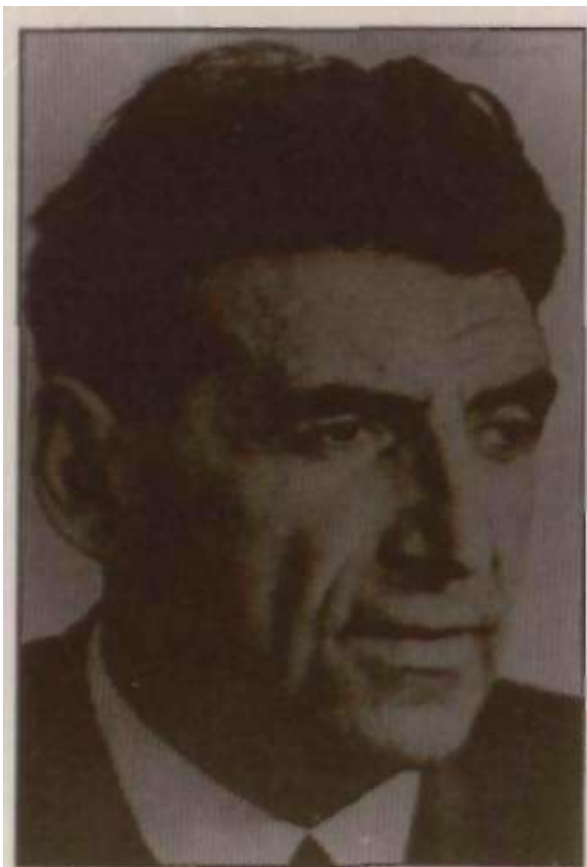


Karol Olgierd BORCHARDT



**KOLEBKA
NAWIGATORÓW**



Karol Olgierd Borchardt

/1905-1986/ autor morskigo bestselleru „Znaczy Kapitan” /1961/ oraz dwóch innych książek o tematyce morskiej, wydanych za jego życia: „Krażownik spod Samosierry” /1963/ i „Szaman Morski” /1986/. Pośmiertnie wydrukowany został zbiór opowiadań autobiograficznych „Pod czerwoną różą”, w opracowaniu i wyborze Ewy Ostrowskiej,

uzupełniony przez nią wspomnieniami o Autorze „Pod białą różą”. Niektóre z pozostawionych przez Autora opowiadań ze zbioru „Kolebka nawigatorów” zostały opublikowane w dwóch tomach: „Znaczy, równik na rumbie” oraz „Potem, potem ...” /1992 i 1993r./. Oddawana obecnie do rąk Czytelnika książka stanowi kontynuację zainteresowań K. O. Borchardta historią Polski na morzu i ludźmi, którzy tę historię tworzyli. Myśl, towarzyszącą mu w tej pracy, ujął w słowach: „Byleby nie utoneło w potopie czasu, byle przetrwało jak dojrzałe ziarno, które pobudzi innych do wypowiedzenia tego, co się przez życie nazbierało”.

Karol Olgierd Borchardt
KOLEBKA NAWIGATORÓW



Redakcja i korekta

Ewa Ostrowska
Alina Walczak

Projekt okładki i redakcja techniczna

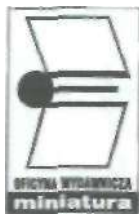
Jarosław Łyczywek

Copyright by Ewa Ostrowska, Gdynia 1997

ISBN 83-908175-1-9

Karol Olgierd Borchardt

KOLEBKA NAWIGATORÓW



Gdynia 1997

Wydanie pierwsze

Druk i oprawa:

Drukarnia MISIURO, Gdańsk-Brzeźno, ul. Krasickiego 9

Admirałowi Kazimierzowi POREBSKIEMU
w HOŁDZIE
za stworzenie marynarki wojennej
i handlowej oraz portu w Gdyni

Autor

Wydanie książki wspomogły:



MARYNARKA WOJENNA RP



MIASTO GDYNIA



LIGA MORSKA
ZARZĄD GŁÓWNY
Gdańsk, Długi Targ 11

DALMOR SA

Przedsiębiorstwo Połaków, Przetwórstwa i Handlu
Gdynia, ul. Hryniewickiego 10



CENTRUM HYDRAULIKI SIŁOWEJ
Gdynia, ul. Włocławska 89/91



POLSKIE LINIE OCEANICZNE
Gdynia, ul. 10 Lutego 24



PORT
GDYNIA
Holding SA
Gdynia, ul. Rotterdamska 9

STOCZNIA



GDYNIA
ul. Czechosłowacka 3

Przedmowa

Moje wspomnienia o Autorze książki pt. „Kolebka nawigatorów” sięgają ciepłych dni lata 1939 roku, kiedy to jako jeden z trzydziestu kandydatów Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni zostałem zaokrętowany na statek szkolny „DAR POMORZA”. Pamiętam, że gdy wsiedliśmy na stojącą na kotwicy naszą przepiękną fregatę i ustawiliśmy się na pokładzie, z nadbudówki rufowej wyłonił się jakiś olbrzym o obliczu gromowładnego Zeusa.

Z zainteresowaniem spoglądaliśmy na śniadą twarz i opadające na czoło krucze pukle włosów. Obiekt naszych zainteresowań bystrymi oczyma lustrował stojących w dwuszeręgu mizernych kandydatów. Tubalny głos, jakim wypowiadał swe pierwsze rozkazy - czy instrukcje - wprowadził nas w nabożne osłupienie. Dopiero później, już w trakcie podróży ćwiczebnej po Bałtyku, przekonaaliśmy się, że ów olbrzym, Karol Borchardt, starszy oficer „Daru Pomorza”, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie z 1928 roku, jest człowiekiem wielce życzliwym wszelkiemu stworzeniu. Kandydaci najniżej stojący w hierarchii społeczności statkowej, wykorzystywani do najprostszych i najuczciwszych robót, mieli w nim nieraz swego obrońcę. Zachowywał przy tym własny styl kierowania ludźmi - ojcowsko-żartobliwy. Często zniżał się do rozmów z nami, przy czym nigdy nie byliśmy pewni, czy wypowiada jakąś myśl całkiem serio, czy sobie lekko żartuje. Był prawdziwym opiekunem oraz przyjacielem wszystkich uczniów i już wówczas ujawniał cechy przyszłego doskonałego pedagoga.

Nie wiedzieliśmy tamtego lata, że nasza podróż próbna przedłuży się o kilka wojennych lat.

Po wybuchu wojny w 1939 roku zostawiliśmy nasz „Dar Pomorza” w Sztokholmie i pod wodzą komendanta Kowalskiego, starszego oficera Borchardta oraz pod opieką siedmiu starszych wiekiem członków załogi - ogółem w sto sześćdziesiąt trzy osoby - udaliśmy się kolejną do Góteborga. W tym szwedzkim porcie zebrało się pięć polskich statków, które wybuch wojny zastał na Bałtyku. Tymi statkami, podzielonymi na pięć grup, ruszyliśmy najpierw do Bergen, a stamtąd w małym konwoju

przez Morze Północne. W dniu 17 października 1939 roku zawinęliśmy do małego szkockiego portu Methil w zatoce Firth of Forth.

Po przybyciu do Wielkiej Brytanii większość członków załogi „Daru Pomorza” otrzymała odpowiednie wojenne przydziały, część uczniów Szkoły Morskiej wstąpiła ochotniczo do wojska i wyjechała do armii formującej się we Francji, część zgłosiła się ochotniczo do marynarki wojennej (w tej grupie byłem i ja), część zaś pozostała w marynarce handlowej. Służba bowiem na statkach handlowych podczas wojny była ceniona na równi ze służbą w marynarce wojennej.

Karol Borchardt w listopadzie zgłosił się do służby w Polskiej Marynarce Handlowej i objął stanowisko starszego oficera na transatlantyku m.s. „Piłsudski”, adaptowanym już w Newcastle u.T. na transportowiec wojska.

27 listopada 1939 roku, po wyjściu tuż przed świtem z Newcastle, m.s. „Piłsudski” został zatopiony (prawdopodobnie przez torpedy) niedaleko od Flamborough Head, u wschodnich wybrzeży Anglii. Z zimna i wyczerpania zmarł na serce, już po uratowaniu, kapitan Mamert Stankiewicz, którego osobie Borchardt poświęcił później swą pierwszą książkę „Znaczy Kapitan”. Karol Borchardt wyszedł z tej katastrofy z dokuczliwym urazem głowy, utrudniającym mu później czynną pracę na morzu.

Zaokrętował jeszcze w kwietniu 1940 roku, również jako starszy oficer, na inny polski transatlantyk, m.s. „Chrobry”. Statek ten podczas kampanii norweskiej został w nocy z 14 na 15 maja 1940 roku zbombardowany przez samoloty niemieckie, spłonął doszczętnie i wkrótce zatonął w Vest Fiord. Zginęło wielu żołnierzy przewożonych przez ten statek, a także dwanaście osób załogi – resztę uratowały okręty eskorty. Uratowanemu starszemu oficerowi Borchardtowi odezwała się dawna kontuzja. Jej konsekwencja to długotrwały pobyt na lądzie, leczenie i rekonwalescencja oraz... wykrycie w sobie talentu pedagogicznego, a później i pisarskiego.

Po opuszczeniu szpitala został w Londynie inspektorem szkolnictwa morskiego i jednocześnie wykładowcą matematyki, nawigacji, astro-nawigacji i oceanografii na kursach organizowanych przez ewakuowane tam polskie Ministerstwo Żeglugi, Przemysłu i Handlu. Były to kursy zarówno dla byłych uczniów Szkoły Morskiej, jak i dla wybranych marynarzy, którzy mieli zostać oficerami.

