśnie dostałem bardzo dobry koniak. Nie ma nic lepszego na świecie od prawdziwego francuskiego koniaku. A taki właśnie najlepszy dostałem z powodu dekoracji Złotym Krzyżem. Oo, widzisz?

- Za co? - spytał nawigacyjny.

.- Nie wiesz, za co? KochAAAny mój, byliśmy już za Nową Fundlandią, w drodze do Nowego Jorku, gdy maszyna zawiadomiła mnie, że mają pożar. Zapaliła się im ropa. Mechanik, który przepompowywał ropę, wyjął filtr, żeby sprawdzić, ile jej jeszcze ma. Ropa chlusnęła ze zbiornika i wylała się na rozpalony kocioł. Resztę sam sobie możesz wyobrazić. Zanim zamknęli dopływ ropy i ludzie wyszli z maszyny, by zdławić ogień dwutlenkiem węgla, stopiły się wszystkie kable od pomp. Możesz sobie obejrzeć, jak to wyglądało, mam tu kawałki stopionych kabli. Po puszczeniu dwutlenku stłumiono ogień w maszynie, ale przez ten krótki czas rozpały się ściany maszynowni i pożar osiągnął sekcje pasażerskie. Szczęśliwie miałem tylko dwustu trzydziestu czterech pasażerów na statku. Była godzina trzecia po południu. Kazałem orkiestrze grać przez cały czas, bojąc się paniki. Zabroniłem komukolwiek z załogi pokazywać się czy nakładać pasy ratunkowe. No i zabraliśmy się do gaszenia pożaru. Po zużyciu gaśnic pożar wciąż szalał. Pompy były nieczynne, jak widzisz - kable się stopiły... Pamiętasz te pięknie wyczyszczone, mosiężne obramowania wylakierowanych kubelków na żaglowcach, które wydawały się nam jakimś szcztątkowym organem, tradycją czy pamiątką? Nasz statek uratowały od zagłady zwykle wiadra do wody. Pompy zostały zastąpione łańcuchem z żywych ludzi, którzy podawali kolejno jeden drugiemu wiadra z wodą. Dochodziła zawsze połowa wiadra, pomimo to udało się nam dzięki zimnej krwi i poświęceniu załogi ugasić pożar. Postanowiłem iść do Nowego Jorku i jak najprędzej dostać się do stoczni. W Nowym Jorku trafiliśmy na strajk w stoczniach. Z wielkimi trudnościami udało się nam dostać do stoczni wojennej. Ta nas jednak niecałkowicie wyremontowała. Ale komisja, która przyszła zbadać naszą gotowość do wyjścia w morze, orzekła, że załozde, co potrafiła w takich okolicznościach ugasić TAKI pożar, można zaufać i puszczono nas w drogę powrotną, pomimo braków. Za specjalnym pismem komisji wróciliśmy do Gdyni. No i jak. widzisz, kochAAAny mój, dostałem za to Złoty Krzyż.

- Złoty Krzyż - to nic nadzwyczajnego, panie kapitanie. Kapitan Pacewicz, z którym teraz pływam na „Kościszce”, dostanie BRYLANTOWY KRZYŻ.

- KochAAAny mój! Co ty opowiadasz? Jaki Brylantowy Krzyż? Zaco?

- Za co? Pan kapitan się jeszcze pyta? Bo kapitan Pacewicz lepiej pilnuje „Kościszki”. U nas nic się nie paliło.

- KochAAAny mój! Ty się nic a nic nie zmieniłeś. Ciebie zawsze głupstwa się trzymają.

„Sobieski”

Było to na parowcu „Kościuszko”.

Siedzieliśmy w Konstancy przy lunchu (wtedy to był rodzaj drugiego śniadania, dziś o tej porze na statkach jada się obiady): kapitan Domejko, starszy mechanik inżynier Olgierd Zaborowski i ja - starszy oficer. Dołączył do nas intendent, przynosząc ze sobą POCZTĘ - jedną pocztówkę dla kapitana. Kapitan, dziękując, popatrzył na pocztówkę, zbladł, zaniemówił. Nie mieliśmy wątpliwości, że zrobiło mu się słabo. Zaniepokojeni, czekaliśmy niezdecydowani, co robić. Wyglądało jednak na to, że kapitan przychodzi do siebie - z bladego stał się czerwony, a po chwili usłyszeliśmy znajome:

- NU WIE CO? A? Nu ale żeby tak człowieka do ostatniej chwili dyrekcja oszukiwała. Nu kto by, panie, podejrzewać mógł o takie rzeczy. Nu wie co, niedobrze, że takie rzeczy robio. Nu, przyznam się ja, że słabo mnie się zrobiło. Nu, jak takiej rzeczy nie powiedzieć, a skrywać do ostatniego momentu? Nu nie mogą ja przyjść jeszcze do porządku dziennego. Nu, tak się przejąłem. Nu, ręce mnie się trzenso jeszcze z oburzenia. Nu, bardzo nieładnie, że takie rzeczy robio.

Napięcie nie malało, a wzrastało. Cieszyliśmy się, że kapitan odzyskał mowę. Każdy z osobna domyślał się prawdopodobnie, co dyrekcja mogła przed kapitanem tak długo ukrywać.

- Nu wie co! A! Nu niedobrze ja się czują.

Intendent szybko nalał wody do szklanki i podał kapitanowi, prosząc, żeby natychmiast wypił. Trzymając drżącą ręką szklankę i dzwoniąc o nią zębami, kapitan z trudem przełykał wodę. My tymczasem niedyskretnie patrzyliśmy na leżącą przed nim na stole pocztówkę -jak nam się wydawało - z krótkim pozdrowieniem.

Po wodzie kapitan przyszedł do siebie i drżącym z oburzenia głosem, biorąc pocztówkę do rąk, powiedział:

- Nu niech panowie sami się przekonają. Nu jak tak można. A?

Na pocztówce był nasz trzeci transatlantyk, motorowiec „Sobieski”.

- Nu, kapitan Knoetgen przysłał pozdrowienia. Nu wie co, nu podnios on już na nim bandera!

Według oficjalnych danych i rysunków „Sobieski” miał być bliźniaczym statkiem „Chrobrego”, budowanego w Nakskov w Danii. „Sobieskiego” budowali Anglicy w Newcastle. Na przysłanej pocztówce „Sobieski” miał dwa kominy, a wszyscy myśleliśmy, że po dwa kominy mają tylko „Piłsudski” i „Batory”, natomiast „Sobieski” i „Chrobry” - po

jednym. Kapitanem na „Chrobrym” miał być Domejko. Cios był straszny. Knoetgen będzie miał za sobą dwa kominy, Domejko tylko jeden. Byliśmy nie mniej zdumieni od kapitana. Nie mogliśmy zrozumieć, dlaczego w „prospektach” widniał wszędzie „Sobieski” z jednym kominem, a teraz raptem DWA! Liczba kominów w niedalekiej przeszłości stanowiła jakąś niezrozumiałą manię u kapitanów. Ten, który miał na mostku za sobą cztery kominy, traktował kapitana z jednym kominem za plecami jak pył czy powietrze.

Cios był straszny. Nie wiedzieliśmy nawet, jak pocieszać kapitana, rozumiejąc, że dla niego ten komin - to BYĆ ALBO NIE BYĆ. Cieszyliśmy się, że wyszedł, jak na razie, z tego CIOSU obronną ręką. Zmusiliśmy kapitana, by na chwilę zapomniał o tym i zjadł LUNCH, żeby się uspokoił nerwowo i nie poddawał tak bardzo z powodu braku jednego komina. Nie mogliśmy jednak zrozumieć, dlaczego ukrywano ten drugi komin aż do podniesienia bandery.

Rozrywaliśmy kapitana jak mogliśmy. Szczególnie Olgierd Zabo-rowski, któremu kapitan przebaczył, że poszedłby pod Malbork (patrz „Szczerbiec”). Zygmunta Kuske nie było, bo właśnie „budował” tego nieszczęsnego „Chrobrego” z jednym kominem.

Gdy kapitan przyszedł już całkowicie do siebie i zajął się sprawami statkowymi, Zaborowski zaprosił mnie do swej kabiny i „pod setką białych róż” uczynił wyznanie: - Siedziałem u intendenta, gdy przyniesiono pocztę. Dorysowałem szybko na pocztówce drugi komin -tak że nawet intendent nie zwrócił uwagi.

Zaborowski świetnie rysował i kreślił, jakiś czas pracował nawet jako kreślarz. Zdecydowaliśmy, że przeżycia kapitana były zbyt silne, by Olgierd mógł się teraz do tego przyznać.

- Nu kto taka pocztówka mógł wydać? A?

To było PYTANIE! Sama pocztówka została „w gniewie” przez kapitana zniszczona. A gniew kapitana w pewnym stopniu był uzasadniony. *IGNOTINULLA CUPIDO* - NIE POŻĄDAMY TEGO, CZEGO NIE ZNAMY. Odkrycia tej prawdy dokonali Rzymianie. Podobno. Przedmiot, o którym mowa, początkowo nie istniał. Gdy stał się rzeczą, nie wiadomo niekiedy, jak go nazwać. Tak jak go widziano, tak nazywano: „kij do dymu” (*smoke stock*). Na pewno nie jest to tłumaczenie prawidłowe, ale bardzo zbliżone. W tym „kiju” niektórzy dopatrują się początku budowy metalowych masztów. Jedne i drugie pięły się do góry; potem maszty wciąż jeszcze pięły się do góry, a „kije do dymu” stawały się coraz grubsze i zaczęły być znane pod swą właściwą już nazwą: *FUNNEL*. W języku polskim jest to KOMIN OKRĘTOWY. Kominy na statkach nie tylko rosły, ale zaczęło ich być coraz więcej. Doszło do tego, że było ich na jednym statku pięć, a nawet sześć. Stawały się

olbrzymami.

By zrozumieć angielski sposób obrazowego wyrażania wielkości kominów, trzeba na chwilę przenieść się w dziedzinę zamiłowań do podróży. U Anglików zamieszkałych na wyspie zamiłowanie do podróży zamieniło się w konieczność życiową. Mogli się temu oddawać bez obawy, że się zgubią. Najdłuższa podróż, jaką by mogli na swej wyspie odbyć w kierunku północno-południowym, nie przekroczyłaby dziewięciuset mil i zatrzymałoby ich morze. Wolni byli od obaw, które zawsze dawniej prześladowały Chińczyków: wyjście z rodzinnej wioski bez dokładnego zapamiętania drogi powrotnej groziło zagubieniem wioski na całe życie.

W tym angielskim wirze podróży, po rozbudowie sieci kolejowej, trzeba było sobie tę podróż w jakiś sposób urozmaicić. Zainteresowania skierowały się w naturalny sposób ku sile pociągowej. Gdy koń zastąpiony został lokomotywą, znajomość lokomotyw zaczęła obowiązywać, podobnie jak niegdyś znajomość koni. Cóż to za radość, gdy człowiek, mający odbyć podróż koleją, wsiądzie do pociągu zaopatrzonego w specjalny spis numerów wszystkich lokomotyw, będących aktualnie w ruchu. Porównać to można tylko do radości myśliwego, który zaopatrzył się w odpowiednią broń i w amunicję i w specjalnym wozie wyrusza na polowanie. Niektóre pociągi były wręcz do tych polowań przygotowane: szyby w wagonie nie miały pr/erw, a fotele były obracane. Upatrzoną „zwierzynę” dało się długo trzymać pod ostrzałem. To długie złożenie się do lokomotywy pozwalało odczytać jej numer. Szczęśliwcy, którzy zdołali odczytać numer mijającej ich pociąg lokomotywy, natychmiast podkreślali ten numer w zeszycie. Niektóre lokomotywy miały imiona własne. Spotkanie takiej lokomotywy, jak „Srebrny Jubileusz” czy „Srebrne Połączenie”, dawało radość nie mniejszą niż pierwszy upolowany lew, tygrys lub słoń. By na pędzącej ze zdwojoną prędkością lokomotywie odczytać jej numer, trzeba dużej wprawy i wiedzy o tym, w które miejsce uderzyć oczami, podobnej do umiejętności trafienia zwierza w komorę serca lub oko. Rzecz też zrozumiała, że polowanie na lokomotywy było przeważnie zajęciem męskim.

Cały opis sztuki polowania na lokomotywy był konieczny, by zrozumieć wybuchy entuzjazmu u takiego myśliwca, gdy dowiedział się na przykład, że w kominie „Queen Mary”, drugiego co do wielkości transatlantyka angielskiego, mogą zmieścić się trzy lokomotywy. A takich kominów „Queen Mary” ma aż trzy. Mówiąc o kominach olbrzymiej „Normandie”, my byśmy powiedzieli brzydko, że jej trzeci komin zjechał na psy, ale nie Anglicy. W Anglii nadanie ulubionej *LADY-DOG*, czyli *DAMIE-PIES*, imienia ukochanej babci jest jedną z większych radości, jaką babci można sprawić. Ten trzeci komin na „Normandie” nie był „kijem do dymu”, lecz miał kabiny dla pasażerów-psów. Na angielskim

statku „Georgie” pierwszy komin zbudowano jedynie ze względów dekoracyjnych. Mieściła się w nim kabina radiooficera.

Rzecz, której nie było, stała się niemal nieodzowna. Pasażerowie twierdzili, że statek nie jest statkiem, jeśli nie ma komina. Kominy nie tylko zmieniały swe kształty na kwadratowe, opływowe lub nawet teleskopowe na tych liniach, na których musiały przechodzić pod mostami, lecz odbierały w znacznej mierze zaszczyty należne flagom kompanijnym, podnoszonym na grotmaszcie. Słabo widoczne niekiedy, ustąpiły one swych barw i znaków olbrzymim kominom. Rozszalały barwami komin, z artystycznie wykonanymi znakami armatorskimi, stał się nieomal sztandarem niesionym za kapitanem statku. Jak musiał się czuć kapitan, za którym znajdowały się zawsze w dzień i często, oświetlane, w nocy trzy sztandary, wobec kapitana, który za swymi plecami miał tylko jeden mały sztandarek? Ale *IGNOTINULLA CUPIDO*...

Minęło już kilkadziesiąt lat od czasu, gdy nasze dwukominowe transatlantyki „Polonia”, „Pułaski” i „Kościuszko”, mające u szczytu swych pomalowanych na żółto kominów czerwone przepaski i tarcze ze znakiem kompanii żeglugowej: trójzębu z literami GAL, utrzymywały stałą komunikację na Atlantyku oraz między Rumunią, Palestyną i Grecją. W tamtych czasach „choroba kominowa” gnębiła nie tylko kapitanów, ale i załogi. W pociągu Gdynia-Warszawa rozmawiało ze sobą dwóch marynarzy. Jeden z nich, bardziej rozmowny i pewny siebie, stale akcentował, że jego statek ma dwie „pajpy” (tak wówczas mówiono, uważając, nie wiadomo dlaczego, że komin może być wyłącznie na lądzie, a statek ma „pajpę”). Drugi rozmówca po każdym dowiedzeniu się, że statek jego towarzysza podróży ma dwie pajpy, przyciszał głos i milkł zasmucony. Miażdżony przez parę godzin tymi dwoma pajpami, podniósł naraz głos i dobitnie powiedział: „Dobra, dobra! Mój ma jedną pajpę, ale bardzo odważnie po morzu chodzi!”

Po trzydziestu latach od tej rozmowy w pociągu inny „naoczny” świadek opowiadał:

„Wiecie, na «Kościszce» kapitanował Domejko. W tym czasie «Kościszko» i «Polonia» obsługiwały linię palestyńską. Na«Polonii» kapitanem uprzednio'był również Domejko. Wszyscy oficerowie na «Polonii» wiedzieli, że kapitan Domejko chory jest na te dwa kominy. Kochał te dwa kominy i był z nich bardzo dumny. Tak się złożyło, że w jednym z rejsów «Polonia», po opuszczeniu doku w Pireusie, miała się spotkać w morzu z «Kościszką». Oficerowie «Polonii» postanowili wielkim nakładem pracy i trudów zrobić kapitanowi Domejce niespodziankę. Nadszedł wielki moment. Statki zbliżały się do siebie. Kapitan Domejko stał na mostku «Kościszki» i przyglądał się przez lornetkę «Polonii». Naraz krzyknął:

«Nu, to niemożliwe! Nu wiecie co? W oczach mnie sień troi, czy co? Nu, papatrzcie!»

Oficerowie, zebrani na mostku dla powitania «Polonii», ze zdumieniem ujrzeni, że «Polonia» wyszła ze stoczni w Pireusie z trzema kominami.

«Trzy kominy! Trzy kominy!)) - wołali wszyscy bez wyjątku.

«Nu wiecie co? Nu ja tego wytrzymać nie mogę! Nu, patrzeć ja na to nie mogę!» - oznajmił kapitan Domejko i zamknął się u siebie w kabinie».

„Naoczny” świadek tego wydarzenia opowiadał dalej, że zdruzgotany trzecim kominem „Polonii” kapitan Domejko zasnął w kabinie.

Tak głosiła legenda, a źródło było „trochę” inne. Takie, jak opisane wyżej.

Kapitanem naszego trzeciego transoceanicznego statku, motorowca „Sobieski”, został kapitan Zdenko KNOETGEN, z matki Sło-waczki. Pochodził z Austriackiej Marynarki Wojennej. Był wyróżnionym dowódcą okrętu podwodnego. Służbę pod polską banderą rozpoczął 30 marca 1922 roku na parowcu „Wisła”, należącym do Towarzystwa „Sarmacja”.

W tym czasie z polszczyzną kapitana Knoetgena było bardzo słabo. Właściwie nigdy nie zdołał opanować dobrze języka polskiego. Mówił „po murzyńsku”: Pan zrobić... Pan kupić... Pan być pewien... i zawsze miał pod ręką słownik. Cechowało go rzadko spotykane u obywatela polskiego poczucie humoru, dzięki któremu nie rządził się odruchami. Trudności w opanowaniu mowy polskiej przyczyniły się, że obdarzono go przydomkiem KAPITAN BIAŁE MSZY. Na jednym ze statków, na którym był kapitanem, usiłował dowiedzieć się, w jakim stanie DELIRIUM, czyli „upojenia alkoholowego”, jest jeden z oficerów, spytał więc go: „Pan widzieć białe mszy?” Według niektórych bowiem po spożyciu większej ilości alkoholu widzi się BIAŁE MYSZY, co ma być oznaką stanu nasycenia. Widocznie kapitan w to wierzył.

Pływałem z kapitanem Knoetgenem na parowcu „Polonia”, na linii palestyńskiej. Mając jeszcze w pamięci walki byków oglądane w Sewilli, przypomniałem sobie PASOWANIE NA TOREADORA. Wyglądało to w ten sposób: podczas pierwszego występu mistrz podaniem publicznie ręki czynił wiadomym, że jego uczeń otrzymuje *alternativa*, czyli licencję na zabijanie byków. Otóż zimą na morzu Marmara otrzymałem od kapitana Knoetgena na mostku „Polonii” „*alternativa*”, ale nie BYKOBÓJCY, lecz ewentualnego rozbijacza napotkanych tam stłoczonych statków, i zamiast podania ręki, gdy odchodził, zostawiając mnie samego, usłyszałem polecenie:

„Pan mieć maszyny i pamiętać, że skała twardsza od żelaza. Jak będzie potrzeba, pan sam użyć maszyn i w żadnym wypadku, jeżeli pan nie być czegoś pewien, pan nie wstydzić

się natychmiast mnie wołać”.

Nie potrzebowałem się wstydzić, ale już tego samego wieczora na tej pierwszej wachcie musiałem się go pytać. Na mostku natknąłem się na coś miękkiego, leżącego na pokładzie. Była to skarpetka z dobrej wełny, długa aż do kolan. Położyłem ją do skrzynki na lunetę, zachodząc jednocześnie w głowę, kto i w jaki sposób mógł ją zgubić. Rozmyślanie moje przerwał kapitan Knoetgen, pilnie przeszukujący pokład z zapaloną latarką elektryczną.

„Przepraszam - powiedziałem - w danej mi instrukcji kapitan powiedział, żebym się nie wstydził i jeśli nie jestem czegoś pewien, spytał pana kapitana. Otóż *czego* pan kapitan szuka?”

Kapitan roześmiał się i powiedział:

„Skarpetka. Pan widzieć duża skarpetka?”

„Tak, znalazłem ją na pokładzie. Proszę”. -I podałem kapitanowi skarpetkę. Podziękował. Ale ja jeszcze raz byłem zmuszony według danej mi instrukcji zapytać:

„Pan kapitan wybaczy, aleja nie jestem pewien, w jaki sposób pan kapitan zgubił skarpetkę? Nie chciałbym się teraz przez czas dłuższy męczyć niepewnością”.

„Bardzo dobrze, że pan pytać, zamiast męczyć. Ja mieć długie buty. Żeby łatwo było wkładać, mieć szerokie cholewy. Jak stać na mostku, to zimno wchodzić przez cholewy, to ja okładać nogi ciepłą skarpetka w cholewa. Już pan rozumieć?”

„Tak, panie kapitanie, bardzo dziękuję. Jestem już teraz wszystkiego pewien”.

I tak jako czwarty oficer na parowcu „Polonia” rozpocząłem samodzielne wachty z uroczą dla mnie alternatywą - możliwością proszenia kapitana o wyjaśnienie. Przez cały czas pływania z kapitanem Knoetgenem SKARPETKA była jedynym powodem do wyjaśnienia.

„Chrobry”

Zazwyczaj DOZORUJĄ czy - szumniej powiedziawszy - BUDUJĄ statek kapitanowie ze starszym mechanikiem - ci, którzy mają na nim pływać. Potem przychodzą oficerowie i wreszcie załoga.

„Chrobrego” „budował” mechanik Zygmunt KUSKE. Człowiek bez wad, kryształ bez skazy. Wszystkie swoje najlepsze cechy przelał w „Chrobrego”. Podobnie jak Kuske, „Chrobry” nie miał wad. Z siedmiu naszych transatlantyków był najlepszy. Zwrotny, jak luksusowa motorówka, w sztormach wspinał się na fale, a nie przyjmował ich na pokład. Dobijanie nim bez holowników podczas wojny we fiordach nie stanowiło trudności. Wnętrza i pomieszczenia statku były udane zarówno pod względem artystycznym, jak i użyteczności na co dzień. Miał niedościgniony przez inne nasze transatlantyki urok czegoś bardzo doskonałego. Wszędzie i zawsze było na nim przyjemnie dzięki klimatyzacji, przystosowującej statek do warunków krajów tropikalnych, bo też pływał do wschodnich wybrzeży Ameryki Południowej.

Wszystkie zalety tego statku przypisywaliśmy Kuskemu, który w życiu miał tylko trzy miłości: żonę, syna i „Chrobrego”. Kochał „Chrobrego” z całej duszy, a chwila, w której osobiście podniósł na nim banderę, była ukoronowaniem jego codziennej troski, wykazanej przez długie miesiące spędzone na budowie tego statku w duńskim mieście Nakskov.

Kuske miał chyba najbardziej lakoniczną książeczkę żeglarską. Urodzony 16 września 1905 roku w Zduńskiej Woli, po ukończeniu Szkoły Morskiej w Tczewie i podchorążówki Marynarki Wojennej rozpoczął służbę w Towarzystwie Okrętowym „Żegluga Polska”, a przeniesiony na parowiec „Polonia”, przepływał na nim aż do momentu, gdy, przeznaczony na starszego mechanika motorowca „Chrobry”, odbył praktykę jako nadetatowy pierwszy mechanik na motorowcu „Piłsudski”, by w 1938 roku przejść do Nakskov na budowę „Chrobrego”.

Myślę, że niewielu kawalerzystów w swym życiu dbało tak o własnego wierzchowca, jak Zygmunt o to swoje stado liczące 11 250 koni. Mechanicznych co prawda, ale KONI. Żaden nie miał prawa nedomagać. Skrytym jego marzeniem było wymyślenie i posiadanie w kabinie takiej miniatury, by mógł obserwować swą stadninę w kłusie, galopie i co koń wyskoczy.

Łączył w sobie wyjątkowe poczucie humoru z wyrozumiałością mędrca dla odruchów, słabości i poczynań bliźnich. „Chrobry” tę jego miłość odwzajemnił. Gdy o północy z 14 na 15 maja 1940 roku „Chrobry” został trafiony bombami w drodze do Bodo na

Lofotach, przedziurawiony pokład nad kabiną Zygmunta wyglądał jak wnętrze krateru. Patrząc z kapitanem z mostku na ten wulkan, obaj zdawali sobie sprawę[^] że Zygmunt o tej godzinie sypia na tapczanie w dużym, ciepłym szlafroku. W ostatniej fazie pożaru, czekając na wybuch pięćdziesięciu ton min pod czołgi, staliśmy w grupie na pokładzie, nad rozwieszonymi sieciami na burcie. Miały one służyć do ewentualnego zejścia, jeśli któryś z okrętów odważy się podejść. Ujrzelśmy nagle Zygmunta wychodzącego z maszyny. Zdusiło nas za gardło. Sądziliśmy, że on już..., a on akurat zjawiał się teraz, by odejść RAZEM z nami. Przed atakiem samolotów radiooficerowie zadzwonili do niego, że mają pyszne parówki i Zygmunt dał się na nie skusić. Po uderzeniu bomb zszedł do maszyny i pozostał tam tak długo, jak mógł, by utrzymać statek bokiem do wiatru. „Chrobry”, zawsze posłuszny, trzymał się jak zdołał najdłużej; nawet wybuch amunicji potrafił odwlec, aż wszyscy zejdziemy na angielski okręt wojenny HMS „Wolverine”.

„Chrobry” legł na wieczną wachłę na Lofotach na szerokości północnej 67°40' i długości wschodniej 13°50'.

Dziwną koleją losu, tak jak kapitan Mamert Stankiewicz znalazł się na wiecznej wachcie w pobliżu miejsca zatonięcia „Piłsudskiego”, tak Zygmunt Kuske, pływając po przejściu na „Batorego” do stref tropikalnych i nabawiwszy się tam nieznaną chorobą, rozstał się z życiem w bliskości rejonów zagłady swego statku. Przewieziony z „Batorego”, zmarł w szpitalu w Edynburgu dnia 13 grudnia 1944 roku, a miejscem jego wiecznej wachty na szerokości północnej 55°58' i długości zachodniej 3°27' jest Warrington Cemetery na zachód od Edynburga.

Chcąc swą wiedzę o racjonalnej opiece nad „stadniną” przekazać następcom, przetłumaczył z angielskiego książkę *The Running and Maintenance of Maine Machinery*.

Jedyny „cień” dostrzegł na Zygmuncie kapitan Edward Pacewicz. Uważał, że Zygmunt, gdyby był na miejscu Witolda, poszedłby z Władysławem Jagiełłą pod Malbork - ale to już zupełnie inna historia, zamieszczona w „Szczerbcu”.

Za akcję na „Chrobrym” Zygmunt Kuske został odznaczony Krzyżem Walecznych. Za akcje we Francji i północnej Afryce oraz ewakuację wojsk brytyjskich z Saint Nazaire nadano mu Order of the British Empire.

Szczerbiec

„Czternastego sierpnia 1018 roku naprzeciw wkraczającym zwycięzcom wyszedł sam arcybiskup kijowski z relikwiami świętych i całym świetnie przyodzianym duchowieństwem, przyjmując zbrojnych gości w monasterze Świętej Zofii. Gdy czoło rycerstwa pod przewodnictwem Bolesława Wielkiego wjeżdżało z triumfem w »złote wrota«, ciął rozradowany Bolesław orężem w bramę. Było to rycerskim znakiem wzięcia w posiadłość opanowanej stolicy. Ale od cięcia zamaszystego w bramę wyszczerbił się miecz Bolesławów i nazywano go odtąd »Szczerbcem«,,.

Współczesna tym wypadkom kronika ruska Nestora, choć upatrująca w Bolesławie wroga, nazywa go wyraźnie - podobnie jak cytowany wyżej kronikarz Gali - Bolesławem WIELKIM. Dawniejsi nasi pisarze silili się utrzymać mu ten przydomek, jak gdyby przewidując, że to nasz pierwszy i ostatni z królów odpowiednio pod każdym względem przygotowany do rządzenia Polską i Polakami. Jednakże w narodzie zasłynął tylko jako Bolesław CHROBRY.

Legenda mówi, że Szczerbcem był ten sam miecz, który Bolesław Chrobry otrzymał w darze od Ottona III, cesarza niemieckiego, w 1000 roku w Gnieźnie. Według innej legendy, szczerba miała jakoby powstać nie w ostrzu, lecz w głowni. Miecz ten był używany przy koronacji królów polskich. Od śmierci Augusta już go w Krakowie nie widziano. Jakże od tego czasu przeszedł koleje - nie wiadomo. Z rąk prywatnych, jako znaleziony w rowie w okolicach Belgradu, trafił w 1810 roku do Ermitażu. Wrócił ten miecz do Polski w 1921 roku. Podobiznę Szczerbca, niedwuznacznie i mocno wyszczerbionego w ostrzu, nieomal ze śladami pyłu z kijowskiej „złotej bramy”, można było oglądać na wspaniałej metalowej płycie, zdobiącej główny hali jednego z naszych siedmiu transatlantyków, „Chrobrego”. Budowę tego nowoczesnego statku ukończono w 1939 roku.