Podczas rekonwalescencji Borchardta w Szkocji i późniejszego pobytu w Londynie my, dawni jego uczniowie, staraliśmy się nie tracić z nim

kontaktem. Niektórym z moich kolegów udało się go odwiedzić, mnie, niestety, nie. Dowiedziałem się jednak, że Borchardt ratuje się przed nękającymi go dolegliwościami malowaniem akwarel i pisaniem opowiadań. W 1943 roku wysłał namalowane przez siebie akwarele na wystawę malujących marynarzy do Waszyngtonu i uzyskał dobre recenzje (w „New York Times” z dnia 29 listopada 1943 roku). Nie wiedzieliśmy jednak, że drzemie w nim rzeczywiście, mający się dopiero wyzwolić, talent literacki.

Po dłuższym czasie miałem przyjemność ujrzeć Karola Borchardta ponownie w Szkole Morskiej w Southampton, dokąd powołany zostałem wraz z dawnymi kolegami mego rocznika na kilkumiesięczny kurs nawigacji. Był członkiem komisji egzaminacyjnej, gdy zdawaliśmy egzaminy końcowe w 1943 roku, i żegnał nas, gdy wracaliśmy po tym kursie na morze.

Pod koniec wojny, od 9 marca 1945 roku, organizował polskie Gimnazjum i Liceum Morskie w miejscowości Landywood koło Birmingham. Funkcję dyrektora tej szkoły pełnił Borchardt do 31 października 1946 roku.

W latach 1947-1949 spróbował jeszcze raz wrócić na morze. Był drugim oficerem pełniącym obowiązki pierwszego oficera na statku brytyjskim, zawijającym do portów położonych nad Amazonką i w północnej Brazylii.

Do kraju wrócił w 1949 roku. Rozpoczynał się wówczas okres bardzo trudny dla wielu marynarzy polskich, którzy po wojnie powrócili z Zachodu. Podjął pracę pedagoga – został wykładowcą astronomii w Szkole Rybołówstwa Morskiego i w Szkole Morskiej w Gdyni. W parę lat później miałem przyjemność i zaszczyt być członkiem tej samej co on Rady Pedagogicznej w Szkole Morskiej w Gdyni. Po kilku latach nauczania Karol Olgierd Borchardt stał się współautorem podręcznika „Podstawowe wiadomości z nautyki” (Wydawnictwa Komunikacyjne Warszawa 1955).

Mniej więcej od 1952 roku rozpoczął publikowanie opartych na wspomnieniach opowiadań w różnych periodykach, a przede wszystkim w bliskim nam miesięczniku „Morze”.

Większość tych opowiadań weszła w skład trzech tomów, wydanych za życia autora. Były to: „Znaczy Kapitan” (I wydanie 1960); „Krażownik spod Somosierry” (I wydanie 1963) i „Szaman Morski” (I wydanie 1985).

Karol Olgierd Borchardt jako autor zyskał za życia ogromną popularność. Myślę, że gatunek literacki, do jakiego należą jego opowiadania,

można nazwać gawędą morską lub gawędą borchartowską. Wywodzi się ten gatunek w linii prostej od dawnej gawędy staropolskiej. Jej bohaterowie noszą wprawdzie różne ubiory, lecz miejsce akcji, choć tak odmiennie - bory, stepy, dzikie pola - podobne jest swą przestrzenią do przestrzeni morskiej.

Borchart otrzymał też za swe książki nagrody, jak na przykład: nagrodę literacką im. Mariusza Zaruskiego (1961), nagrodę „Czerwonej Róży” za najlepszą książkę o tematyce morskiej (plebiscyt klubu „Żak” - 1964), dyplom honorowy „Za najlepszą książkę morską 20-lecia” (plebiscyt czytelników „Morza” - 1965) i wiele innych. Nadano mu też wiele odznaczeń, z których najlepiej charakteryzuje go Krzyż Walecznych - za akcję na m.s. „Chrobry” (1940).

Na kilka lat przed śmiercią prawie całkowicie ogłuchł i coraz rzadziej opuszczał swą gdyńską samotnię - górne pięterko mieszkania na Kamiennej Górze przy ulicy Mickiewicza nr 16. Po śmierci matki głęboko osamotniony — bo życie osobiste nie ułożyło mu się szczęśliwie - rzadko przyjmował wizyty i tylko w określonych godzinach, znanych zaprzyjazznionym osobom, siadywał przy telefonie, uzbrojony w aparat słuchowy, by rozmawiać z przyjaciółmi.

Zmarł na zawał serca rankiem 20 maja 1986 roku w wieku osiemdziesięciu jeden lat.

Równie dobrze jak dzień, w którym go po raz pierwszy ujrzałem, pamiętam dzień, w którym pożegnaliśmy go na cmentarzu Witomińskim w Gdyni.

Był to majowy dzień, żałobny i zarazem uroczysty. Patrząc na żegnające go tłumy ludzi, zwarte szeregi słuchaczy szkół morskich, pochylające się nad trumną sztandary, zdaliśmy sobie sprawę, że wraz z nim odchodzi w przeszłość pewna epoka, którą rozpoczęły nasze poczynania na morzu po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku i statek szkolny „Lwów”, owa „kolebka nawigatorów”. Epokę tę kończył również zmierzch wielkich transoceanicznych statków pasażerskich, a jej środek zajmowała epopeja naszych działań na morzu podczas II wojny światowej.

Borchart był piewą tej epoki i po części jej kronikarzem. Wszystko przemija - to nieubłagana prawda czasu, ale możemy się przecież cieszyć, że to przemijanie pozostawiło po sobie pewną tradycję, pewną hierarchię wartości oraz książki, których twórcą był Karol Olgierd Borchart - marynarz, pedagog i pisarz.

Józef MUobędzki

Narodziny „Kolebki”

Zacząło się to w 1938 roku w Sztokholmie podczas zlotu żaglowców, od rozmowy starszego oficera, jakim byłem na „Darze Pomorza”, z kpt. ż.w. Stanisławem Koską, dyrektorem Szkoły Morskiej w Gdyni, prowadzonej w motorówce zdążającej do portu. Dyrektor Kosko zastanawiał się nad sposobem uratowania naszego starego barku „Lwów”. Można by przekształcić go w statek-muzeum, jak to zrobili Anglicy z klipem „Cutty Sark”, lub utworzyć na nim szkołę jungów. Włączyłem się w snucie planów na przyszłość dla ukochanego żaglowca, „kolebki nawigatorów”, ale olbrzymi sentyment to nie wszystko, nie mieliśmy ani grosza na realizację marzeń. Kapitan Kosko, autor książki „Przez trzy oceany”, miał pomysł na zdobycie funduszy. Wystarczy, żebyśmy wspólnie napisali nowe dzieło o szkolnym żaglowcu „Lwów”, a ono zmobilizuje społeczeństwo do zachowania naszego pierwszego statku oceanicznego. Tymczasem mieliśmy się zająć pilnowaniem tego, co pozostało z kadłuba „Lwowa” po oddaniu go marynarce wojennej na hulk dla załóg okrętów podwodnych. Po powrocie ze Sztokholmu do Gdyni udałem się na Oksywie w celu przekonania się, czy „Lwów” doczeka się naszych zamiarów. Okaleczony, bez masztów, pozbawiony swej najżywoźniejszej siły, wydawał się zamarty w bólu i rozpamiętywaniu minionej świetności.

Wybuchła wojna, minęły lata. „Lwów” zniknął w potopie czasu, a we mnie przetrwał pomysł kapitana Koski napisania książki o „Lwowie”.

Myśl poprzedzała czyn. Trwało to długo, zanim owoc moich rozważań dojrzał, a książka nabrała realnego kształtu. Egipcjanie wierzyli, że hieroglify mają własne, samoistne życie (tekst rytualny wypisany na ścianie krypty grobowej był według ich mniemania równie skuteczny, jak tekst wyrecytowany głośno przez ludzi) - podobnie ja dawałem wiarę w moc pisanego słowa, z zastrzeżeniem pochodzącym ze staroosmiańskiego powiatu, z którego swój rodowód wywodzę, że złe

ziarno bez posiania wschodzi, a dobre i posiane nie zawsze owoce wydaje.

Opisywanie zła wcale tego zła nie niszczy, a jedynie je pomnaża.

„Tak, żeby namalować tak wesołą i roztańczoną różę, trzeba wiele wycierpieć w życiu... wiele wycierpieć. Za to głowę daję”. - Te słowa powiedział francuski malarz Cezanne, oglądając namalowaną przez Tintoretta różę.

Nie ma więc róży bez kolców. Ale nikt nie hodował jeszcze róż dla cierni, więc i opisując różę nie ma powodu rozwodzić się nad cierniami. Jeśli istnieje odmiana róż bez kolców, to tym lepiej.

Rabindranath Tagore ujmuje to tak: „Niechaj tylko ten patrzy na ciernie, kto umie zobaczyć różę”.

Siedmiu królów, dwie królowe, jeden święty...

Cyprian Norwid powiedział: „Z karafki napić się można, uściskawszy ją za szyjkę i pochylwszy ku ustom, ale kto ze źródła pije, musi uklęknąć i pochylić czoła”.

Mając te słowa w pamięci, zacząłem szukać źródła myśli morskiej w Polsce. Po wieloletnich poszukiwaniach uważam, że dotarłem do tego źródła, a okazał się nim... powiat oszmiański - ściślej należałoby powtórzyć za Adamem Mickiewiczem: włości Olgierd o wiczów osiadłych na zamkach w Krewię i Miednikach nad rzeką Uszą, lewym dopływem Niemna. Wydać by się mogło niedorzecznością, by na tym skrawku ziemi, odległym od morza ponad trzysta kilometrów, ukrytym wśród puszczy, zaistniała pierwsza szkoła morska w Polsce. Zdawałoby się, że jest to świat zabity deskami, a jednak się nie omyłem, jeśli powiem, że nie ma w świecie drugiego takiego powiatu. Wyszło z niego siedmiu królów, dwie królowe i jeden święty. Oto oni: Władysław Jagiełło, Władysław Warneńczyk, Kazimierz Jagiellończyk, Jan Olbracht, Aleksander Jagiellończyk, Zygmunt Stary, Zygmunt August, Zofka Holszańska, Barbara Radziwiłłówna, Święty Kazimierz, patron Litwy, syn Kazimierza Jagiellończyka.

W XVI wieku miał ten powiat zamki obronne nie ustępujące najlepszym holenderskim, dwie drukarnie równe krakowskim, dwie huty żelaza i fabrykę potażu, znaną hutę szkła w Nalibokach - dwudziestu trzech rycerzy z tych ziem brało udział przy boku Jana Sobieskiego w odsieczy wiedeńskiej.

Sama Oszmiana, istniejąca już w 1040 roku, była twierdzą, której nazwa pochodziła od litewskiego słowa *aszmenies*, co znaczy ostrze, a stąd też kronikarze zwali ją Asschemynne.

Ciągłe najazdy niszczycielskie sprawiały, że z dymem szło nieraz całe miasteczko i wszelkie archiwalne dokumenty. Na kartach historii pierwszą znacznieszą wzmiankę o Oszmianie spotykamy w roku 1385,

kiedy to Krzyżacy, z mistrzem Konradem Zólnere na czele, podjęli wyprawę w celu zniszczenia dziedzicznych posiadłości Jagiełły, tj. Księstwa Krewskiego, pustosząc zarazem cały kraj, aż po Oszmianę, następnie zaś cofnęli się i stanęli obozem pod Miednikami.

Czym była wówczas Oszmiana? Oczywiście twierdzą. Ale czy dookoła tej twierdzy leżała jakaś samoistna własność ziemska - tego nie wiemy. Raczej nie. Książę oddawał pewnej liczbie znakomitych panów kraj w dziedziczne dzierżawy w zamian za służbę wojenną i posłuszeństwo swoim rozkazom, tak więc nikt na Litwie nie miał własnego gruntu. Dopiero Jagiełło w 1387 roku, zrównawszy bojarów z polskimi panami, dał im na własność dzierżawy.

Pewną natomiast jest rzeczą, że w roku 1432 Oszmiana była rezydencją książęcą - z zamkiem i dworem. Oszmiana opiekowali się kolejno: Aleksander Jagiellończyk, który w 1505 roku obejmuje swą pieczę klasztor i kościół. Zygmunt Stary w 1537 roku zapewnia Oszmianie prawa i swobody, a Jan III umacnia je przywilejem z 1683 roku. W sto lat później, w roku 1792, potwierdza przywileje król Stanisław August Poniatowski:

[...]Żeby zaśprzerzeczone miasto Oszmianę tak w rzeczach sądowych. jako też i rządowych miejskich pewnego zażywało zaszczytu, onemu herb taki jaki się tu daje odmalowany widzieć, to jest na jednej stronie ręka trzymająca szalę, na drugiej stronie tarcza, pomiędzy temi ciołek z napisem pod nim: „Memoria Stanislai Augusti, 1792 r.” przez to miasto obrany nadajemy, którego to herbu na pieczęciach i wszelkich oznakach temuż miastu używać pozwalamy.*

Oszmiana była zatem głównym miastem obszernego powiatu (według Konstytucji z roku 1717 liczącego 84 200 mieszkańców), z sądami ziemskimi i grodzkimi, a także z sejmikami dla wyboru posłów. Stanisław August uczynił Oszmianę miastem wolnym i niepodległym, uchylając spod wszelkich jurysdykcji zarówno obcych, jak i starościńskich.

Nieomal w centrum oszmiariskiego powiatu stał niziny zamek, otoczony wodami. Było to Krewo, posiadłość Olgierda. Od jego syna, Władysława Jagiełły (1386-1434), króla Polski, rozpoczyna się kontakt

* Cz. Jankowski: *Powiat oszmiański*. Księgarnia K. Grendyszyński, G. Gebethner i Spółka. Kraków 1896.

Polski z morzem, który się kończy po kądzieli, jeśli idzie o krew jagiellońską - na wnuku siostry króla Zygmunta Augusta, niedoszłym admirałem floty hiszpańskiej, Janie Kazimierzu.

Po raz pierwszy wojska polskie po bitwie pod Grunwaldem zajęły na krótko Gdańsk (po raz wtóry dotarły w 1433 roku do Oliwy). Nie próbując zdobycia jego warowni, posunęły się dalej - do samego morza. Widok olbrzymiego przestworza takie zrobił na nich wrażenie i taką przejął radością oraz dumą, że - jak mówił kronikarz:

...wszystko wojsko, tak konne jako i piesze, rzuciwszy się w bród morski jak tylko mogło najgłębiej, po falach wyprawiało sobie gonitwy; harcowali jedni z drugimi i przez długi czas bawili się taką igraszką. Piękny to był i wesoly dzień dla rycerstwa polskiego, które spustoszywszy srodze kraje nieprzyjacielskie, dotarło zwycięsko i bez szkody do morskiego oceanu. Zaczem wielu Polaków pasowano wtedy na rycerzy i przyjęto za wykonaniem uroczystej przysięgi w poczet rycerski. Wielu zaś spomiedzy Czechów nalewało wodę morską we flaszki i zanosilo ją potem do swoich. na pamiątkę tak dalekiej wyprawy.*

Fakt ten nie utrwalił tu jeszcze panowania Polski, ale uzyskanie dostępu do morza było już kwestią bliskiego czasu.

Syn Władysława Jagiełły, Kazimierz Jagiellończyk, zamieszkujący często zamek miednicki z synami i z Długoszem, będącym wychowawcą królewiczów, już 6 marca 1454 roku ogłosił *Akt inkorporacyjny*, którego mocą wziął pod swoje berło Gdańsk, Pomorze, Prusy, ziemię chełmińską i michałowską. Po raz pierwszy zjechał Kazimierz Jagiellończyk do Gdańska w roku 1457 i 15 maja nadał temu miastu przywileje, które w rezultacie okazały się bardzo niekorzystne dla Polski. Można było naprawić ten błąd, ale... handel i płynące z niego zyski nie były u Polaków w modzie. Nie mieli do tego ani zmysłu, ani wrodzonych zdolności. Morze napełniało ich lękiem, a jak pisał Klonowie: *Może nie wiedzieć Polak, co to morze, gdy pilnie orze*. Wszelkie argumenty o doniosłości morza dla państwa nie trafiały ogółowi do przekonania. *Dosyc posiadać tyle morza - mawiano - iżby koń mógł się skapać i nie utonąć*. Obcy zaś mówili: *Nie ma drugiego królestwa, które by łatwiej mogło budować flotę jak Polska, a nie buduje żadnej. Sama całej Europie*

* *Jana Długosza Dziejów polskich księga jedenasta*. Przeł. Karol Mecherzyński. Tom IV, Kraków 1869, s. 470.

dostarcza drewna, żywicy, smoły i wszystkich innych potrzeb do budowy okrętu, a o siebie nie dba. Ukochanym żywiołem Polaka były pola i stepy, na których mógł harcować. Oto jeden z powodów, który wiele tłumaczy: budowa i utrzymanie floty wymaga zawsze nakładów. W Polsce, wobec braku stałych podatków, skarb koronny często świecił pustkami. Liczono w tej sprawie na króla i jego prywatny skarbiec, co nie mogło spełniać pożądanego celu. Było to zadanie zbyt kosztowne, aby jednostka, stworzywszy nawet zawiązki floty, mogła ją utrzymywać i stale rozwijać.

Nie sprzyjał temu układ wybrzeży, które były płaskie i nie nadające się do żeglugi z powodu ławic i mielizn. Poza Gdańskiem nie było innych portów. Elbląg, położony na uboczu, w zagłębieniu zalewu, również nie nęcił. Płytki port w Pucku, leżący w kącie zatoki, trudno dostępny z powodu mielizn, nie przedstawiał większej wartości. Port miał jedynie Gdańsk i tylko tędy utrzymywała Polska swój główny dostęp do morza.

Początki wojennej floty polskiej przypadają już na czasy syna Kazimierza Jagiellończyka, Zygmunta Starego, kształconego przez Jana Długosza w Miednikach na zamku Olgerda.

W wojnie o Inflanty stała się niezbędna flota. Można ją było stworzyć w trojaki sposób: budując własną, przez zakup gotowych okrętów lub przez system kaperski - najprymitywniejszy i najtańszy, czyli w warunkach, w jakich się Polska znajdowała, najrealniejszy. Kaprowie Zygmunta I nosili nazwę „żołnierzy morskich” (*milites nostri maritimi*). Powołana w 1517 roku flota zakończyła żywot po podpisaniu pokoju w 1522 roku jako... niepotrzebna. Mimo to inicjatywa morska Zygmunta I zasługuje w pełni na uznanie.

Troska o flotę przechodziła z ojca na syna przez trzy pokolenia. Najsilniej wyraziła się w poczynaniach syna Zygmunta Starego - Zygmunta Augusta. Koronowany na króla za życia ojca, jako dziesięcioletni chłopiec rządził Litwą (od 1544 roku). Ponowna wojna o Inflanty i starania o zbudowanie własnej floty zrodziły myśl założenia w Krakowie szkoły wojenno-morskiej (1547). Niestety, w braku funduszy zamysł nie został zrealizowany. Niemniej jednak król Zygmunt II August (1548-1572) rozumiał, że walkę o Inflanty może rozstrzygnąć na korzyść Polski jedynie przy energicznym wsparciu działań armii lądowej przez silną flotę.

Na razie starał się o pozyskanie sojuszników na morzu. Liczył na Gdańsk, któremu nakazał wystawienie 12 okrętów uzbrojonych po 50

dział a gdy Gdańsk się sprzeciwił i z zaciężnej floty przyszło też zrezygnować, król czyni kroki w kierunku stworzenia własnej floty. W roku 1558 wydaje uniwersał upoważniający Macieja (Mateusza?) Scharpinga (Sierpinka) do wyekwipowania okrętów i werbowania marynarzy. Pierwsze listy kaperskie podpisuje król 10 lipca 1560 roku w Wilnie, następne 29 kwietnia 1561 roku, a w 1563 dalsze. Od lipca 1561 formuły patentów kaperskich ulegają znacznemu rozszerzeniu. Jednocześnie w 1561 roku powstaje pierwszy projekt portu polskiego w Pucku.