Kapitanem „Chrobrego” został Domejko - Pacewicz. Nie zaliczano go do poliglotów, ale budził podziw wśród pływających z nim oficerów upartym dążeniem do nadrobienia wiadomości z historii i literatury polskiej. Przedmiotów tych nigdy w życiu się nie uczył i jak sam przy każdej okazji podkreślał: „Religii nie uczył - a po Zakonu Bożemu we wszystkich moich atestacjach kreska”.

Pochodząc z rodziny powstańczej, zesłanej na Daleką Północ, nie miał możliwości poznania języka ojczystego i raczej nie zaglądał do słownika, jak Knoetgen, ale tworzył własne słownictwo. Tak więc na przykład „statek latarniowy” to był OKRĘT ŚWIETLANY, a „mała prędkość” - to TICHA IDIM.

W Warszawie znalazł się - z lodów Arktyki - w 1918 roku. Ponieważ trudno tu się było utrzymać z rodziną, zmuszony został przyjąć pracę na prowincji, nie związaną z zawodem.

Gdy w maju 1920 roku nasz hydrograficzny ORP „Pomorzanin” podniósł, jako pierwszy, polską banderę Marynarki Wojennej na Bałtyku, został na nim, jak już była mowa, kapitanem, trzecim z kolei.

Wkrótce zatrudniła go tworząca się właśnie polska flota handlowa.

Najwyżej cenił obowiązek wychowania i wykształcenia dzieci, czyli to, czego brak sam na każdym kroku na statku odczuwał. Toteż gdy udało mu się nadrobić jakąś niewiedzę, rozpierająca go duma kazała mu natychmiast dzielić się osiągniętym sukcesem z oficerami lub ze starszym mechanikiem, Olgierdem Zaborowskim, z którym długo pływali razem na linii palestyńskiej. Piętrzyły się co dzień przed kapitanem na tej linii zagadnienia błahe i ważne, a niektóre uważał nawet za historyczne. Na wszystkie zagadnienia usiłował zawsze sam sobie dać odpowiedź. I tak wspomniały obraz kąpiącej się odaliski, zobaczony w muzeum, stawał się dla kapitana problemem. Głośne na Bliskim Wschodzie odaliski nie były znane w Arktyce. Sama nazwa już była oszałamiająca. Po bardzo dokładnym obejrzeniu obrazu kapitan stwierdził jednak ze spokojem: - Nu cóż takiego, panie, adalistka. Pa mojemu ADALISTKA kobieta jak każda inna, nu może nieźnieja [delikatniejsza] trocha. Zaborowski czarował Domejkę swą wesołością.

- Nu wie co? A? - mawiał do niego kapitan Domejko. - Nu dobryma charakter. Nu, chętnie się z nim uśmieje!

Zaborowski należał do grupy pierwszych absolwentów wydziału mechanicznego Szkoły Morskiej w Tczewie. Wątpiliśmy, czy się dostanie do nieba z powodu braku gorzycy w życiu. Tak jak powiedziane było w „Dziadach”, radziliśmy, by zjadł chociaż dwa ziarnka gorzycy. Na wszelki wypadek.

- A wie pan, panie kapitanie, że starszy marynarz Dmochowski jest podobno żonaty z wnuczką Konopnickiej? - rozpoczął kiedyś Olgierd rozmowę przy obiedzie.

- Nu cóż takiego Konopnicka - nie zdziwił się kapitan Domejko.

- Jak to co? - uniósł się Zaborowski. - Polska poetka, a pan mówi „cóż takiego Konopnicka”?

- Kabieta! - zaczął logicznie rozumować kapitan Domejko. - Nu cóż, panie, kabieta napisać może? A? Nu, baśń! Nu jako baśń? Nu, „Staro baśń”... Nu widzi, że wiem!

Konstanca stała się na linii palestyńskiej naszym portem macierzystym. W nim kończyły się nasze niepokoje związane ze sprawozdaniami, raportami, rozliczeniami z

podróży i listami. Każdorazowe wyjście z Konstancy witaliśmy z uczuciem ulgi. Swobodny już od trosk biurowych kapitan Domejko na widok bezchmurnego nieba, porannego słońca i uroku spokojnego Morza Czarnego zapalał kiedyś chęcią podzielenia się nabytymi wiadomościami z historii. To, czego my już nauczyliśmy się w polskiej szkole, kapitan Domejko poznawał i odkrywał dopiero *teraz*, sam. Morze Czarne nieoczekiwanie naprowadziło jego myśli na niedawno poznane osoby z historii.

- Nu Litowcy, panie inżynierze! - rozpoczął swe przemówienie dosiedzących na pokładzie Zaborowskiego oraz drugiego mechanika, Zygmunta Kuske. - Nu wielki naród! O nich nikt nic nie wie. Ja, panie, wiem! Nu sam się przekonał, jak mało ludzi o nich coś wie. Nu ja, panie, czytał. Nu dużo czytał! Weźni pan sam na przykład Morze Czarne. Nu Olgierd z Kiejstutem. Wjechali, panie, konno do tego morza i całe zabrali dla siebie. Nu trzykrotnie krzyknęli na trzy strony świata, machając mieczami, że biorą całe Morze Czarne w swoje władanie. Nu, panie, o nich nikt nic nie wie! Nu ja, panie, wiem. Akerman, Teodozja, cały Krym należeli do nich. Nu Odessa, panie, nazywała się Kadzybej. Wielki był to port, na sto okrętów. Nu wiedzieli panowie o tym?

Obaj inżynierowie z ręką na sercu przyznali, że nigdy o tym nawet nie słyszeli.

- Nu widzi pan? Troszeczkę niedobrze, że tego w szkole nie nauczyli! A na Morzu Bałtyckim Połaga i Windawa należeli do nich. Nu Psków i Nowogród Wielki też zabrali. Pa memu to i cało Polskę zabrali przy pomocy Jagiełły. Nu Jadwiga, panie! Nu święta kabetabyła. Nu cóż... Jagiełło jo, panie, na śmierć zakochał. Nu a potem pod Grunwaldem... Nu, panie, swego wojska nie daji, a tylko Litowców posyła. Nu, panie, takie postępowanie? A? Nu pomyśli pan tylko sam! Nu a potem mówi do Witolda: „Dawaj, pójdziem pod Malbork!” Nu Witold mówi: „NIE!” Nu, takie postępowanie! Nu, panie, ja by też nieposzed. Nu a pan by poszed?

Zaborowski był w tej chwili niezdecydowany: iść pod Malbork czy nie iść? Dla kapitana Domejki sprawa była zupełnie jasna. To niezdecydowanie Olgierda wzniesiło naturalnie burzę, która by może i ucichła, gdyby nie Zygmunt Kuske. Przez czysto „mechaniczną” solidarność, sądząc, że ostatecznie Zaborowski na pewno pójdzie za Jagiełłą pod Malbork, wyrwał się sam na ochotnika, nie pytany, mówiąc, że ON naturalnie by poszedł.

- Nu że inżynier Zaborowski by poszed, to ja by się nie zdziwił. Numa imię ojca Jagiełły i krzyż Virtuti Militari. Ale dlaczego by pan poszed, to ja nie wiem! - odparł wzburzony kapitan.

Zaborowski twierdził potem, że kapitan Domejko nie poszedłby pod Malbork z

zupełnie innej przyczyny niż ta, którą podawał. Według Zaborowskiego, była to osobista uraza kapitana do Jagiellonów z powodu przedwczesnego zgonu królowej Jadwigi.

Sprawa pójścia pod Malbork zepsuła dotychczasową harmonię współżycia pomiędzy pokładem i maszyną. Pomimo że dyskusja na ten temat ucichła, to jednak kapitan Domejko żywił głęboko ukrytą urazę do Zygmunta za to, że go nie poparł. Od tej chwili, jeżeli kapitan dowiedział się, że coś w maszynie nie w porządku, to mówił niby sam do siebie, ale tak, żeby było dobrze słyhać, zawsze to samo zdanie: „A pod Malbork by poszli!”

Po kilku latach to samo towarzystwo spotkało się w hallu na „Chrobrym”. Olgierd Zaborowski przyjechał na statek jako inspektor GAL-u. Starszym mechanikiem na „Chrobrym” był Zygmunt Kuske, kapitanem - Domejko. Oglądając komisyjnie statek, stanęli przed metalową tablicą z płaskorzeźbą przedstawiającą Bolesława Chrobrego z mieczem w dłoni. Zaborowski nachylił się i wskazując kapitanowi niedwuznaczną i głęboką szczerbę w mieczu zawołał:

- Panie kapitanie! Jakże można było przyjąć tak uszkodzoną tablicę?

Kapitan Domejko nachylił się również i oglądając palec inspektora wetknięty w szczerbę, powiedział:

- Nu kto przyjmował mietaliczeskije przedmioty? Nu, pan inżynier Kuske. Nu, panie inżynierze, nu, jak można było nie dopatrzeć takiej rzeczy? Ja, panie, wszystkiego sam dopatrzeć nie mogę! Nu, pan inspektor Zaborowski ma racje! Wielkie niedopatrzeńje! Nu, kategorycznie pan musi za to odpowiadać. Nu troszeczkę nieładnie, że tak nie dopilnował. Nu wie co? A?

Gdy inspektor Zaborowski, kontynuując żart, zaczął czynić Zygmuntowi wymówki, kapitan Domejko odwrócił się do starszego oficera i zacierając ręce z zadowolenia, powiedział niby sam do siebie:

- Nu troszeczkę niedobrze, że takich rzeczy jak SZCZERBIEC nie pamiętają z historii, a pod Malbork by poszli. Nu chętnie się z nich uśmieje!

I znów - jak od wieków - nowe hordy, tym razem znaczone połamanym krzyżem, zalały Polskę. Skarby wawelskie postanowiono wywieźć z kraju. Szczerbiec i arras opuściły Polskę. Z trudem dotarły do portu w Konstancy. Tam załadowano skarby na rumuński statek „Ardeal”. Gdybyśmy chcieli nazwę tę spolszczyć, byłoby to: „Zalesię”. W istocie chodziło o Siedmiogród, w którym, za lasem, wśród gór, kipiało, jak w kotle od wojen narodowościowych, religijnych i socjalnych. Z Siedmiogrodu pochodził nasz król Stefan Batory. Na naszym transatlantyku „Batory” umieszczony na dziobie herb z trzebia zębami

smoka wyjaśniał nazwę. Smoka miał pokonać Wencelin z rodu Gutgeld, za co otrzymał przydomek BATHOR, czyli „pogromca o odważnym sercu”.

„Siedmiogród” - „Ardeal” w drodze do Francji został zatrzymany przez okręty angielskie i dwa tygodnie przebywał na Malcie, skąd przybył wreszcie do Marsylii w styczniu 1940 roku. Ale już w maju tego samego roku Szczerbiec wraz ze skarbami wawelskimi, uchodząc z Francji, znalazł się w porcie Bordeaux. W ostatniej chwili, tuż przed zajęciem portu przez współczesne krzyżactwo, opuścił Francję na polskim statku „Chorzów”, dowodzonym przez kapitana Zygmunta Górę. Po wyjściu z Bordeaux statek bombardowany był z powietrza. Bomby trafiły w idący w sąsiedztwie „Chorzowa” statek, który poszedł na dno.

Wśród skarbów wawelskich znajdowały się na „Chorzowie” arrasy tkane dla króla Zygmunta Augusta, których miła dla ucha cena wynosiła dwadzieścia tysięcy najlepszych i najpiękniejszych rumaków w owe czasy. W drodze do Anglii spośród wszystkich znajdujących się na „Chorzowie” skarbów wybrano jednakże tylko jeden - Szczerbiec. Przymocowano go do deski, by na wypadek zatonięcia statku ON chociaż się uratował...

Koniec podróży. Przed dziobem „Chorzowa” dobrze znajome kapitanowi Górze ujście rzeki Fowey.

Z Fowey wyruszył Szczerbiec wraz ze skarbami wawelskimi do Londynu, a następnie do Szkocji. Stamtąd, w towarzystwie angielskiego złota, uszedł razem z arrasami do Kanady na pokładzie polskiego transatlantyka „Batory”, którym dowodził kapitan Zygmunt Deyczakowski. Z Greenock wyruszył razem z „Batorym” inny nasz transatlantyk-bliźniak „Chrobrego” - „Sobieski”, pod dowództwem kapitana Zdenka Knoetgena. Na Atlantyku grasowały stada nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Z eskortą, złożoną z wojennych okrętów i samolotów, oba nasze statki szczęśliwie przybyły 13 lipca 1940 roku do portu Halifax, skąd Szczerbiec i skarby wawelskie przez Montreal wyruszyły do Ottawy.

W świecie walczone na ziemi, morzu i w powietrzu. Uratowana polska flota handlowa współuczestniczyła w wojennym wysiłku. Aby flota żyła, należało szkolić dla niej nowe kadry. Uczniowie z „Daru Pomorza” grupami doksztalcali się w angielskiej Szkole Morskiej w Southampton. Doświadczonych marynarzy, wytypowanych przez dowództwa statków, kształcono na kursach szyprów i mechaników okrętowych.

Na jednym z takich kursów w Londynie kierownik nie mógł rozwiązać zagadki: dlaczego wytypowano tu palacza Mawiniaka? Mawiniak miał lat około pięćdziesięciu. W dzieciństwie ukończył kilka klas miejskiej szkoły w Chersoniu. Według zgodnej opinii

wszystkich wykładowców, nie zdradzał zainteresowania ani jedynym przedmiotem wykładanym na kursie.

Sytuację wyjaśnił nieco sam Mawiniak. Zgłosił się do mnie, jako opiekuna tych kursów, mówiąc:

- Panie, do kogo iść! Krzywda mi się dzieje. Tak mnie skrzywdzili!

- Kto? - spytałem.

- Kto? Pan jeszcze pyta? Wiadomo... ci, co mnie na kurs wysłali.

- Kto pana wysłał?-Jan.

- Jaki Jan?

- Jaki, pan pyta? Kwapiński, minister i premier w jednej osobie teraz. To on! Widzi pan, było to tak. Byliśmy na jednym statku w konwoju z Murmańska. Lepiej już tego nie przypominać. Bardzo mnie polubił. I popatrz pan, jak mnie ten przyjaciel urządził...

- Przecież to zaszczyt dla pana, że został pan wytypowany. Otrzymuje pan pełne pobory...

- Pełne pobory! Pan żartuje! Dobrze panu tak mówić, ale mnie niewystarcza na życie.

Rozmówca mój przybrał bardzo smutny wyraz twarzy. Tak wyglądała chyba najbardziej tragiczna maska w teatrze greckim. Właściciel tej maski był „średniego wzrostu” - według naszej tczewskiej, szkolnej „gwary”. W Tczewie, w Szkole Morskiej, nie mieliśmy nigdy żadnego kolegi niskiego wzrostu. W najgorszym wypadku posiadał WZROST ŚREDNI. Owi „średniacy” był to „naród” najbardziej drażliwy i wrażliwy. Kolegów liczących ponad metr osiemdziesiąt wzrostu nazywali kalekami.

Mając przed sobą „ucznia średniego wzrostu”, rozumiałem, że jest on również bardzo wrażliwy i delikatny.

- Ma pan tu rodzinę? - spytałem.

- Panie! Co pan?! Rodzinę? - Lekka mgła przesłoniła oczy w umęczonej twarzy. - Widzisz pan, jest tak: Jak jestem w porcie, to muszę tego... jak pan sam rozumiesz... wypić. Byłem na dobrym statku. Trzy dni w morzu i dzień w porcie. To wystarczało. A teraz co dzień w porcie. Co dzień bombardują, od wieczora do rana. Jakaż nauka?

- Rozumiem! Ale przecież wszyscy się na kursie uczą, wszyscy pracują pilnie. Tylko pan jeden nie może się z tego powodu uczyć, że bombardują.

- No tak! Ale może inni nie potrzebują wypić?

- Więc chce pan zrezygnować z kursu i pójść na statek?

- Tak! Ale chcę wrócić na ten sam, na którym byłem. Bo mnie skrzywdzili.

- Rozumie pan sam chyba, że to niemożliwe. Pana miejsce już dawno zajęte. Statku

na tak krótkich rejsach wszyscy się trzymają. A na inny statek pan pójdzie?

- Nie! To już będę cierpiał na tym kursie i w tym Londynie. I cierpiał.

- Przecież on śpi jak dziecko na wszystkich wykładach – biadał kierownik kursu. - Gdy go obudzić, to tłumaczy, że przecież całą noc bombardowali i mówi: „Pan kierownik zamiast cieszyć się, że żyję i przyszedłem na kurs, to pan mnie budzi. Co za ludzie!” Przecież on egzaminu nie zda.

- Może się zdarzyć jeden wypadek, że ktoś nie zda – pocieszałem kierownika.

Nadszedł wreszcie egzamin. Przepisowo każdy ze zdających wyciągał kartki z pytaniami. „Pokrzywdzony” zdawał z zawodowych przedmiotów jedną i tą samą metodą. Na każde pytanie odpowiadał, wymieniając głośno kilkanaście znanych mu terminów, nie mających ze sobą żadnego związku.

Z nauki o Polsce wyciągnął temat: „Konstytucja Trzeciego Maja”. Odczytał głośno pytanie z kartki i ani słowa nie powiedział. Wykładowca, spocony za niego, zapytał:

- Panie Mawiniak! Jakie pytanie chciałby pan wyciągnąć z tego przedmiotu?

Twarz Mawiniaka przybrała znajomy mi już wyraz najbardziej bolesnej greckiej maski. Czuję, że cała komisja egzaminacyjna cierpi wraz z nim tak samo mocno. Mgła, która zasnuła oczy nieszczęśliwca, wprowadziła pewne ukojenie do wyrazu jego umęczonej twarzy i złagodziła ból komisji. Milczał.

- Panie Mawiniak! - próbował znów wykładowca. - Niech pan nam powie, co pan najlepiej pamięta z historii Polski w ogóle.

Komisja wpatrywała się w twarz Mawiniaka z troską i niepokojem, nie będąc pewna, czy w ogóle słyszy on pytanie.

Aż naraz mgła z oczu ustąpiła. Wyraz twarzy przestał być cierpiący. Mawiniak otworzył szeroko oczy. Patrzył na komisję nawet z życzliwością. W jego źrenicach zabłysło dziwne światło. Wydawało się, że Mawiniak ma widzenie. Wyprostował się, podniósł zaciśniętą pięść do góry, jak gdyby miał zamiar kogoś uderzyć, i nareszcie przemówił:

- A Bolko, jak wyrznął pałaszem w bramę... zupełnie sobie pałasz popsuł. Zupełnie...

Po tym wysiłku ciało Mawiniaka skurczyło się. Pięść opadła, oczy zasnuła mgła, a twarz przybrała ponownie wyraz wielkiego cierpienia. I znów milczał.

Dnia 4 stycznia 1961 roku Szczerbiec, wraz ze skarbami wawelskimi, wyruszył z Bostonu do Polski na statku „Krynica”.

Ostatnia parada

21 lutego 1969 roku Telewizja Polska nadała w dzienniku wieczornym sprawozdanie z pożegnania naszego pasażerskiego motorowca „Batory” przez jego wielbicieli w Anglii. „Batory” właśnie przekraczał granicę z teraźniejszości w przeszłość.

Podczas oglądania tego programu jeszcze raz przedelfilowała w mojej wyobraźni siódemka naszych transatlantyków, nabytych przez Rzeczpospolitą Polską w okresie pomiędzy pierwszą a drugą wojną światową (dokładnie w latach 1930-1939). Losy tych statków i ich kapitanów ożyły w mych wspomnieniach niejako ciągnęła ich historia, lecz jako ułamki niektórych faktów - ważnych i mało ważnych, niekiedy zabawnych, niekiedy smutnych. Przemknęły *przez* myśl na podobieństwo błyskawicznych wrażeń, odbieranych wzrokiem podczas defilady, notujących jednocześnie nic nie znaczące szczegóły umundurowania, promień słońca odbity od powierzchni szabli lub guzika, wysokie odznaczenia bojowe na sztandarach pułkowych lub pył na butach żołnierskich.

Patrzyłem w telewizor i słuchałem wruszających wypowiedzi DZIECI (teraz były to osoby dorosłe). Przypominały każdy szczegół ze swej podróży do Australii, chlubiąc się przyniesionymi ze sobą, a zabranymi przed dwudziestu kilku laty, przedmiotami, stanowiącymi część pokochanego przez nie statku. „Dzieci” mówiły o statku, jak o żywej istocie, posiadającej DUSZĘ tak dobrą i piękną, że dziś, wspominając przeszłość, nie kryły się ze swym wielkim wzruszeniem i żalem, iż na wieczną wachtę (prozaicznie: na złom) odchodzi ktoś dla nich bardzo bliski i kochany.

Tę duszę statku niekiedy na żaglowcach przedstawiano jako galion, nawet duży „h” rozmiarów. Być może dla dzieci angielskich było to bardziej zrozumiałe, gdyż słyszały już, że na jednym z angielskich okrętów wojennych galion wyobrażał króla angielskiego. Kapitan tego okrętu, kiedy zobaczył okręt francuski, zawrócił, unikając walki. Wówczas jeden z marynarzy zdjął z siebie kurtkę i owinał nią głowę króla. Zapytany przez oficera, co to ma znaczyć, odpowiedział, że nie chce, by król widział, jak uciekają przed nieprzyjacielem. Działo się to w okresie, gdy kary cielesne stały na „wysokim poziomie” i karano za byle co.

Pierwszy- statek, wiodący defiladę w mojej wyobraźni, to motorowiec „Piłsudski” - z ozdobą dziobową, stwierdzającą, że CHCIEĆ TO MÓC! Galion - symbol duszy tego statku - potwierdzał tylko to, że dzięki CHĘCI dosłownie KILKU LUDZI, uważanych za „pomylnych”, Polska zrobiła na morzu KROK - od niczego do transatlantyckiego, luksusowego statku pasażerskiego, najszybszego i największego na Bałtyku, z przeznaczeniem do służby

na linii Gdynia-Ko-penhaga-Nowy Jork. Tonaż i zanurzenie „Piłsudskiego”, przystosowane ściśle do przechodzenia przez cieśniny duńskie, uczyniły statek zupełnie bezbronnym wobec sztormowych i niesztormowych fal - każda bezkarnie wchodziła na dziób, grożąc niespodziewanym zmyciem ludzi za burtę. Ponieważ jeszcze stwierdzono, że przechyły statku, tak bardzo męczące załogę - i tę na służbie, i tę śpiącą - są dozwolone wyłącznie do trzydziestu stopni. Z manewrowaniem było jeszcze gorzej. „Piłsudski” słuchał jak gdyby tylko kapitana Mamerta Stankiewicza. Pilotom stwarzał trudności. Denerwował nawet najbardziej doświadczonych sterników. Ale... byliśmy z niego dumni, mimo głęboko utajonej goryczy, jaką napełniała nas jego bezbronność wobec fal i ta ograniczona do trzydziestu stopni stateczność.

„Piłsudski” nie zginął w boju. W drodze do Nowej Zelandii, w kilka godzin po opuszczeniu Newcastle-upon-Tyne, trafiony dwoma torpedami (niektórzy wołają: minami), zatonął 26 listopada 1939 roku. Dziwny traf połączył los statku i tego, który go budował - kapitana Mamerta Stankiewicza. Kapitan odszedł na wieczną wachtę razem ze statkiem. Był to swego czasu jedyny człowiek, który zrobił pierwszy krok, by stworzyć Polskie Towarzystwo Żeglugowe. Jako pierwszy naczelnik wydziału nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie uratował dla szkoły CZARNY BARK „Lwów”, zapewniając, że jednostka ta zapracuje na własne utrzymanie. I tak 3 czerwca 1922 roku wyruszył / pierwszym ładunkiem drewna na podkłady kolejowe z Gdańska do Birkenhead.

Kolejno „kapitanował” Mamert Stankiewicz na każdym z zakupionych czy budowanych statków: na parowcach - „Wilno”, „Premier”, „Niemen”, „Pułaski”, „Polonia” i motorowcu „Piłsudski”.

Z cmentarza w Hartlepool, na którym został pochowany kapitan Mamert Stankiewicz, widać na horyzoncie wody nad jego zatopionym statkiem, a na tablicy nad grobem kapitana widnieje napis informujący, że nadano mu pośmiertnie VIRTUTI MILITARI.

Za „Piłsudskim” przesuwa się w mych myślach motorowiec „Batory”, z ozdobą dziobową króla Stefana Batorego. Z nią wiąże się legenda, według której trzy zęby smoka na tarczy herbowej króla umieścić miał BATHOR, czyli POGROMCA O MĘŻNYM SERCU. Usiłował go naśladować kapitan Eustazy Borkowski, informując w swych przemówieniach, wygłaszanych po wybuchu drugiej wojny światowej, w jaki sposób będzie zwalczał okręty podwodne. Zapewniał przy tym, że ma mężne serce i nieprzyjaciół się nie boi.

Sławą okrył „Batorego” Zygmunt Deyczakowski, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z 1929 roku, jednakże nie z powodu sztuki wojennej, pomimo że przez kilka lat dowodził „Batorym” w wielu akcjach bojowych. Był on wielkim, żywym sprawdzianem teorii lorda Nelsona: *YOU CANNOT be a good officer without being a gentleman*. (Nie możesz być dobrym oficerem, nie będąc dżentelmenem). Otóż Zygmunt Deyczakowski był właśnie tym dżentelmenem na najwyższym poziomie. Sprawa DZIECI i BUNT GUNNERÓW (artylerzystów) były tematem nie kończących się opowiadań. „Naoczni” świadkowie twierdzili, że „zbuntowani artylerzyści” byli przedmiotem debaty u lorda Mountbattena, należącego do rodziny królewskiej. Już Rzymianie odkryli, że *FAMA CRESCIT EUNDO* (wieść rośnie podczas drogi). O tyle to możliwe, że Zygmunt Deyczakowski był mu przedstawiony. Przed nim został przedstawiony MOUNTBATTEN'owi starszy oficer z któregoś angielskiego statku. Adiutant zaprezentował go lordowi jako POLIGLOTE. Zapytany przez lorda, jakie zna najlepiej języki, odpowiedział: *English and BAD ENGLISH* (czyli angielski i łajanie w tym języku). Odpowiedź bardzo lorda usatysfakcjonowała. Rzecz prawdopodobna, iż „bunt artylerzystów” był rozpatrywany przez tegoż lorda.

BUNT DZIECI ANGIELSKICH, które zmusiły władze do odesłania ich do Australii na „Batorym”, bez przesiadania na inny statek, przysporzył więcej sławy i rozgłosu „Batoremu” niż wszystkie akcje bojowe, w jakich brał udział. Bunt ten nie zachwiał tronem króla Anglii, Jerzego VI, ale bezsprzecznie rozślawił imię kapitana Zygmunta Deyczakowskiego. W okresie drugiego POTOPU na nasz kraj usiłowaliśmy „ku pokrzepieniu serc” na wszystko patrzeć przez pryzmat „Potopu” Sienkiewicza. To podobieństwo sytuacji znalazło wyraz w nadawaniu naszym statkom nazw z Trylogii. I tak mieliśmy parowce: „Częstochowa” (Robur IV), „Kmicic” (Robur III) i „Zagłoba” (Robur VIII). Wyczyny załóg z naszych statków - które stanowiły cząsteczki wolnego skrawka polskiej ziemi - podnosiły ducha, dopomagały przetrwać, a i humor odgrywał niepoślednią rolę. Historię każdego statku dałoby się wyrazić epopeją, gotową zaćmić „Iliadę” i „Odyseję”. Nic dziwnego, że dzięki wielkiemu poczuciu humoru u Anglików legenda mówiła o zachwianiu tronu angielskiego przez kapitana „Batorego”.

Artylerzyści jego królewskiej mości króla Anglii Jerzego VI, zaokrętowani na „Batorym” pod dowództwem kapitana żeglugi wielkiej Zygmunta Deyczakowskiego, od początku swej służby na tym okręcie powoli, ale stale wrastali w jego życie. Z wielu niebezpieczeństw, jakie zagrażały statkowi niechybną zagładą, wychodzili cało. Statek, przystosowany do dowodzenia, brał udział we wszystkich udanych i nieudanych-akcjach z

pogranicza wyczynów pana Andrzeja Kmicica z „Potopu”. Polski duch waleczności, duma i wiara ogarnęły również artylerzystów jego królewskiej mości.