W latach 1561-1563 liczba okrętów kaperskich nie przekraczała dziesięciu. W 1565 roku było już dwanaście okrętów, a pod koniec panowania Zygmunta Augusta - piętnaście. Wiceadmirałem tej flotylli mianowano Michała Starostę.

Skarb państwa nie miał środków na budowę okrętów, przeto król budował je z własnych funduszy. Dzięki temu obok okrętów kaperskich pojawiły się polskie okręty królewskie. Wodzem floty (*praefectus navium nostrarum* - dowódca naszej floty, mawiał o nim król) został admirał Maciej (Mateusz?) Sierpinek.

Handlowa bandera polska - biała z ukośnym niebieskim krzyżem i wizerunkiem orła białego w górnym rogu przy drzewcu - używana niekiedy w XV wieku, później - w wieku XVI - nie miała zastosowania. Natomiast okręty wojenne wciągały następujące bandery: narodową polską - czerwona z orłem białym oraz królewską: na niebieskim polu (a od XVII wieku na czerwonym) „pogoń biała”, to jest ręka obnażona, trzymająca wzniesiony ku górze miecz z czarną rękojeścią.

Nadzór nad sprawami floty, nad zaciągiem marynarzy, a także podziałem zdobyczy objęła specjalnie powołana Komisja Morska, utworzona 24 marca 1568 roku przez Zygmunta Augusta. Był to pierwszy w dziejach Polski urząd do spraw morskich. Na czele siedmioosobowego składu komisji stanął Jan Kostka, podskarbi pruski, starosta i kasztelan gdański. Członków komisji nazywano komisarzami. Wśród nich byli trzej obywatele Gdańska: Stefan i Jan Loitzowie oraz Walenty Oberfeld. Pozostali to: Kasper Geschkau - opat oliwski, Krzysztof Konarski i Andrzej Swarożyński. Komisja istniała cztery lata. Na główną kwaterę operacyjną wyznaczono port w Gdańsku, któremu król zapewnił sporo przywilejów. Na tle wyroku Rady Miejskiej, która skazała na ścięcie 11 kaprów królewskich za

kradzież żywności i poturbowanie chłopów czekających na otwarcie bramy miejskiej, doszło 23 czerwca 1569 roku do otwartego konfliktu pomiędzy Gdańskiem a Komisją Morską.

Pod koniec 1569 roku król przystąpił do budowy własnej floty w stoczni elbląskiej. Sprowadził z Wenecji budowniczych okrętów - Dominika Zaviazelo i Jakuba de Salvatore, którzy wraz z cieślami elbląskimi oraz dodatkowo zatrudnionymi majstrami z Żuław, Warmii i Powiśla położyli 5 czerwca 1570 roku stępkę pod galeon* o wyporności około 600 ton. Ponadto rozpoczęto budowę fregaty i baty.

Przed śmiercią (7 lipca 1572) Zygmunt August wypowiedział znamienne słowa: *Stateczną armadę na morzu swoim chować.*

Król Zygmunt August uważany jest za twórcę pierwszej floty polskiej, pierwszego „ministerstwamarynarki” (Komisja Morska) i on to mianował pierwszego admirała - hetmana wojska morskiego. Był ostatnim z Olgierdowiczów, prawnukiem Olgierda. Mickiewicz tak pisał o nim w „Panu Tadeuszu” (ks. IV):

*Z tego to miasta Wilna, jak z rzymskiej wilczycy,
Wyszedł Kiejstut i Olgierd, i Olgierdowicy,
Równie myśliwi wielcy jak sławni rycerze,
[.]
Knieje! do was ostatni przyjeżdżał na łowy
Ostatni król, co nosił kołpak Witoldowy,
Ostatni z Jagiellonów wojownik szczęśliwy
I ostatni na Litwie monarcha myśliwy.*

Ponowną budowę floty rozpoczął siostrzeniec Zygmunta Augusta, Zygmunt III Waza, syn rodzonej siostry króla, Katarzyny, żony szwedzkiego króla Jana III.

Później troski o przyszłą flotę przeszły na ród Radziwiłłów, jakby przekazane im przez małżeństwo króla Zygmunta Augusta z Barbarą Radziwiłłówną. Był to pierwszy dom magnacki zarówno na Litwie, jak i w Polsce, wielokrotnie spokrewniony z domami panującymi w Europie. Wyniesieni dzięki królowi do wysokich godności, dowodzący wojskami w czasie wojen, Radziwiłłowie rozumieli konieczność posiadania własnych okrętów i statków handlowych.

* Ukończenie galeonu „Smok” przerwała śmierć króla. (*Przyp. red.*).

Najpełniej jednak myśl morską zaowocuje po dwustu trzydziestu latach za przyczyną księcia Karola Stanisława Radziwiłła, zwanego Panie Kochanku, praprawnuka Mikołaja Czarnego, stryjecznego brata królowej Barbary i dowódcy gwardii przybocznej młodego króla Zygmunta Augusta.

Karol Stanisław Radziwiłł, hetman wielki litewski, urodził się w Nieświeżu w roku 1734. Nauki pobierał w szkołach nieświeskich. Już jako czternastolatek w 1748 roku posłował z powiatu nieświeskiego na sejm. Żaden z Radziwiłłów nie był tak popularny jak Karol Stanisław - Panie Kochanku, zwany tak od porzekadła, które ciągle powtarzał. Bożyszcze szlachty na Litwie i Żmudzi. Imię jego i postać odnotowują dzieje i literatura. Zasłynął z humoru i żartów, które przechowywała tradycja. Najbogatszy pan w całej Rzeczypospolitej (dobra jego liczyła 300 tysięcy d usz pańszczyźnianych), utrzymujący do 10 tysięcy regularnego wojska, mający kilka uzbrojonych fortec, nie dziw, że mógł być pewny, iż w każdej chwili na jego hasło staną pod sztandarem tysiące zbrojnej szlachty.

Do ekstrawaganckich poczynań księcia Karola Stanisława należy wydobywanie w Nalibokach rudy żelaza. W drugiej połowie XVIII wieku zapotrzebowanie na żelazo było już tak wielkie, że tylko w ciągu jednego roku 1780 rudnia wyrabiała: 2146 soszników, 10 086 kop gontali, dając dochód netto 6000 zł. W tych samych Nalibokach miał też Radziwiłł hutę szkła, założoną przez jego babkę - Annę z Sanguszków Radziwiłłowa. W skarbcu przechowywano okazy szkła nalibockiego, takie jak kielichy „berlińskie” z pokrywką i rysunkiem, kielichy w kształcie buławy, też z pokrywkami, kielichy w kształcie wanienek, kielichy z cyframi i napisami, dalej tak zwane „flety” z herbami, kieliszki ze złotymi obrączkami oraz fugowane w paski czworograniaste szlifowane szklanki z czterema herbami, szklanki z inskrypcją *In Honorem*, szklanki ciężkie i lekkie, cienkie i grube, pękate - z orłami Radziwiłłów, lampeczki, flaszeczki, karafinki z napisem *Per Modum*, „jaszczyki” do masła, salaterki koloru farfury itd. Hutnikom płacono po 20 groszy od kopy, pomocnicy zaś (chłopcy) otrzymywali na tydzień po 2 złp. Kierownik fabryki, o nazwisku Neumann, pobierał rocznej pensji 600 złp., szlifierz 208 złp., rysownicy 104-150 złp. rocznie. Fabryka przetrwała do roku 1820.

Księżę Karol Stanisław, dumny z wyrobów fabryki nalibockiej, ofiarował księciu Józefowi Poniatowskiemu serwis szklany, gdy u schyłku życia pozostawał na dobrej stopie z dworem warszawskim. Otrzymał

z podziękowaniem serdeczny list: *Im bardziej szacuję Waszą Księżęcą Mość, tym miłszy jest mi prezent. Z serca wyrażam radość moją, widząc, że ta piękna manufaktura, dzieło śp. Babki Waszej Księżęcej Mości, utrzymuje się i kwitnie na pożytek i ozdobę kraju. I tak zaraz kazałem, żeby w rezydencji mojej tutejszej, w Łazienkach, inszego szkła nie dawano mi do stołu. Niech każdy widzi, co umieją w Nalibokach robić, jak jest dla mnie życzliwym pan Nalibocki i jak ja jestem dla niego z serca skłonny i przychylny.*

W jaki sposób zaplatał się wojewoda wileński w polityczne nieszczęścia Rzeczypospolitej - wiadomo z historii. Nie chcąc przysiąc na wierność i poddaństwo imperatorowej Katarzynie II utracił w wyniku konfiskaty wiele dóbr i wyjechał za granicę. Wróciwszy do Polski, przystąpił do konfederacji barskiej wraz ze swoim przyjacielem, Franciszkiem Huttem Czapskim, z którym też opuścił kraj po upadku konfederacji.

Po amnestii ogłoszonej przez carycę Katarzynę książe Karol Stanisław powrócił do kraju. Za wypłacone przez Katarzynę II odszkodowanie (sześć milionów złotych polskich) z powodu krzywd wyrządzonych przez rosyjskie wojska w ordynacji Radziwiłłów wybudował szkołę wychowania morskiego, tak zwaną Radziwiłłowską Szkołę Majtków, pierwszą szkołę morską w dziejach Polski.

Nasi historycy i publicyści pod innym kątem oceniają księcia Karola Stanisława i nie szczędzą mu obelżywych „tytułów”: „człowiek ograniczony umysłowo, pozbawiony wykształcenia, oddany pijaństwu i prostackim rozrywkom”; „wiecznie pijany cham o ordynarnych, przyziemnych instynktach, któremu los dał zamki, pałace, magnacką fortunę, uważający za dowcip wjechać konno na salę balową w białostockim pałacu księcia hetmana Branickiego. Dać w gębę temu czy innemu z braci szlachty i na pojednanie darować majątek albo obić kijami, zawsze po pijanemu, bo inaczej widzieć go było trudno, i podobnych wyczynów na wołowej skórze by nie zapisano”.

Przy wybudowanej w Nieświeżu w latach 1780-1782 szkole powstał szpital, bursa-koszary i urządzenia wodne. Szkole przypisał książe regulamin lądowy i morski oraz wodne ćwiczenia. Z jego inicjatywy prowadzono studium sześciu języków obcych. Uczono matematyki, geometrii, historii Polski i narodów, geologii, rysunku, inżynierii, nawigacji i muzyki. Liczbę majtków określono na 800. Karol Radziwiłł przyjął czterech oficerów szwedzkiej i duńskiej marynarki, aby przygotowywali uczniów do służby na morzu.

Rozpisano listy do „braci szlachty” [...] *izby synów swoich na majtków dla niego ofiarowali i tych kosztami księcia do Szkoły Majtków przysyłałi.*

Adam Mickiewicz, znający morze, sławiący je w „Sonetach krymskich”, uważał, być może, że „pohańbi” księcia Karola Stanisława wzmianką o Szkole Majtków w Nieświeżu i stąd ją w „Panu Tadeuszu” przemilczał. Wspomniał jedynie z okazji biesiady szykowanej przez Wojskiego w Soplicowie o uczcie, jaką wyprawił książe królowi Stanisławowi Augustowi (ks. XI):

*Księga ta miała tytuł: „Kucharz doskonały”.
W niej spisane dokładnie wszystkie specyjały
Stołów polskich; podług niej Hrabia na Tęczynie
Dawał owe biesiady we włoskiej krainie,
Którym się Ojciec Święty Urban Ósmy dziwił;
Podług niej później Karol-Kochanku-Radziwiłł,
Gdy przyjmował w Nieświżu króla Stanisława,
Sprawił pamiętną ową ucztę, której sława
Dotąd żyje na Litwie we gminnej powieści.*

Rozprawiając się z księciem Panie Kochanku Stanisław Cat-Mackiewicz określił założenie szkoły morskiej z dala od wielkich wód jako wyraz bezmyślności, godny jego niesławnych dykteryjek, jak na przykład tej o zdobyciu twierdzy gibraltarskiej czy chorwackiej (w innej wersji). W niej książe tylko na przednich nogach konia (tylne wraz z zadem oderwał armatni pocisk nieprzyjacielski) wskoczył zwycięsko na wały niezdobytej fortecy. Równie dobrze projekt założenia przez króla Zygmunta Augusta szkoły morskiej w Krakowie mógłby przyczynić się do złej opinii o królu.

Pragnąc zainteresować marynarką króla Stanisława Augusta, Radziwiłł Panie Kochanku zaprosił go do Nieświeża (1785) i wyprawił na jego cześć nie tylko wspaniałą ucztę, ale i urządził widowisko: wielogodzinny Jopis uczniów szkoły morskiej, w którym przedstawili oni - z udziałem tysięcy chłopów - atak na makietę twierdzy Gibraltar.

Widywany w Sejmie olbrzymiego wzrostu magnat litewski robił żenię Czyngis-chana, tak też go król nazwał, gdy przybył do księcia o gość. Król widział w nim świat kultury mu obcej, świat barbarzyń-

ski. I tylko taki człowiek, jak się okazało, „w upojeniu alkoholowym” mógł założyć szkołę morską, i to nie w Polsce, lecz na Litwie.

Sto czterdzieści lat trzeba było czekać na nową szkołę morską, położoną nieco bliżej morza.

Chevalier sans peur et sans reproche

*Czucie i wiara silniej mówi do mnie
Niż mędrca szkiełko i oko.*

A. Mickiewicz: *Romantyczność*

Chevalier sans peur et sans reproche - „rycerz bez trwogi i skazy”. Tak określono admirała Kazimierza Porębskiego po akcji na krążowniku „Nowik” 10 sierpnia 1904 roku, kiedy to jako starszy oficer nie podporządkował się rozkazowi kapitana tego okrętu. Jak mi opowiadał komandor Mieczysław Burhardt, czynny uczestnik wojny rosyjsko-japońskiej w latach 1904-1905, w momencie gdy „Nowik” miał wziąć udział w bitwie mającej na celu przebicie się eskadry rosyjskiej z Portu Artura do Władywostoku, kapitan kazał sternikowi zawrócić. Admirał Porębski jednak, będąc podówczas starszym oficerem, czyli zastępcą kapitana, nakazał sternikowi powrócić na poprzedni kurs i ruszył do boju, a kapitanowi oświadczył, że wycofanie się w takiej chwili z walki jest tchórzostwem i opuszczeniem dowódcy eskadry w decydującym momencie bitwy.

Znane są szczegóły tego zajścia, natomiast z powodu niepopularności cara w tym okresie nie ujawniono pomyslnych dla Kazimierza Porębskiego szczegółów związanych z zakończeniem sprawy skazania go za niesubordynację na śmierć przez rozstrzelanie. Admirał Porębski należał wtedy do podległego bezpośrednio carowi Korpusu Gardemarinów, więc wyroku nie można było wykonać bez aprobaty cara. Jak twierdził komandor Burhardt, sprawa wzięła taki obrót, że oficerowie, którzy przyznali Kazimierzowi Porębskiemu tytuł „Rycerza bez trwogi i skazy”, mogli być z niego bardzo dumni. Car nie tylko nie zatwierdził wyroku sądu wojennego, lecz przysłał Porębskiemu Złotą Szablę z napisem „*Za odwagę*” oraz Order Św. Jerzego IV stopnia i... skazał go za niesubordynację na tydzień twierdzy.

ewidencji z roku 1916 kontradmirała Kazimierza Porębskiego znajdującej się w archiwum Głównego Sztabu Morskiego w Piotro-

grodzie napisano: *ur. 2 XI 1872 r., rzymski katolik, niezonaty. Odznaczenia i ordery: Srebrny Medal z portretem Imperatora, Order Św. Anny III stopnia z mieczami i wstęgą, Order Św. Stanisława II stopnia z mieczami i wstęgą, Order Św. Jerzego IV stopnia, Złota Szabla „Za odwagę”, Srebrny Medal, „Za wojnę rosyjsko-japońską”, Order Św. Anny II stopnia. Order Św. Włodzimierza IV stopnia, Złota Odznaka ukończenia kursu, Brązowy Medal „100-lecia zakończenia wojny 1812 roku”, Brązowy Medal „300-lecia domu Romanowych”, Odznaka Obrońców Portu Artura, Order Św. Włodzimierza III stopnia z mieczami i wstęgą, Krzyż Komandorski Niszan el Ifikhar, Komandorski Krzyż Korony Włoskiej, francuski Oficerski Krzyż Legii Honorowej, włoski Krzyż Komandorski Św. Maurycego i Łazarza oraz Srebrny Medal „Za okazaną pomoc ofiarom trzęsienia ziemi na Sycylii i w Kalabrii”.*

Co do losów „Nowika”, to istnieje kilka wersji. Jedna z nich informuje:

„Nowik” dowodzony przez Porębskiego przerwał blokadę i z prędkością 27 węzłów usiłował przedostać się do Władywostoku. Zostawił daleko za sobą pościg, ale przeforsowane maszyny i kotły zmusiły w dniu 16 sierpnia 1904 roku do wysadzenia się na mieliznach otaczających wyspę Sachalin [podawane są też inne daty i inne miejsce tego wydarzenia].

Eskadra z Portu Artura wróciła mocno uszczuplona, bez dowodzącego eskortą admirała Withefta. Zginął on podczas próby przebicia się przez blokadę japońską. [Pamiętniki por. A. Stera].

Szczególne uznanie w świecie admirał Porębski zyskał za pomoc niesioną ofiarom trzęsienia ziemi w Messynie w roku 1908.

Admirał Porębski zawsze bardzo akcentował swą polskość. Już w roku 1900, gdy przebywał w Gdańsku w związku z budową krążownika „Nowik”, nie krył swych marzeń o doczekaniu chwili, w której stocznia gdańska będzie należała do Polski.

Kwalifikacje zawodowe sprawiały, że uznawano admirała, pomimo że Polak i katolik, za wzór oficera carskiej marynarki wojennej, awansując go przez kolejne szczeble aż do kontradmirała (23 grudnia 1913 roku) i dowódcy najbardziej nowoczesnego okrętu liniowego, „Imperatrix Maria”, a następnie powierzając dowództwo nad eskadrą krążowników na Morzu Czarnym. W końcowym okresie pierwszej wojny światowej przeniesiono admirała Porębskiego z basenu Morza Czarnego na Bałtyk, gdzie kierował obroną szkieletów fińskich i chronił dostęp do Piotrogradu.

Po rewolucji październikowej admirał Porębski brał czynny udział w pracach Polskiej Rady Ekonomicznej przy poselstwie polskim, koncentrujących się na zagadnieniach gospodarczych i ekonomicznych tworzącego się państwa polskiego, z uwzględnieniem zagadnień floty handlowej.

Co zastał admirał w kraju jesienią 1918 roku? Według relacji inżyniera Antoniego Garnuszewskiego znalazło się w Warszawie wielu oficerów i marynarzy (mieliśmy pięciu admirałów, ale ani jednej śruby w wodzie morskiej - jak wspominał w swym liście do mnie kapitan Antoni Ledóchowski).

Ta rozproszona, pozbawiona przywódcy społeczność nie wiedziała, od czego zacząć i czym się zająć. Inżynier Garnuszewski miał więc trudne zadanie przystępując do organizowania polskiej marynarki. Wielu ludzi morza, aby utrzymać swe rodziny, musiało podejmować różne przypadkowe prace, jak na przykład kapitan Edward Pacewicz, który na targu trudnił się sprzedażą jarzyn z wózka.