Artylerzyści ci (zgodnie ze swymi relacjami) wyszli cało z Ojii-beron, Bayonne, Arzew, Andalouses, Sycylii, Salerno, Anzio, St Tro-pez, Frejus, Pampelonne, Cavalaire, Ile du Levant oraz Ile de Port-Cros i z takich akcji, których miejsca nikt nie określał stopniem szerokości i długości geograficznej. Gdy zostali zatrzymani przez patrol żandarmerii polowej w Bombaju w styczniu 1945 roku, podczas wojny z Japończykami, tłumaczyli się, że przepustki wydawane przez rząd jego królewskiej mości króla Anglii ich nie dotyczą i nie obowiązują, ponieważ są oni teraz żołnierzami kapitana polskiego okrętu „Batory”, Sigismunda Deyczakowskiego. Mówili to takim tonem, jak gdyby SIGISMUNDUS był nie tylko królem, ale i cudotwórcą, który potrafi ich ochronić i wyprowadzić ze wszystkich opresji. O tym, że „Batory” jest *in His Majesty's Service*, czyli w służbie jego królewskiej mości króla Anglii Jerzego VI, zapomnieli. By pomóc im w odzyskaniu pamięci, żandarmeria zabrała ich ze sobą. W drodze do nie zamierzonego przez siebie celu podróży napotkali marynarzy z „Batorego” i wyjaśnili im szybko, w jakich znaleźli się opałach. Błagali, by kapitan jeszcze raz ich wyratował. Przynękali za to wdzięczność więcej niż dozgonną, bo trwającą przez wszystkie następne pokolenia, aż do wygaśnięcia rodu.

BUNT GUNNERÓW zaćmił naturalnie zbuntowanie przez Kmicica chorągwi Głowbiczka i przyprowadzenie jej do obozu Sapiehy. Nasz Sigismundus wcale nie zamierzał podnosić buntu wśród żołnierzy Jerzego VI ani zabierać mu tronu wobec faktu, że... piękna księżna Kentu była upatrzona przez naszych monarchistów na królową Polski. By uniknąć konfliktu, natychmiast udał się do C-in-C, co oznacza Commander in Chief (głównodowodzący). „Bunt” w rezultacie wywołał wiele śmiechu na najwyższym poziomie, a Sigismundowi przyniósł największy zaszczyt ze wszystkich dotychczas doznanych.

Był to więc czwarty KONTAKT uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie z sasko-koburską rodziną królewską (Sachsen-Coburg-Gotha), poczynając od Jerzego V (1910-1936). Korespondencja tego króla z uczniem Szkoły Morskiej w Tczewie, Mariuszem Moczulskim, pieczętującym się Sforza, trwała przez trzy lata. Nie dała ona jednak pozytywnego rezultatu, który mógł znaleźć wyraz w powiększeniu terytorium Polski -przez nabycie wyspy położonej w Kanale Angielskim, stanowiącej prywatną własność króla. Mariusz tłumaczył się, że nie nabył jej, ponieważ administrowanie zabrałoby mu zbyt wiele czasu, nie mówiąc o braku kilku cyfr aa początku kwoty, jaką dysponował na kupno tej posiadłości. W każdym razie stosunki już były nawiązane.

Jerzy VI (1936-1952) był synem Jerzego V i właśnie jego tronem „zachwiał” kolega

Mariusza z tego samego kursu absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie, Zygmunt Deyczakowski. Mariusza król tytułował Comt, a Zygmunta nazwaliśmy Dejem, co w atmosferze POTOPU, w jakiej żyliśmy, bardzo do niego pasowało.

Mimo trwania drugiej wojny światowej stosunki z panującą rodziną królewską układały się coraz lepiej. I tak, gdy byłem dyrektorem Gimnazjum i Liceum Morskiego w Anglii, szkoła ta ofiarowała model okrętu „Golden Hind” jako prezent ślubny dla córki Jerzego VI, Elżbiety. Model można było oglądać na filmie wśród innych prezentów, otrzymanych przez przyszłą królową, na tle makatki utkanej własnoręcznie przez Gandhiego.

Szczyt kontaktów z panującą rodziną królewską w Anglii osiągnął mój kolega z tego samego rocznika Szkoły Morskiej w Tczewie (1928), Michał Leszczyński -jako malarz nadworny królowej Elżbiety II.

Parowiec „Pułaski” nie miał ozdoby dziobowej. Ta, którą mu przydałem, być może najbardziej odpowiada duchowi statku. Krzyż, jaki dostał Kazimierz Pułaski za obronę Częstochowy, z napisem: POD TYM ZNAKIEM ZWYCIĘŻYSZ, był echem „widzenia” Konstan-tyna Wielkiego (krzyż na niebie z tym samym napisem) oraz echem denara Mieszka I - też z krzyżem na niebie.

Z ducha był „Pułaski” najbardziej pracowitym statkiem. „Polonia” i „Kościuszko” zimą odpoczywały, a „Pułaski” niestrudzenie, wśród najstraszniejszych sztormów na Północnym Atlantyku, walczył z oceanem. Zawsze niezmordowany i zwycięski, jak ten, którego imię nosił. Dowodzony głównie przez kapitana Zdenka Knoetgena, był pierwszym transatlantykiem, który 13 stycznia 1931 roku wyruszył z polską załogą pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza do Nowego Jorku. Pod kapitanem Knoetgenem przekroczył w marcu 1936 roku równik, otwierając nową linię do Ameryki Południowej. Po odejściu kapitana Knoetgena na motorowiec „Sobieski” - pływał w dalszym ciągu na tej linii.

W czasie drugiej wojny światowej „Pułaski” został internowany przez Francuzów w Conakry. Dzięki inicjatywie starszego oficera Wiktora Balczunasa (absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z 1930 roku) „Pułaski” „zbiegł” z Conakry 9 lipca 1941 roku - pod ogniem baterii nabrzeżnych.

Parowiec „Polonia” pierwszy miał swój hymn, skomponowany przez kapelmistrza orkiestry okrętowej. Melodia hymnu pozostała w mej pamięci, słowa zatarł czas, z wyjątkiem czterech: BRAWO, NIECH ŻYJE POLONIA!

Melodię hymnu „Polonii” słyszały białe domki Casablanki, a potem i zimne wody

okręgu polarnego - w dniu 23 lipca 1931 roku, kiedy to po raz pierwszy polska bandera wkroczyła na wody Arktyki pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza. „Polonia” przez niego dowodzona była wielką szkołą rzetelnej pracy na morzu, szkołą nowych kadr dla najbardziej nowoczesnych statków transatlantyckich. W 1935 roku większość załogi „Polonii” przeszła na najnowocześniejszy statek w skali światowej, jakim był motorowiec „Piłsud-ski”.

„Polonia” nie tylko z nazwy przypominała postać polskiej matrony, ale również z zachowania: była zawsze stateczna i pełna godności; na żadne poufałości z falami nie pozwalała, nawet przy ciężkich sztormach. Nie miała „Polonia” ozdoby dziobowej. Ta w mej wyobraźni kojarzyła się z symbolem POLSKI na paryskim pomniku Adama Mickiewicza i właśnie tą POLONIĄ Mickiewicza ozdobiłem dziób statku. „Polonia” była zawsze wytwornym skrawkiem Polski i kroczyła z wielką powagą oraz rozwagą.

Parowiec „Kościuszko”, wstawiony „cudami” kapitana Eustazego Borkowskiego, pozostawiony przez niego, pływał jakiś czas pod kapitanem Edwardem Pacewiczem. Przed samym wybuchem drugiej wojny światowej, w nocy z 28 na 29 sierpnia 1939 roku, wyprowadził go z Gdyni odwołany z wypoczynku w Zakopanem kapitan Mamert Stankiewicz. W Anglii „Kościuszko” przemianowany został na ORP „Gdynia” i służył przez pewien okres za szkołę Marynarki Wojennej pod dowództwem młodszego brata kapitana Mamerta Stankiewicza, Romana. Potem -na propozycję Admiralicji angielskiej –komandor Roman Stankiewicz zgłosił się na ochotnika na dowódcę francuskiego okrętu MAEDOK, ginąc na nim w rok po śmierci brata, 26 listopada 1940 roku. Z kolei, gdy ORP „Gdynia”, przechodząc do Marynarki Handlowej, odzyskała imię „Kościuszko”, dowództwo objął najstarszy z braci Stankiewiczów, również komandor, imieniem Jan.

Był „Kościuszko” statkiem czułym i delikatnym; fal nie przyjmował. Ale w zależności od humoru - pusty, bez ładunku - zawsze gotów był się wywrócić. Raz w Nowym Jorku, gdy do pustego statku zaczęto sypać bunkier i zbyt wiele na jedną burtę, zaczęły nagle pękać liny i na tych cienkich już jak nitki linach statek zatrzymał się. Był trochę jak kapryśne dziecko. Nawet załadowany, potrafił zrobić niespodziewany przechył, tłukąc niemiłosiernie talerze i szklanki.

„Kościuszko” nie miał ozdoby dziobowej. Na podobieństwo herbowych ozdób królewskich dałem mu fikcyjny galion w formie herbu Tadeusza Kościuszki - ROCH. W tej postaci Amerykanie wystawili Kościuszcze pomnik w parku Westpoint. Statek „Kościuszko”, podobnie jak Tadeusz Kościuszko, nie znał się na inżynierii w zakresie stateczności, ale był

w swej prostocie bycia i umiejętnościach sztormowania równie mądry jak jego patron.

Motorowiec „Sobieski”, jak król w historii Polski, sławą bojową przewyższał może nawet „Batorego”. Będąc statkiem nowym - banderę podniósł 15 czerwca 1939 roku - w czasie drugiej wojny światowej nie opuścił żadnej poważniejszej operacji inwazyjnej, ustanawiając swojego rodzaju REKORD PRACOWITOŚCI I SZCZĘŚCIA pod kapitanem Zdenkiem Knoetgenem. Statki, którymi dowodził, przyjmowały jak gdyby dewizę kapitana Knoetgena: SZCZĘŚLIWY, KTO NIEPOSTRZEŻENIE PRZEJDZIE PRZEZ ŻYCIE. Nie wydaje się, by na sposobie bycia kapitana Knoetgena zaważyło niedostateczne opanowanie gramatyki języka polskiego. Milczący, w stałej równowadze, nie używał nigdy słów: JA, MÓJ. Nie ulegał wrzaskliwym odruchom, rozkazy wydawał przyciszonym głosem. Towarzyszyła im, jeśli tak można powiedzieć, POGODNA LOGIKA i jak najdalej posunięte zaufanie do tego, komu rozkaz wydawał. Zjawienie się na mostku kapitana Knoetgena stwarzało atmosferę odprężenia i ufności.

Po wojnie, w 1950 roku, przeszedł „Sobieski” pod mianem „Gruzja” pod banderę Związku Radzieckiego i był zatrudniony jako statek wycieczkowy na Morzu Czarnym. Kapitan Knoetgen zaś jakiś czas mieszkał w Nowej Zelandii, potem, aż do śmierci, w Australii.

„Sobieski”, będąc bliźniakiem „Chrobrego”, miał wszystkie jego zalety i był, jak on, bez wad. Zwrotny do niewiarygodności, jak mała motorówka, zgadywał prawie myśli przy manewrowaniu.

Ozdoba dziobowa w postaci herbu JANINA w pełni odpowiada walecznemu duchowi „Sobieskiego”. ECHO poloneza As-dur w Polskim Radiu wiąże się w moim odczuciu z echem bitwy pod Wiedniem.

Motorowiec „Chrobry”, najmłodszy nasz transatlantyk, otrzymał ozdobę dziobową w postaci orła bez korony. Gdy dowiedzieliśmy się o tym na „Darze”, byliśmy głęboko zasmuceni. Przecież chodziło o króla, który bił denary z orłem w koronie, którego liczni krewni byli królami, a on sam o koronę ciągle się starał. Nie mogliśmy zrozumieć, komu zależało na wyrządzeniu takiej krzywdy najlepszemu i najdzielniejszemu z naszych władców. W tej sytuacji na okładce dałem mu ozdobę fikcyjną, ale pochodzącą od samego króla Bolesława, w postaci DENARA, który ma wieścić światu, że jest kraj POLONIE i jest on królestwem, o czym świadczy korona na głowie orła. O tym, że jest to kraj olbrzymi, mówi hieroglif na piersi orła, przedstawiający ziemię i pięć punktów, zamiast egipskich punktów

trzech, oznaczających MNOGOŚĆ. Ta ozdoba dziobowa mówi: Jestem wolny i potężny.

„Chrobry” był statkiem bez wad. Sztormowanie na nim było „u-ciechę”, bo nie pozwolił nigdy żadnej fali wejść na dziób. Przy manewrowaniu wydawało się, że zgaduje myśli, taki był zwrotny. Trafiony bombami zapalającymi, stwarzał wrażenie, że rozumie sytuację: pozwolił kapitanowi Zygmuntowi Deycz akowskiemu i starszemu mechanikowi Zygmuntowi Kuske tak manewrować, by płomienie nie spaliły nas wszystkich przez gwałtowną zmianę kursu, co spowodowało, że ogień nie doszedł zbyt szybko do gardzieli ładowni, w której załadowane były bomby pod czołgi.

Jako dozorujący budowy statku starszy mechanik Zygmunt Kuske dostąpił zaszczytu podniesienia na „Chrobrym” bandery 27 lipca 1939 roku. Był przy narodzinach statku, a w niecały rok, 15 maja 1940, świadkiem wymierzonego mu śmiertelnego ciosu u Lofotów. Sam rozstał się z życiem niedługo potem w szpitalu w Edynburgu, dotknięty tropikalną chorobą (13 XII 1944). Spoczął na cmentarzu oddalonym o kilka stopni szerokości i długości geograficznej od miejsca, gdzie znalazł swój koniec wypalony „Chrobry”.

I tak w tej „paradzie”, przyczynku serio do anegdotycznych opowieści, przedefiniowało siedem naszych transatlantyków, z których większość była moimi i z którymi wiązała się część mojego życia. Oczywiście wyobraźni oglądałem ich „ugalionowane” dzioby, już przez budowniczych lub dopiero przeze mnie. Starłem się galionem wyrazić ideę statku wiążącą się z jego imieniem i duszą, która przejawiała się w jego „życiorysie”. Wizualnie tę „paradę” przedstawiłem na okładce książki, pragnąc, przyznając się, zasugerować nią czytelnikowi mój punkt widzenia.

Nie ma już wśród „żywych” statków żadnego z tych siedmiu transatlantyków i nie ma też wśród nas ich kapitanów.