Od czasu przyjazdu admirała Porębskiego do Warszawy wszystko się zmieniło. Założone przez niego stowarzyszenie „Bandera Polska” zrzeszyło marynarzy w celu przygotowania administracji dróg wodnych i przejęcia żeglugi z chwilą ustąpienia władz niemieckich. Nakreślony przez admirała program był wkrótce urzeczywistniony. Ocalił on całą flotyllę wiślaną przed uprowadzeniem jej za granicę. Dekret naczelnika państwa, Józefa Piłsudskiego, dał podstawę do istnienia marynarki: *Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską.*

W Ministerstwie Spraw Wojskowych utworzono Sekcję Marynarki Wojennej. Przybywający do Modlina marynarze mieli przejść szkołę specjalistów, lecz uniemożliwiały to brak pomieszczeń i ekwipunku oraz najniezbędniejszych środków utrzymania. Kilkuset marynarzy odesłano do domów, obejmując szkoleniem tylko niezbędną liczbę i tworząc z ochotników i poborowych Batalion Morski. Uzbrojono też flotyllę rzeczną.

Skala potrzeb i zakres obowiązków przerastały możliwości prawne zarówno Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, jak i Sekcji Marynarki Handlowej przy Ministerstwie Handlu. Toteż 20 marca 1919 roku zlikwidowano Sekcję Marynarki Wojennej i utworzono Departament do Spraw Morskich podległy Ministrowi Spraw Wojskowych. Wkrótce potem Naczelnik Państwa mianował

admirała Kazimierza Porębskiego szefem tego departamentu (dekret z dnia 14 maja 1919 roku).

Departament do Spraw Morskich przystąpił natychmiast do intensywnych prac w kraju i za granicą, zgłaszając postulaty morskie Polski na konferencji pokojowej w Paryżu przez admirała Porębskiego, przedstawiciela naszej delegacji. Traktat wersalski, zawarty 28 czerwca 1919 roku, zamknął naturalną bramę Polski do morza, nie przyznając jej wrogo nastawionego Gdańska. Niemniej jednak admirał Porębski zrealizował w pewnym stopniu swe marzenia i zbudował w stoczni gdańskiej w roku 1920 dywizjon monitorów dla flotylli rzecznej: „Warszawa”, „Horodyszcze”, „Pińsk” i „Mozyrz” (wszystkie o wyporności 110 ton i prędkości 9,1 węzła).

Z inicjatywy admirała Porębskiego utworzono Towarzystwo do Rejestracji i Klasyfikacji Statków Handlowych - na wzór istniejących już w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. Angielskie towarzystwo Lloyd's Register of Shipping przystąpiło na propozycję kooperacji z polskim partnerem. Dzięki osobistym wpływom i kontaktom admirała było możliwe kształcenie we Francji przyszłych oficerów marynarki wojennej oraz praktyka oficerów marynarki handlowej w kompanii francuskiej Chargeurs Reunis.

Również z inicjatywy admirała Porębskiego Departament do Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych polecił w 1920 roku inż. Tadeuszowi Wendzie opracowanie planów budowy portu na obszarze Polski. Przy wyborze miejsca brane były pod uwagę: Puck, Jezioro Żarnowieckie, Hel, Reda, ujście Wisły, Tczew i Gdynia. Ta ostatnia propozycja lokalizacji była pod każdym względem najlepsza i w październiku 1920 roku Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów podjął stosowną decyzję. Projekt budowy portu w Gdyni przewidywał utworzenie części zewnętrznej - awanportu i części wewnętrznej - portu właściwego. Łącznie port miał zajmować powierzchnię 700 ha, z czego 162 ha przeznaczono na powierzchnie wodne. W jego południowej części zlokalizowano port rybacki, po przeciwległej, u wzgórz Oksywia, przewidziano port wojenny. W sumie projekt stwarzał realną perspektywę wszechstronnego rozwoju ekonomicznego Pomorza.

Komandor Mieczysław Burhardt, obecny na bankiecie wydanym na cześć admirała Porębskiego w Gdańsku, był naocznym świadkiem nieopisanego entuzjazmu jego uczestników, gdy na salę dotarła wiadomość o rządowej decyzji budowy portu w Gdyni. Obecni porwali

admirała i obnosili go na rękach po sali, winszując sukcesu. Opowiadanie o tym fakcie komandor zwykle kończył wyrażeniem ubolewania, że człowiekowi, któremu Gdynia zawdzięcza swoje istnienie, nie postawiono nie tylko pomnika, ale nawet nie nazwano jego imieniem którejś ulicy Gdyni.

Admirał Porębski dużo uwagi poświęcał sprawom stworzenia sprawnego systemu szkolnictwa morskiego, zabiegając zdecydowanie o kupno dużego oceanicznego żaglowca szkolnego. Pierwszymi współpracownikami admirała w tej dziedzinie byli: Antoni Garnuszewski, Gustaw Kański i Antoni Ledóchowski. Inżynier Antoni Garnuszewski, zanim rozpoczął studia na politechnice w Petersburgu, ukończył ze złotym medalem Szkołę Morską w Odessie, a podczas pierwszej wojny światowej był jednym z odpowiedzialnych inżynierów w głównej bazie Floty Bałtyckiej w Helsingforsie. Kapitan ż.w. Gustaw Kański dowodził podczas wojny jednym ze statków Rosyjskiej Floty Ochotniczej. Antoni Ledóchowski zaś wyszkolenie zawodowe pobierał w marynarce Austrii, osiągawszy stopień fregattenleutnanta na pancerniku „Prinz Eugen”. To on układał programy dla przyszłej szkoły morskiej i przeprowadzał do niej egzaminy latem 1920 roku.

Naczelnikiem wydziału mechanicznego w przyszłej szkole morskiej został inżynier technolog Kazimierz Bielski, który w Rosji był jednym z naczelników inżynierów Zakładów Putiłowskich w Petersburgu.

Założenie szkół morskich w Tczewie i w Toruniu oraz kupno żaglowca szkolnego „Nest”, przemianowanego na „Lwów”, zbiegło się z okresem wojny polsko-sowieckiej 1920 roku (telegraficzne potwierdzenie kupna żaglowca nadeszło do Warszawy około 15 sierpnia).

W dniu 8 grudnia 1920 roku podniesiono banderę nad budynkiem szkolnym w Tczewie. Zdjęcia z tej uroczystości ukazują pełną entuzjazmu i uśmiechniętą twarz naszego kontynuatora myśli księcia Radziwiłła-Panie Kochanku i surowy, bez wiary w powodzenie wyraz twarzy admirała Borowskiego. Wszak podówczas liczba zwolenników, entuzjastów i wierzących w pomyślną realizację planów admirała Porębskiego była do policzenia na palcach jednej ręki. Na przeszkodzie brak był kwalifikowanych kadr. I pomimo że - jak twierdził kapitan Ledóchowski - mieliśmy pięciu admirałów (komandorów nawet już nie liczył), do nauczania astronawigacji i nawigacji w Szkole Podchorążych w Toruniu admirał Porębski musiał „wypożyczać” ze Szkoły Morskiej w Tczewie kapitanów Ledóchowskiego i Stankiewicza.

Kapitan Mamert Stankiewicz, rozumiejąc admirała Porębskiego, tak pisał o jego poczynaniach i o utrudniających mu je „mędrkach ze szkiełkiem”:

Jak się dowiedziałem, ideą adm. Porębskiego przy tworzeniu Szkoły Morskiej w Tczewie była służba wychowaniu przyszłych oficerów dla marynarki wojennej i handlowej. [...] Z rozmów moich z komandorem Pistolem, zastępcą dyrektora departamentu Leona Chrzanowskiego, odniosłem wrażenie, że pan Chrzanowski stoi na stanowisku, iż utworzenie floty handlowej jest dla nas na razie niemożliwe wskutek kompletnego braku pieniędzy i że utworzenie tej floty rozumie się w taki sposób, w jaki została utworzona w Rosji Flota Ochotnicza. Jeżeliby tak miało być w istocie, to można byłoby przypuszczać, że jeszcze nieprędko ujrzymy statki pod polską banderą z załogami polskimi.*

Przekonania dyrektora Departamentu Spraw Morskich, pana Chrzanowskiego, były jeszcze umiarkowane w porównaniu z opinią wyrażoną przez premiera Wincentego Witosa podczas jego pobytu na Wybrzeżu. W rozmowie z dyrektorem Szkoły Morskiej w Tczewie, inżynierem A. Garnuszewskim, premier powiedział: „Należy skończyć z tymi mrzonkami i wszystko zlikwidować” (miał na myśli Szkołę Morską w Tczewie i żaglowiec szkolny „Lwów”). Natomiast prezydent Polski, Stanisław Wojciechowski, oglądając wystawę morską w Toruniu i widząc uczniów Szkoły Morskiej z Tczewa, stwierdził, zwracając się do inżyniera Garnuszewskiego: „Biedni chłopcy, przecież to wszystko przyszli bezrobotni”.

Faktycznie, trudności w realizacji planów rozwoju floty i szkolnictwa morskiego, jakie napotykał w sferach rządowych admirał Porębski, były dobrze znane jego współpracownikom. Moje osobiste przeżycie również w jakiś sposób z tym się wiąże.

Admirał Borowski był w 1918 roku przez jakiś czas wraz z moim ojczymem więźniem niemieckiego obozu, w którym się bardzo zażyli. Później admirał był naszym częstym gościem w Wilnie. Słyszając o moich zamiarach dostania się do marynarki francuskiej, gorąco je popierał, przynosząc mi do przeczytania nieprawdopodobną liczbę francuskich książek. Tak było do momentu, aż się dowiedział, że

* Pamiętnik Mamerta Stankiewicza, nie publikowany.

chcę wstąpić do Szkoły Morskiej w Tczewie. Oto co usłyszałem od niego: „Rejtana ci z siebie nie zrobię, ale po moim trupie tam się dostaniesz”.

I rzeczywiście zostałem odrzucony przez pierwszą komisję lekarską w szkole, bo miałem rzekomo skłonności do... reumatyzmu. Kapitan Kański ze względu na moje dobre świadectwo maturalne radził mi najpierw ukończyć medycynę, a potem zostać lekarzem okrętowym.

Do Szkoły Morskiej w Tczewie dostałem się wyłącznie dzięki wstawiennictwu generała Mariusza Zaruskiego, piastującego wówczas godność adiutanta prezydenta Stanisława Wojciechowskiego. Po badaniach komisji lekarskiej Marynarki Wojennej przy ulicy Chałubińskiego w Warszawie Szkoła Morska w Tczewie musiała mnie przyjąć.

Naturalnie motywy admirała Borowskiego wiązały się ze znajomością zamiarów premiera Witosa i dyrektora Chrzanowskiego. Potem bardzo głęboko przeżywał „unicestwienie” admirała Porębskiego. Na posiedzeniu sejmu w dniu 13 maja 1925 roku poseł płk Miedziński, późniejszy minister poczt i telegrafów, oskarżył publicznie admirała Porębskiego o tolerowanie nadużyć w Marynarce Wojennej. W wyniku tego minister spraw wojskowych, gen. Władysław Sikorski, zawiesił w czynnościach służbowych szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, wiceadmirała Kazimierza Porębskiego - za niedopatrzania w związku z wykryciem nadużyć przy zakupach sprzętu dokonywanych przez kierownika Samodzielnego Referatu Broni Podwodnej Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Po kilku latach sprzęt (miny), wtedy uznany za zbędny, przydał się w 1939 roku w Zatoce Gdańskiej*.

W dniu 19 maja 1925 roku obowiązki szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, pełnione dotychczas przez wiceadmirała K. Porębskiego, objął komandor Jerzy Świrski. Admirał Porębski, zawieszony w czynnościach, przeszedł w stan spoczynku, a w 1927 roku - na emeryturę. Nie pozostało to bez wpływu na stan jego zdrowia. Schorowany admirał zmarł po długich cierpieniach w Warszawie 20 stycznia 1933 roku i został pochowany na Powązkach.

Nawet po śmierci nie zostawiono jego osoby w spokoju. W 1974 roku otrzymałem książkę, z której wynika, że admirał K. Porębski był w pojęciu osób mu współczesnych, to jest przed pierwszą wojną

* W. Steyer: *Z dziejów Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1919-1939*. „Wojskowy Przegląd Historyczny”. Warszawa 1960, nr 3-4; S. Ordon: *Polska Marynarka Wojenna 1918-1939*. Gdynia 1966.

światową, renegatem. Pan Sulewski* sugeruje to pisząc pochlebnie o Bronisławie Grąbczewskim (1855-1926), generale piastującym wysokie stanowiska w administracji rosyjskiej, który odbył kilka podróży do Afganistanu i Tybetu:

Pomimo najwyższych nacisków, ażeby przyjął prawosławie, pozostał katolikiem. Utrudniało mu to bardzo wybicie się w kraju, gdzie do określonych rang i urzędów była przywiązana konieczność aktywnego zaangażowania po stronie cerkwi. Miał więc prawo moralne podrwiwać sobie z generałów Dowbora-Muśnickiego czy Hennig-Michaelisa albo admirała Porębskiego, którzy w swoim czasie - za cenę przyjęcia do Akademii Sztabu Generalnego - przeszli na prawosławie, co stanowiło demonstracyjny symbol rusyfikacji.

Jednakże, jak wynika ze spisów oficerów marynarki carskiej, zebranych jeszcze przed pierwszą wojną światową, prawda na ten temat wygląda odwrotnie. W okresie podanym przez generała Grąbczewskiego, gdy tak trudno było awansować bez przyjęcia prawosławia, w ewidencji Polaków, będących w służbie Rosyjskiej Marynarki Wojennej, nie ma ani jednego prawosławnego, a mimo to takie osoby, jak: Kazimierz Porębski, Mamert Stankiewicz, Jan Stankiewicz, Mieczysław Burhardt, Witold Panasewicz, Konstanty Maciejewicz, były admirałami, kapitanami okrętów wojennych, pełniły służbę na eksponowanych, odpowiedzialnych stanowiskach. W ich kartach ewidencyjnych figuruje: *rymski katolik*. Prawie wszyscy też skończyli Korpus Grenadierów ze złotymi odznaczeniami. Tak wyglądały spisy z 1916 roku, wskazujące na tolerowanie przez władze carskie u wyższych oficerów innych wyznań niż prawosławne.

Kończąc historię najbardziej, moim zdaniem, zasłużonego dla naszej marynarki wojennej, handlowej i rybołówstwa admirała Porębskiego, jednego z twórców Gdyni, a jednocześnie pierwszego, bardzo poszkodowanego na honorze, człowieka oddanego całkowicie morzu i jego sprawom, nie wiem, jakie poruszyć w dzisiejszych marynarzach wojennych, handlowych i rybakach uczucia, by zechcieli czynem zbiorowym naprawić wyrządzone admirałowi krzywdy. Myślę, że wzniesienie pomnika byłoby widomym tego aktem**.

* W. Sulewski: *Konterfekty dziwnych Polaków*. Warszawa 1973, s. 131.

** Dnia 17 czerwca 1993 roku na dziedzińcu Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej w Gdyni został odsłonięty pomnik adm. Kazimierza Porębskiego, projektu Eugeniusza Lademanna. Jest też w Gdyni, w nowym osiedlu na Pogórzu Górnym, ulica jego nazwiska.. (Przyp. red.).

Kolebka nawigatorów

Nasza „kolebka nawigatorów”, „Lwów”, był jedynym żaglowcem zbudowanym przez stocznnię Clover and Company w Birkenhead w Anglii. Była to fregata i nadano jej imię „Chinsura”. Podobno jest to imię jednego z bożków chińskich, ale z całą pewnością nazwa ufortyfikowanej osady holenderskiej w Indiach, zbudowanej w roku 1656 nad rzeką Hugli 24 mile powyżej Kalkuty. Data narodzin fregaty - 1868-1869 - przypadła na okres rozkwitu wielkich żaglowców. Pojemność floty żaglowej wynosiła 4 691 820 ton, podczas gdy parowej - 824 614 ton.

Zbudowano statek dla Brocklenbanków, armatorów z Liverpoolu, również budowniczych okrętów, właścicieli dużych stocznii w Nowym Jorku, którzy po osiedleniu się w Anglii także mieli tu stocznie - do roku 1865. Potem w Liverpoolu, jako właściciele kompanii okrętowej, dysponowali flotyllą stalowych żaglowców. Było ich - z zakupioną „Chinsurą” - pięć. Przynosiły im te żaglowce, wraz z drewnianymi, fortunę. „Chinsurę” przeznaczono do dalekich podróży - do Indii.

Coraz więcej budowano stalowych żaglowców, choć drewniane miały się jeszcze bardzo dobrze. Nowość nastroczała wątpliwości. Armatorzy zastanawiali się: czy wiązania nie są za słabe? Czy arkusze poszycia są dostatecznie grube? Czy to wszystko będzie trwałe i odporne? Jakie będzie działanie wód oceanicznych - zarówno chemiczne jak i inne, bo statki były przeznaczone do dalekich podróży. Marynarze początkowo wydziwiali, potem się przyzwyczaili.

Jedną z plag nękających drewniany statek były stałe przecieki i w związku z tym konieczność ciągłego wypompowywania wody, co marynarze robili ręcznie, jak niewolnicy przy nawadnianiu egipskich pól, w określonych godzinach: od 16.00 do 18.00 i od 18.00 do 20.00, stąd nazwa „psie wachty”.

Kadłuby stalowe nie przepuszczały wody. Pod pokładami zrobiło się luźno. Znikły grube, ciosane bale węg, pokładników i innych pomoc-

niczycią wiązań. Kubryk stał się przestronny. Stalowy statek tej samej wielkości co drewniany brał więcej ładunku i łatwiej było go w nim układać.

Minusy nowej konstrukcji dały znać o sobie nieco później. Pękate, o zaokrąglonych burtach drewniane żaglowce trzymały się na fali jak korek, spływając dosyć lekko z grzbietu na grzbiet, natomiast długie, o stromych burtach, głębiej siedzące z powodu większego załadowania nowoczesne brygi i fregaty stalowe rozbijały fale, przyjmując na pokład istne wodospady zalewające śródkręcie aż po ładownie i przy bocznych przechyłach przelewające się przez nadburcia. O wiele częściej zdarzały się na nich wypadki zmywania ludzi do morza. Basil Lubbock w jednej ze swych prac podaje, że na wielkim kliprze „Liverpool” zginęła w ten sposób cała załoga z drugim oficerem. Ocalili tylko sternicy. Inny, mniejszy, klipper „Undine” w roku 1882 stracił również drugiego oficera i całą zmianę, kapitan przetrwał ledwie żywy, wciśnięty pod zapasową stengę. Klipper „Ben Voirlich” stracił podczas brasowania dziewięciu ludzi, a przy silnym przechyle statku dwóch porwała fala z zawietrznego końca rei.

Za czasów „drewna i konopi” wypadki takie nie były znane, nie były także znane wypadki najgroźniejsze - zalewanie statku przez falę z rufy. Te fakty rozniosły się wśród marynarzy i przyczyniły do trudności z werbowaniem ludzi na stalowe statki. Toteż nieraz sam kapitan lub agent musiał spoić delikwenta w portowej tawernie, a gdy otrzeźwiał, ład był daleko.

Wyposażono „Chinsurę” w takielunek i fregata pod kompanijną flagą Brocklenbanków - granatowo-białą w dwa pionowe pasy - ruszyła w podróż. Właściciele z niecierpliwością wyczekiwali wieści. Przyszły pomyślne. Statek uznano za udany.

Pech fregaty nie prześladował, ale też się nie wyróżniła. Świadczy o tym fakt, że w swej książce „*The Last of the Windjammers*” Lubbock nie czyni o niej żadnej wzmianki.

Jak podaje Frank O. Boven, w roku 1883 „Chinsura” została sprzedana firmie Hughes and Company of Menai Bridge, rejestrującej swe okręty w Liverpoolu. Sprzedaż nastąpiła w czternaście lat po otwarciu Kanału Sueskiego, który się przyczynił do zniknięcia floty żaglowców z oceanów. W roku 1880 zbudowano 408 statków parowych o łącznej pojemności 435 661 ton, podczas gdy żaglowców, i to przeważnie małych - 316, o pojemności 59 845 ton.