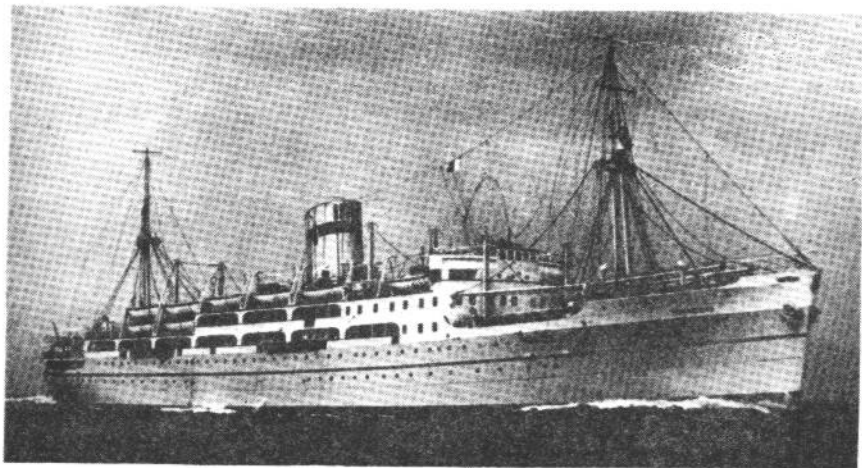
Co do głównego bohatera, Szamana Morskiego, to poza okresem zatrudnienia w naszej flocie trudno o pewniki w jego życiorysie. Wiadomo, że urodził się 12 marca 1887 roku w Warszawie, że bodaj już w wieku chłopięcym, rzucając gimnazjum, poszedł na morze. Pracował jako junga (chłopiec okrętowy), a potem uczył się w szkole morskiej w Rydze i służył jako oficer w rosyjskiej flocie handlowej. Po pierwszej wojnie światowej na dziesięć lat zmienił zawód, jeżdżąc w Paryżu własną taksówką. Wróciwszy do Polski, w sobie wiadomy sposób dostał się jako kapitan do polskiej floty, najpierw na parowiec „Premier”, a potem na „Kościuszkę” i odtąd pełnił obowiązki kapitana na transatlantykach w żegludze pasażerskiej w Polskim Transatlantyckim Towarzystwie Okrętowym i w Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe: na „Kościuszcze”, „Pułaskim”, „Piłsudskim” i „Batorym” (od

stycznia 1936 do 20 IX 1939). Wraz z wybuchem drugiej wojny światowej Borkowski, przywykły do pompy i autoreklamy, udzielał wywiadów, przechwalał się, jak to będzie sobie radził z wrogiem, nie respektując zakazów tego rodzaju zachowania ze strony władz. Dyrekcja GAL-u w tej sytuacji zdecydowała się zdjąć go ze stanowiska.

Wraz z polskimi statkami minął dla niego bezpowrotnie okres świetności i Legendy, w którym budził u jednych uwielbienie, u innych zdecydowaną niechęć, a u jeszcze innych ciekawość.

Sam zresztą był twórcą tej legendy, bo jak pisze Władysław Milewski: „...Eustazy Borkowski był wielkim aktorem, zamiłowanym w graniu roli Kapitana Siedmiu Mórz, zdobywcy Błękitnej Wstęgi Bałtyku i wielu innych tytułów, które przeważnie, prawdę mówiąc, sam wymyślał! Sam również wymyślał większość historii o nadzwyczajnych przygodach, które mu się przydarzyły na morzach i oceanach świata”. („Na morzu i na lądzie”, s. 118).

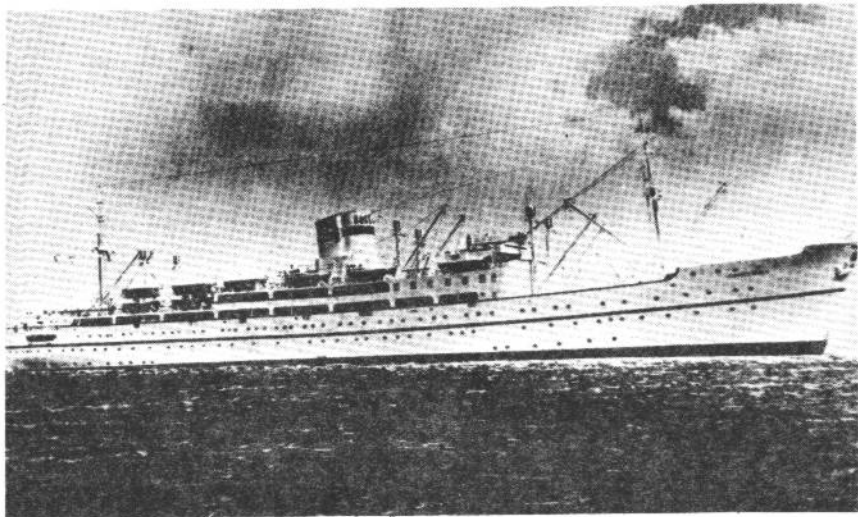
Zmarł 16 maja 1960 roku w Hoboken w Nowym Jorku, a został pochowany w Hanover w stanie Nowy Jork. Żył siedemdziesiąt trzy lata.



Motorowiec „Sobieski”, pod kapitanem Zdenkiem Knoetgenem, nie ma tu drugiego komina (bo tak właśnie go zaprojektowano), którym tak bardzo zmartwił się kapitan Edward Pacewicz, zwany Domejko. („Sobieski”)

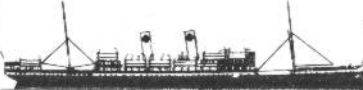

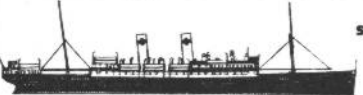






Kapitan Domejko w karykaturze.



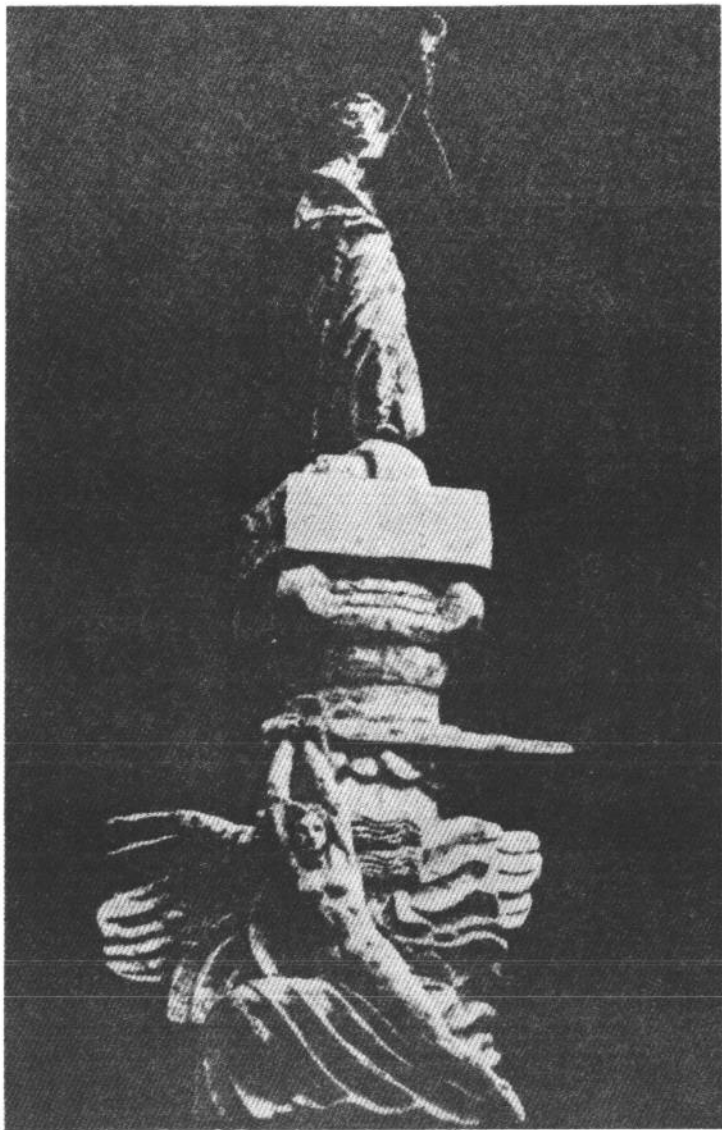
Drugi nasz jednokominowy motorowiec „Chrobry”, bliźniak „Sobieskiego”, którego pierwszym kapitanem był Edward Pacewicz-Domejko. („Chrobry”)

Plaskorzeźba przedstawiająca Bolesława Chrobrego w głównym hallu „Chrobrego”. („Szczerbiec”)

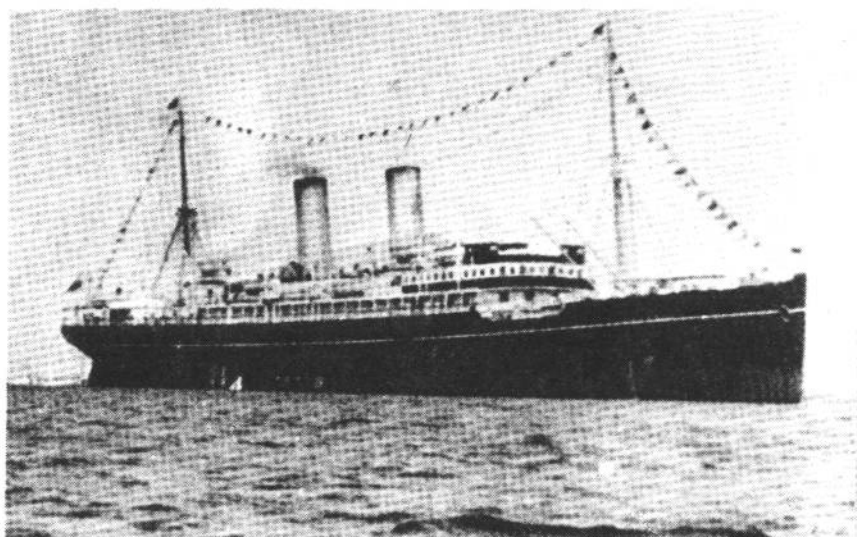
NAZWA STATKU, port budowy i data wodowania (s.s. - statek parowy, m.s. - statek motorowy)	pojemność BRT	prędkość w węzłach	liczba pasażerów	na złom: data i miejsce	lat życia
 s.s. „POLONIA” Glasgow 1910	7.500	14	1100	10 I 1939 Genua	29
 s.s. „PUŁASKI” Glasgow 1912	6.345	14	900	1949 Blyth	37
 s.s. „KOŚCIUSZKO” Glasgow 1915	6.852	14	1000	1950 Blyth	35
 m.s. „PIŁSUDSKI” Monfalcone 19 XII 1934	14.294	20	750	storpedowany 26 XI 1939 53° 49' N 0° 34' E	5
 m.s. „BATORY” Monfalcone 3 VII 1935	14.287	18	770	1971 Hongkong	36
 m.s. „SOBIESKI” Newcastle 25 VIII 1938	11.030	17	1164	1981 Morze Czarne	43
 m.s. „CHROBRY” Nakłów 25 II 1939	11.442	18	1098	zbombardowany 15 V 1940 67° 40' N 13° 50' E	1

Źródło - J. Miciński, S. Kolicki: „Pod polską banderą”. Gdynia 1961.

U w a g a : Sylwetki statków w tablicy są nieproporcjonalne do ich rzeczywistej wielkości.

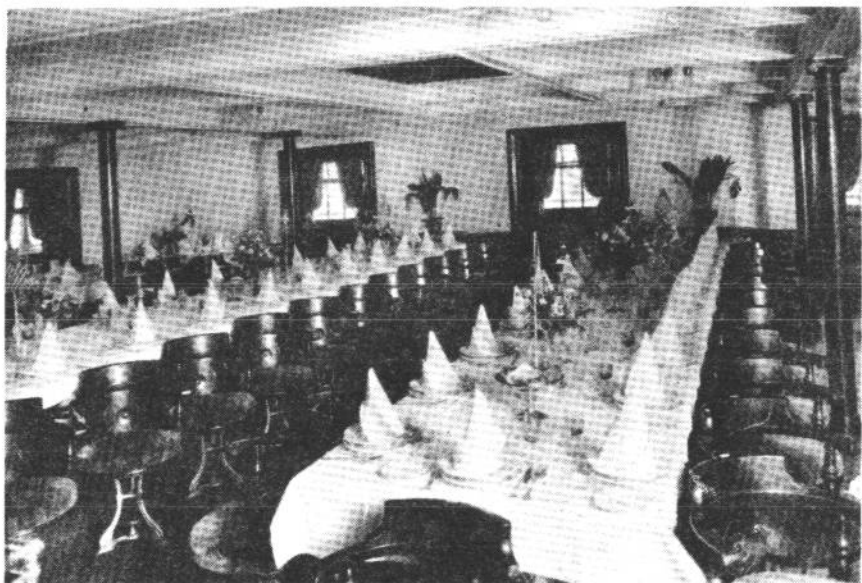


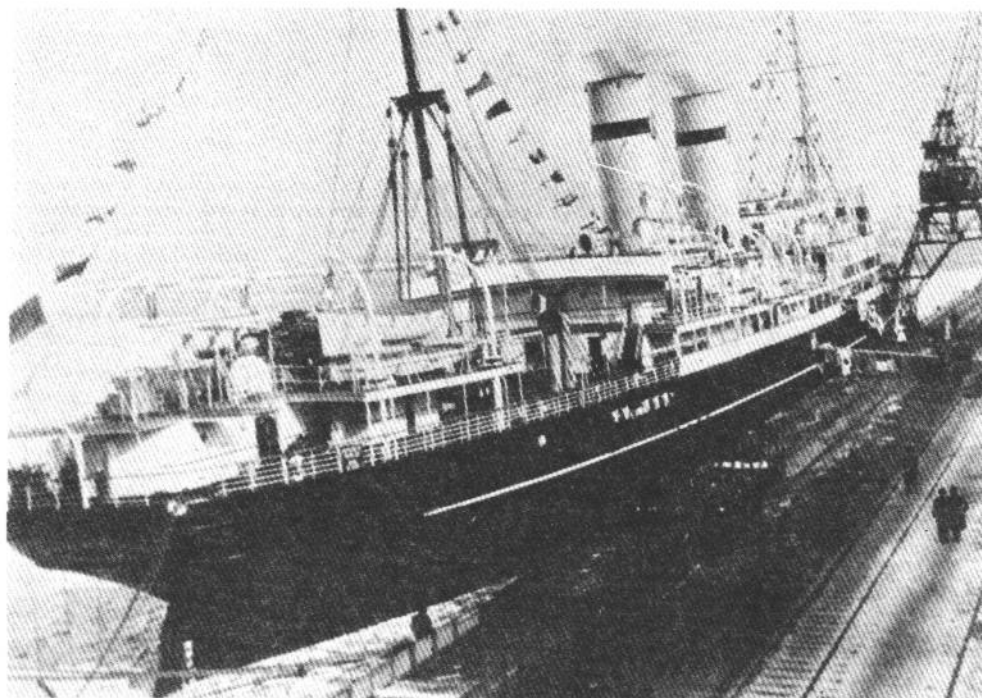
Pomnik Adama Mickiewicza w Paryżu (dzieło Bourdelle'a). Od momentu gdy autor w 1932 r. trafił na transatlantyk „Polonia”, jako VI oficer (skromniej: asystent pokładowy), z niewiadomych przyczyn nazwa statku kojarzyła mu się zawsze z Mickiewiczem. Toteż dolną część pomnika uznał za galion „Polonii”, która w ogóle nie miała ozdoby dziobowej. („Ostatnia parada”)



Parowiec „Polonia” w pełnej gali banderowej. („Ostatnia parada”)

Jadalnia na „Polonii”.





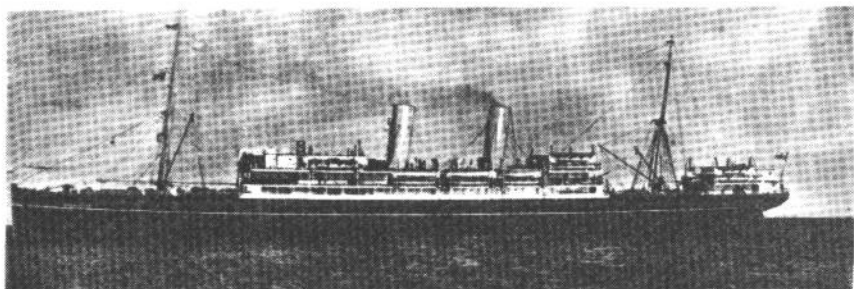
Parowiec „Pulaski”. Pierwszy polski transatlantyk. Statek podniósł polską banderę 7 VIII 1930 r. pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza. W podróż do Nowego Jorku wyruszył z prawie całą załogą polską – 13 I 1931 r. („Ostatnia parada”) Rep. ze zbioru *Jerzego Micińskiego*

Rodowód ozdoby dziobowej statku „Pulaski”: order Kazimierza Pułaskiego – płonący krzyż z napisem *IN HOC SIGNO VINCES* (w tym znaku zwyciężysz) – był „echem” wizji Konstantyna Wielkiego oraz „krzyża na niebie”, uwieńczonego na denarze Mieszka I („Ostatnia parada”)



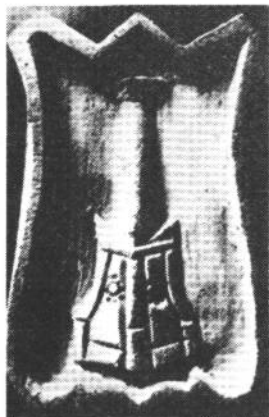
Pierwsi polscy oficerowie pokładowi na „Pułaskim”. *Od lewej:* Jan Witkowski, V oficer, późniejszy uczestnik słynnej wyprawy na jacht „Dal”; Władysław Haremza, I oficer; kpt. Mamert Stankiewicz, Zygmunt Deyczakowski, III oficer, i Zygmunt Góra, IV oficer, który w 1940 r. uratował skarby wawelskie, wywożąc je z Francji do Anglii. (Zdjęcie z 1931 r.). („Ostatnia parada”)



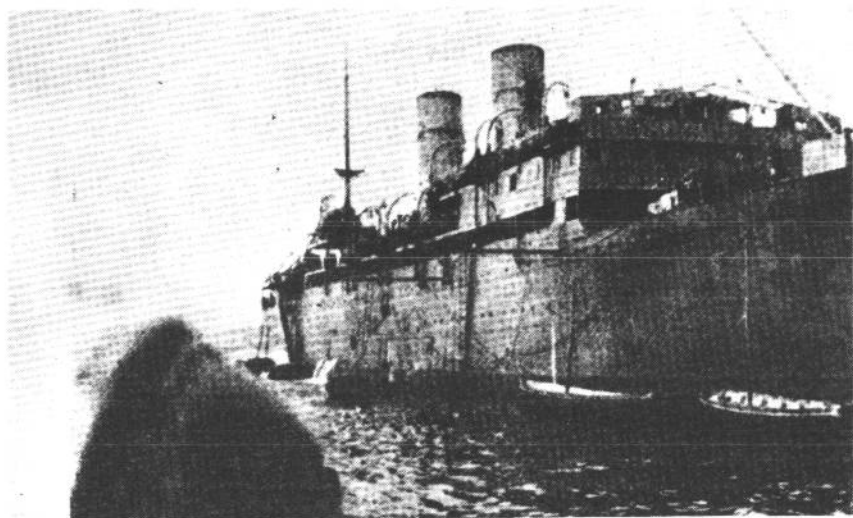


Parowiec „Kościuszko”. („Ostatnia parada”)

Galion „Kościuszki”. („Ostatnia parada”)

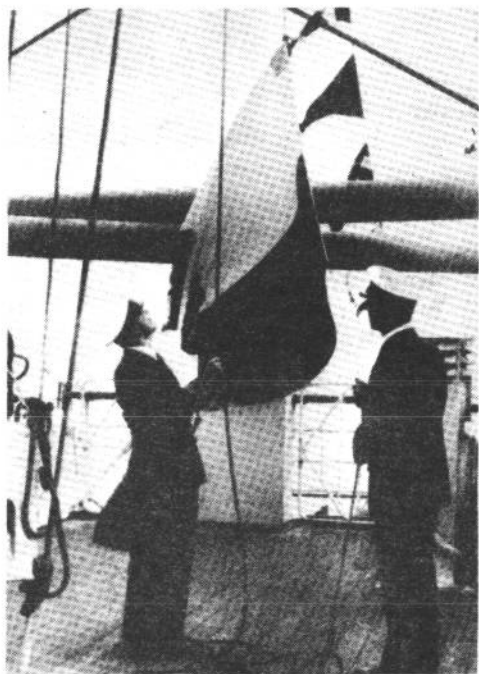


„Kościuszko” w Anglii w wojennej roli, jako ORP „Gdynia”. („Ostatnia parada”)

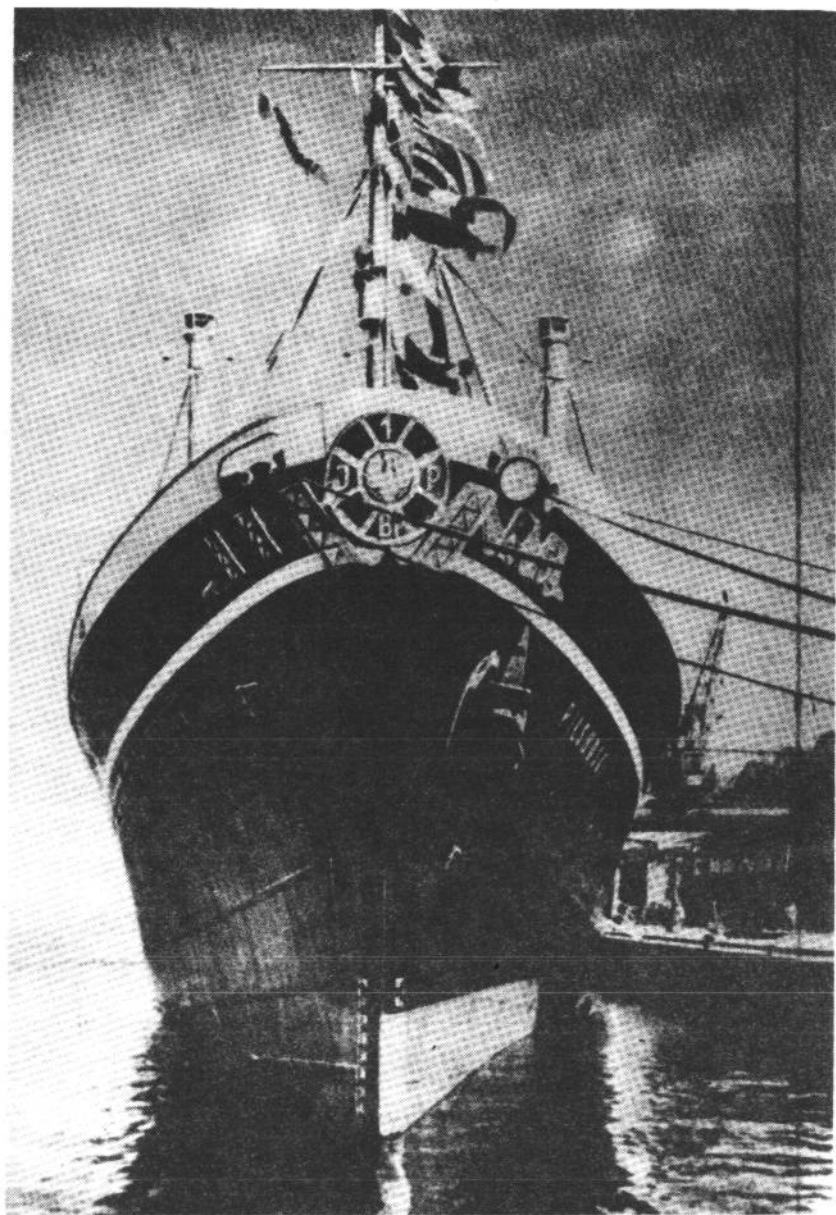




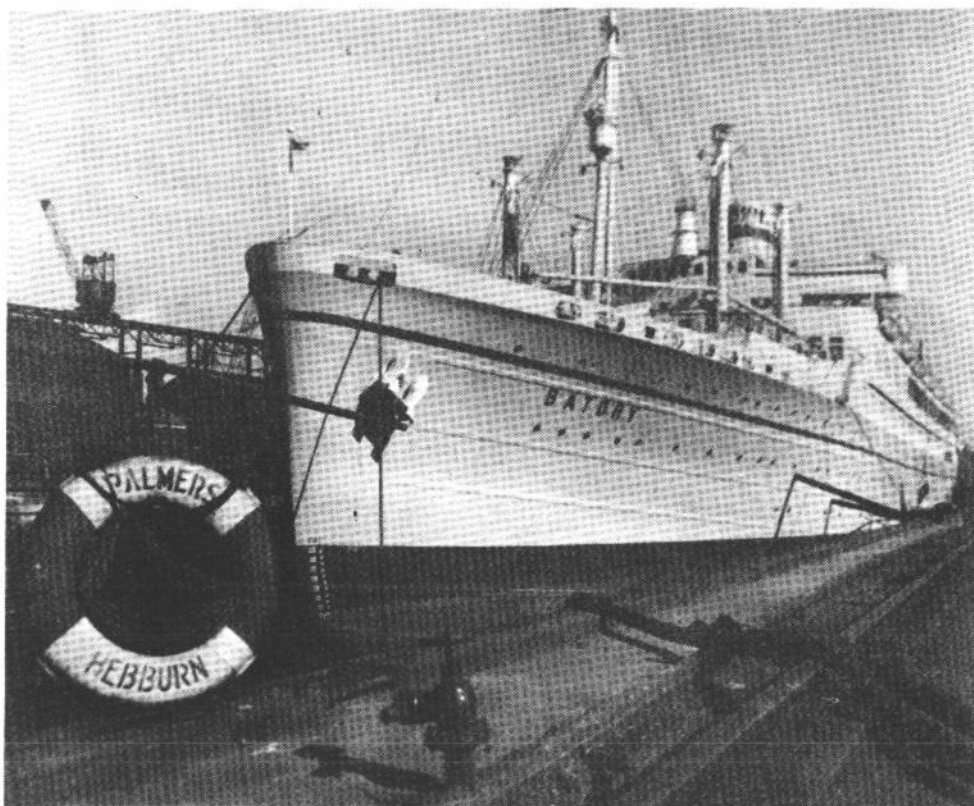
Pierwszy krok „Pilsudskiego” – 27 VIII 1935, godz. 11 od przystani dworca morskiego w Trieście. („Ostatnia parada”)



Moment podniesienia bandery na „Pilsudskim” przez kapitana Mamertha Stankiewicza i starszego oficera Jana Gottszalka w Gdyni 14 IX 1935. („Ostatnia parada”)

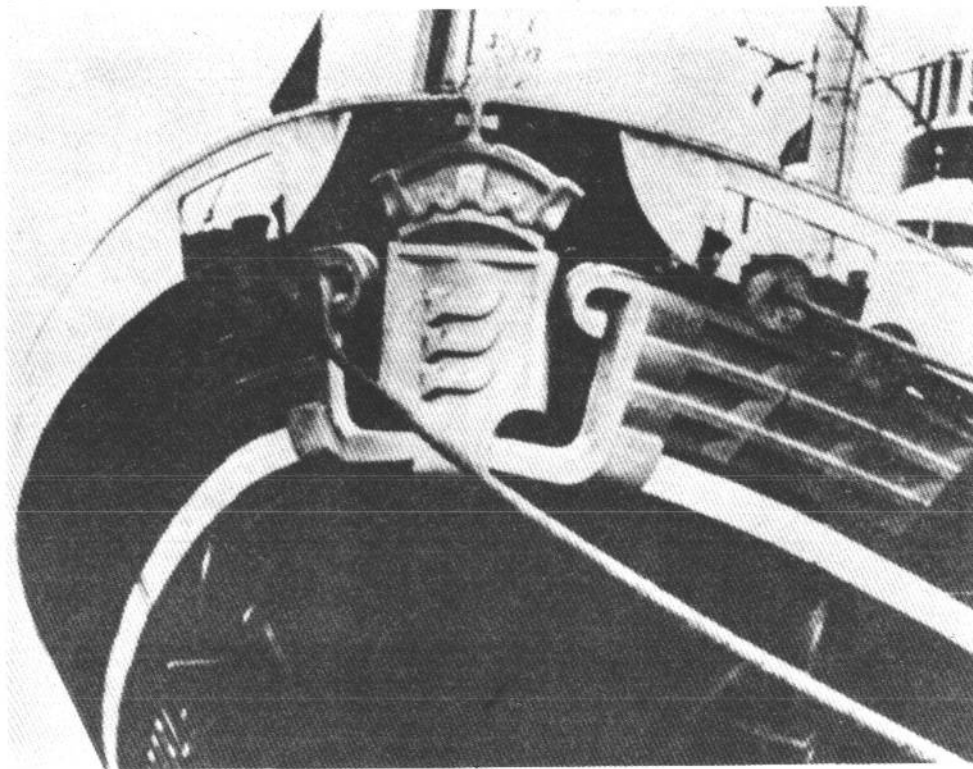


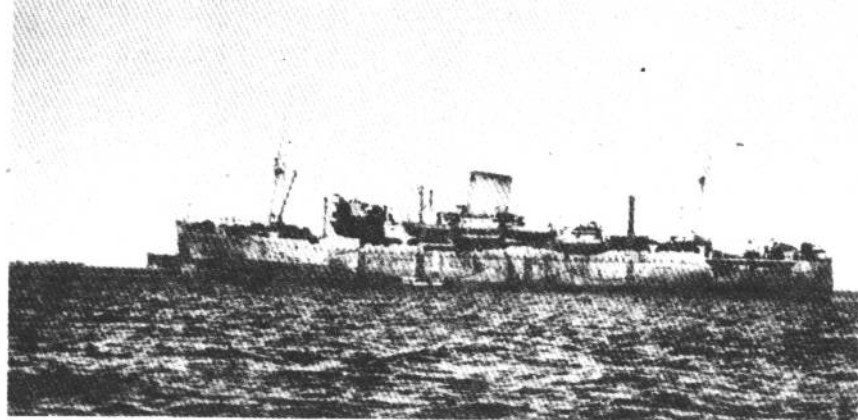
Ozdoba dziobowa „Piłsudskiego”. („Ostatnia parada”)



Motorowiec „Batory”. („Ostatnia parada”). Fot. i rep. *Florian Staszewski*

Ozdoba dziobowa „Batorego” – korona, a pod nią tarcza z trzema smoczymi zębami – nawiązując do pochodzenia Stefana Batorego ze znakomitego rodu węgierskiego SOMLYÓ, którego jeden z członków, imieniem Wencelin, zabił, jak głosi legenda, smoka, za co otrzymał przydomek BATHOR – Pogromca o Odważnym Sercu. („Ostatnia parada”)





„Sobieski” w szacie wojennej.

W czasie wojny statek zyskał sławę, ustanawiając swego rodzaju rekord pracowitości i szczęścia. To szczęście zawdzięczał swej maskotce – kapitanowi Knoetgenowi, który był przezorny i zawsze idealnie zrównoważony. Wybuch wojny zaskoczył „Sobieskiego” w Dakarze (Senegal) podczas drugiej podróży do portów Ameryki Południowej. Statek był bez dział. Kapitan Knoetgen – czując się bezbranny wobec okrętów podwodnych – kazał cieżli zbudować... drewnianą armatę, która miała być postrachem wroga. („Ostatnia parada”)



Am. Kiel
Jan 11: 1894



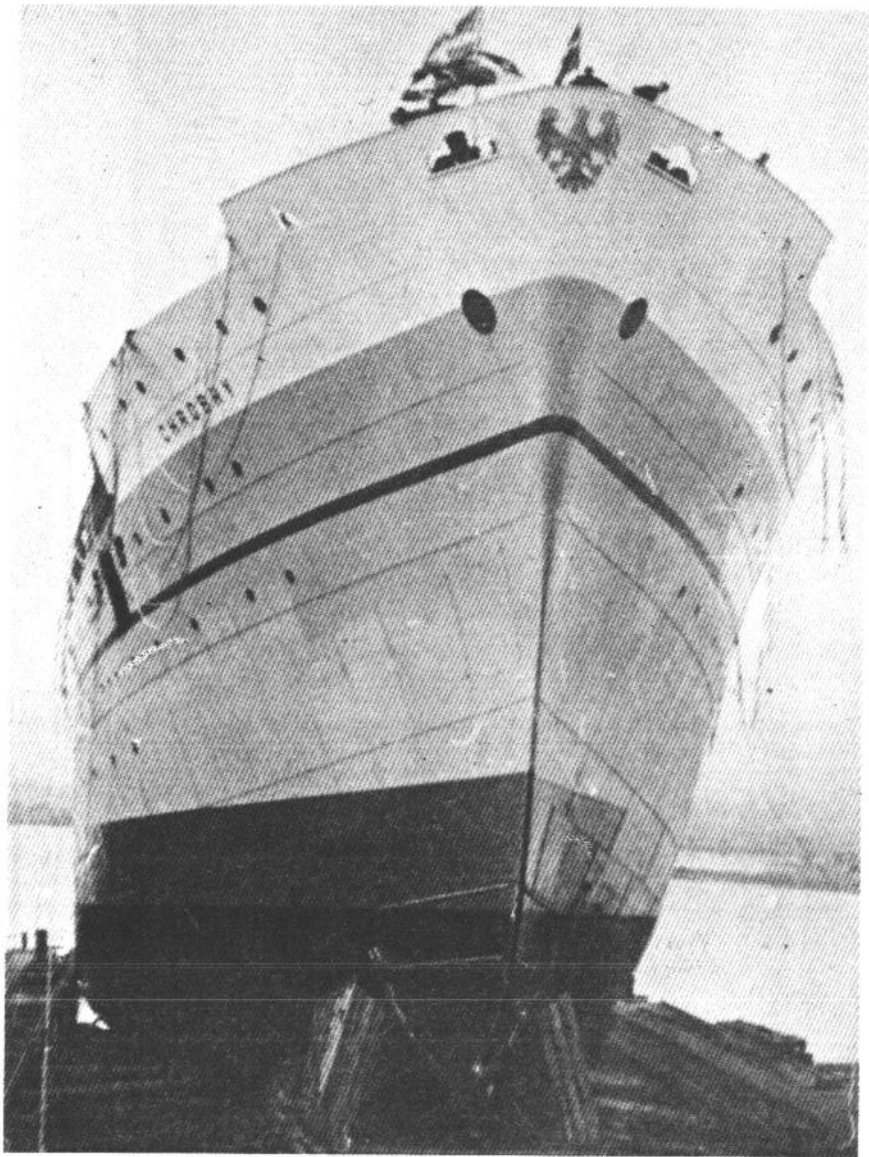
Thopie



Tarczą Sobieskiego (*Scutum Sobiescianum*) nazwał Heweliusz jeden z siedmiu wprowadzonych przez siebie do astronomii gwiazdozbiorów. Z kolei wątpliwą przyjemność sprawił królowi Stanisławowi Poniatowskiemu astronom i rektor Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie, Marcin Poczobutt-Odlanicki (1728-1810), nazywając inną konstelację, w której wyznaczył położenie gwiazd, Ciołkiem Poniatowskiego. Na prezentowanej tu mapce, nawiązującej do skojarzeń w związku z rodowodem galionu „Sobieskiego” a pochodzącej z „Efemeryd Berlińskich” 1789 („Ephemerides astronomicae” – roczniki astronomiczne), widnieje: *Das Sobieskische Schild* (Tarcza Sobieskiego – jako herb Janina a zarazem rekwizyt wojenny) i *Das königliche Stier von Poniatowski* (królewski Byk [Ciołek] Poniatowskiego). („Ostatnia parada”)

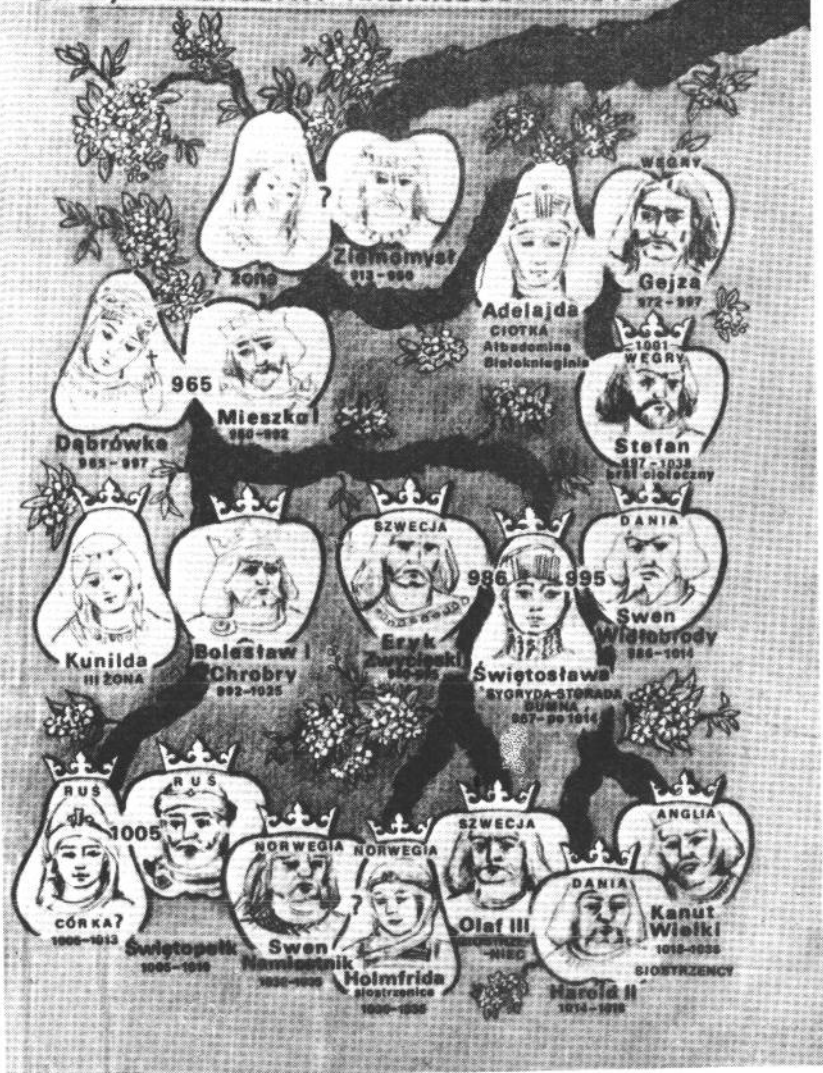
Rodowód galionu „Sobieskiego”:

Przy zachodzącym słońcu dnia 12 IX 1683 r. pod Wiedniem 2500 husarzy pod wodzą Jana III Sobieskiego, herbu Janina, skruszyło potęgę turecką, rozbijając w „jednej chwili” ciężką jazdę wczyna. Chwilę tę, w y g r a n ą kopytami rumaków, uwiecznił Chopin w polonezie *As-dur* (pierwsze taktę są sygnałem radiowym zapowiadającym na antenie Warszawę). („Ostatnia parada”)



Wodowanie „Chrobrego” w Nakskov (Dania) 25 II 1939 r. W uroczystości wzięły udział delegacje Polaków osiadłych w Danii. Do służby statek wszedł 27 VII 1939 r.

GAŁĄZKA DRZEWA KREWNOŚCI PIASTÓW



Bardzo zawiódł marynarzy galion „Chrobrego” z orłem bez korony, w związku z czym przedstawia się tu „gałązkę drzewa krewności” Chrobrego, z której widać, ile koron zdobyło głowy jego krewnych: ciotki, siostry, siostrzeńców... („Ostatnia parada”)

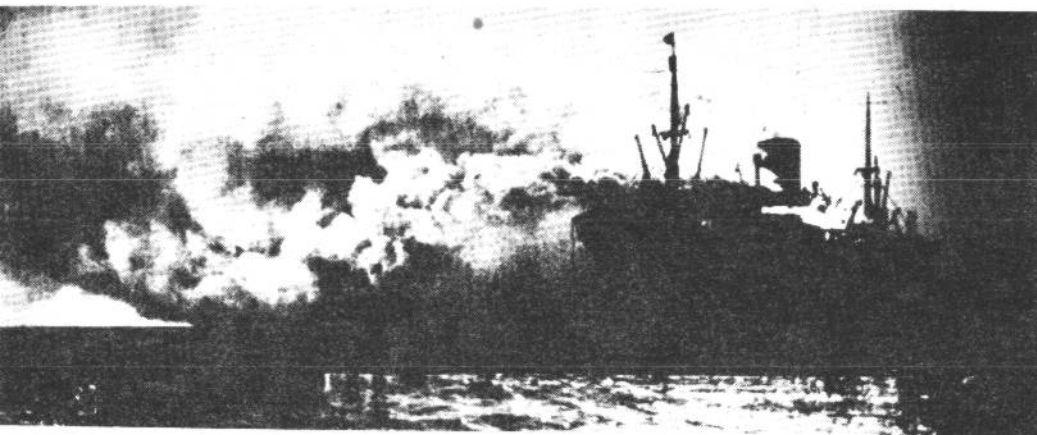


Denar Bolesława Chrobrego również dobitnie przemawia za odczuciem marynarzy. Zawiera bowiem napis: *Rex Boleslaus*. („Ostatnia parada”)



Inny z denarów bitych przez Bolesława Chrobrego jako rodzaj galionu transatlantyka „Chrobry”. („Ostatnia parada”)

Zbombardowany „Chrobry” spłonął na Lofotach 15 V 1940 r. („Ostatnia parada”)



Pogrzeb kapitana Eustaze-
go Borkowskiego.



Nekrolog kapitana Eustaze-
go Borkowskiego, zamieszczony
w amerykańskiej prasie z o-
kazji jego pogrzebu.

56 Lat Na Morzach

Niedawno w Hoboken, N. J. zmarł w 74 roku życia w szpitalu marynarki U.S. na Staten Island weteran polskiej marynarki handlowej — Eustachy Borkowski. Pismo "New York Times" poświęca mu obszerniejszy nekrolog, który przytaczamy, ponieważ Zmarły był znaną postacią także wśród Polonii.

Kapitan Borkowski pływał przez 36 lat pod trzema flagami. Rozpoczął swą karierę w wieku 14 lat jako chłopiec kajutowy na statkach rosyjskich. W czasie I wojny światowej, transportując wojska rosyjskie na Bałtyku, zatopił niemiecką łódź podwodną, najechawszy na nią całą parą, a następnie wychodząc cało z ataków dwóch innych łodzi. W tych latach zdobył odznaki honorowe za uratowanie załóg czterech tonących okrętów.

Gdy powstało państwo polskie,

Borkowski został kapitanem "Kościszki". Później, gdy w zamian za węgiel stocznie włoskie budowały "Piłsudskiego" i "Batorego", Borkowski nadzorował budowę z ramienia linii Gdynia-Ameryka. Prowadził też "Batorego" w roku 1935, gdy ten odbywał pierwszą podróż do New Yorku. W następnym roku pobił na "Batorym" rekord szybkości, osiągnięty poprzednio na linii Gdynia-New York.

Kiedy Niemcy zaatakowały Polskę we wrześniu 1939, "Batory" znajdował się w drodze do New Yorku. Choć wysoki, o czerstwej twarzy kapitan prosił, by mu pozwolić wrócić do Polski, zaręczając, że każdą spotkaną łódź podwodną przepolowa, postanowiono dla bezpieczeństwa zakotwiczyć statek w Yonkers.

Później "Batory" pływał jako transportowiec wojskowy w służbie admirałtwa brytyjskiej. Ta wyznaczyła innego kapitana, a ponieważ Borkowski nie chciał zejść ze swego mostka musiano usunąć go siłą.

Wówczas rozpoczął służbę oficera na transportowcach wojskowych U.S. Uzyskał obywatelstwo amerykańskie i pozostał w tej służbie, aż cztery lata temu przeszedł w stan spoczynku.

Borkowski był jednym z najbardziej interesujących kapitanów na Atlantyku między obu wojnami. Władzał szesnastoma językami, posiadał wysokie odznaczenia 20 państw, wśród nich oczywiście i Polski.

Nie pozostawił on dzieci. Żona zmarła w Gdyni w czasie ostatniej wojny.

Kpt. ż.w. Eustazy Borkowski ur. 12 III 1887 r. w Warszawie, zmarł 16 V 1960 w Hoboken w Nowym Jorku i został pochowany na cmentarzu w Hanover w stanie Nowy Jork.