W roku 1893 fregata „Chinsura” otrzymała nowy pokład. Pływała w trampingu. W roku 1895 przeszła do firmy O1vari Bros of Cumogoli India i zmieniono jej nazwę na „Lucco”. Latem 1898 roku, częściowo pozbawiona masztów na Oceanie Indyjskim, została w tym stanie sprzedana firmie angielskiej Sice Tiiang of Batavia i zarejestrowana w Batawii, teraz jako bark, pod nazwą „Nest”.

W roku 1910 bark „Nest” został odstąpiony firmie P. Lanberg and Zoon w Batawii, a w roku 1917 panu J. J. A. van Meel z Rotterdamu, pozostając w rejestrze Surabai.

Z Surabai do Rotterdamu wyszedł 11 lipca 1917 roku. Dotarł tam dopiero po prawie dwóch latach (w porcie Natal na Wyspie Św. Heleny stał od 2 września 1917 do 4 marca 1919). Do Rotterdamu przybył 29 maja 1919 roku, następnie wiele miesięcy stał w Schiedam.

Dalsze ciekawostki spisuję z rękopisu kapitana Koski:

Przed kilku laty w czasopiśmie „Sea Breezes” znalazłem prośbę o wiadomość, co się stało z fregatą „Chinsura”. Zapytującym był niejaki pan Carruthers z Portu Elizabeth w Południowej Afryce. Nawiązaliśmy korespondencję, z której wynikało, że dziadek Carruthersa zaczynał na „Chinsurze” swoją karierę marynarską jako appreniice. Były to lata 1874-1879. Siatek odbywał podróże do Indii Wschodnich, zachodząc przeważnie do Kalkuty. Droga prowadziła dookoła Przylądka Dobrej Nadziei. Za cały czas swej pięcioletniej służby Carruthers zarobił jako marynarz dwadzieścia sześć funtów szterlingów, a po rozliczeniu wypłacono mu dwa funty, piętnaście szylingów i cztery pensy. Na szlaku Kalkuty typowym ładunkiem powrotnym w owych czasach była juta. Miewała „Chinsura” takie pasażerów: oficerów wojsk kolonialnych, urzędników oraz żołnierzy, dla których przeznaczono pomieszczenia w między pokładzie. Wnosili oni sporo rozmaitości w monotonne życie załogi. Statek był także częstym gościem na wodach Indii Holenderskich, tam też nastąpiła zmiana bandery brytyjskiej na holenderską.*

Kapitan Kosko studiował dzienniki okrętowe i zachowane mapy fregaty „Chinsura” i późniejszego barku „Nest”.

Rzecz ciekawa, co spowodowało, że pomimo dobrej koniunktury utrzymującej się przez kilka lat po zakończeniu wielkiej wojny na rynku frachtów morskich zdecydowano statek sprzedać? Barkiem zaintereso-

* Appreniice (ang.) - uczeń. (Przyp. red.).

wała się Polska. Szef Departamentu Spraw Morskich, kontradmirał Kazimierz Porębski, pamiętając trzynaście punktów Wilsona, który obiecywał Polsce wolny dostęp do morza, był przekonany, że Polska powinna stawiać przed sobą cel utworzenia własnej floty handlowej i przygotowania dla niej kadr we własnej szkole morskiej i na własnym żaglowcu.

Czas, w jakim Departament Spraw Morskich zdecydował się na zakup żaglowca, nie był - jak się wkrótce okazało - momentem szczęśliwym, jakkolwiek nie można było wówczas tego przewidzieć. Admirał wyznaczył komisję, która miała obejrzeć zaferowane obiekty. W skład jej weszli: major Aleksander Rylke, kapitan Gustaw Kański, kapitan mar. woj. inż. mechanik Bolesław Białopiotrowicz.

Zakup wypadł w najbardziej krytycznym momencie dla Polski. Kraj znalazł się w nowym „potopie”, bez stałych granic, z zagrożoną stolicą. Admirał sam stanął w potrzebie, jako dowódca odcinka Modlin—Zegrze, ale pamiętał przy tym o konieczności zakupienia żaglowca.

Komisja odszukała żaglowiec „Nest”. „Leżał na sznurku” na Mozie w Vlaardingen poniżej Rotterdamu.

Kańskiemu żaglowiec od razu przypadł do gustu, Białopiotrowicz, jako mechanik, niewiele miał do powiedzenia. Gdy van Meel okazał urzędowe zaświadczenie rotterdamskiego inspektora brytyjskiego Lloyda, iż wszystkie blachy wykazały minimalne zużycie i że dla odzyskania przez statek najwyższej klasy trzeba będzie wykonać stosunkowo niewiele robót, komisja gotowa była nabyć „Nest”, a raczej zaproponować Departamentowi Spraw Morskich jego nabycie.

21 lipca 1920 roku zawarto umowę sprzed aży-kupna.

Gdy około 15 sierpnia 1920 roku Departament Spraw Morskich zatwierdził wnioski dotyczące zakupu barku „Nest”, inspektor Gustaw Kański powrócił do kraju. Kapitan Bolesław Białopiotrowicz również wyjechał, oddelegowany do Finlandii w sprawie zakupu dwu kanonierek, które otrzymały nazwy: „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller”. W Holandii w celu dopilnowania zamontowania silników pozostał major Aleksander Rylke. Do pomocy przybył kapitan mar. woj. inż. Ignacy Musiałowski. Następnie, gdy major Rylke już był w kraju, do przypilnowania prac wykończeniowych został przysłany do Holandii komandor por. inż. Władysław Morgules.

Zmieniono stewę tylną i ustawiono dwa okrętowe silniki spalinowe o głowicach żarowych znanego holenderskiego typu Kromhout, o mo-

cy po 180 KM, co zapewniało statkowi prędkość 6,5 węzłów. Po zbadaniu kadłuba i dokonaniu przeróbek eksperci Lloyda niemieckiego wydali jak najlepszą opinię, oznaczoną w dokumentach symbolem 100 A1.

Sprowadzeniem z Holandii do Polski barku „Lwów” miał się zająć kapitan ż.w. Cezary Kościeszka Żaba, gdy zwolniony z wojska po skończonej wojnie wrócił do miejsca pracy w Ministerstwie Dróg Wodnych w Warszawie. Był długoletnim kapitanem i właścicielem żaglowca, wstąpił się przełamaniem w 1904 roku po krótkiej walce blokady japońskiej, dowożąc na dowodzonej przez siebie trzymasztowej szkunie żywność do odciętego od świata na Kamczatce Pietropawłowska. Ale pech prześladowający podobno w życiu kapitana Cezarego Kościeszki Żabę dopadł go i w Holandii. Po przyjeździe na „Lwów” zastał stanowisko kapitana zajęte przez porucznika z Niemieckiej Marynarki Wojennej, Tadeusza Ziółkowskiego, a stanowisko starszego oficera - przez Władysława Zalewskiego z Rosyjskiej Marynarki Wojennej. Wobec tego zdecydował się zostać drugim oficerem.

Jak wynika z życiorysów dowódców „Lwowa”, żaden z nich nie był długoletnim kapitanem żaglowca. Kapitan Ziółkowski pływał przez dłuższy czas na niemieckich statkach pasażerskich, kapitan Stankiewicz na okrętach wojennych, krążownikach, kapitan Maciejewicz na rosyjskich okrętach podwodnych. Naturalnie wszyscy wymienieni przeszli przeszkolenie na żaglowcach. W tej sytuacji na pokładzie „Lwowa” śpiewano:

*A motorki całą naprzód,
całą naprzód rżną.
Jakież owersztagi*
bez motorków są.*

Dotarłszy do kraju „Lwów” znalazł się w stoczni gdańskiej dla przystosowania do celów szkoleniowych. Miały też zostać wmontowane przegrody wodoszczelne, wymagane na statkach przewożących pasażerów.

Uroczystość podniesienia bandery na „Lwowie” odbyła się 4 września 1921 roku na redzie Gdyni. Banderę ofiarowało miasto Lwów, wyhaftowaną przez Iwowianki i przez nie przywiezioną do Gdyni.

* Owersztagi - zwroły żaglowca przechodzącego dziobem linię wiatru.

Nasza „kolebka nawigatorów” wiązała nas swym rodowodem z epoką wielkich żaglowców, znanych „wilkowi morskiemu” Londona. Przez parę lat pod naszą banderą burty „Lwowa” były malowane według zaleceń admirała Nelsona.

Pierwsze podróże ćwiczebne w roku 1921 odbywały się po Bałtyku, z częstymi postojami w porcie w Gdańsku lub na redzie w Gdyni.

Admirał Porębski zakładał, że „Lwów” będzie kształcił zarówno oficerów marynarki wojennej, jak i handlowej. Tak z początku było, póki Szkoła Morska w Tczewie i „Lwów” należały do Ministerstwa Spraw Wojskowych, to znaczy do 31 grudnia 1921 roku, i podlegały admirałowi Porębskiemu. To jednak budziło sprzeciw Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Utworzono Departament Marynarki Handlowej, na którego czele stanął Leon Chrzanowski, jeden z byłych dyrektorów dawnego Zarządu Rosyjskiej Floty Ochotniczej w Odessie. Jego pomocnikiem został naczelnik Wydziału Żeglugowego, komandor Hugon Pistel. Z dniem 1 stycznia 1922 roku szkoła i „Lwów” zostały podporządkowane Departamentowi Marynarki Handlowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Wobec tego admirał Porębski założył w Toruniu Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Otrzymała ona potem żaglowiec „Iskra”.

W owym czasie budżet szkoły tczewskiej został mocno ograniczony, co groziło sprzedaniem żaglowca szkolnego. Ówczesny kierownik Wydziału Nawigacyjnego, a równocześnie kierownik Nauk na statku szkolnym „Lwów”, kapitan Mamert Stankiewicz, zaproponował, by statek wyruszył w swą nową podróż wraz z ładunkiem, czym zarobi częściowo na swoje utrzymanie. Kapitan statku, Tadeusz Ziółkowski, a także dyrekcja szkoły i dyrektor departamentu przyjęli tę propozycję z aprobatą. Zawarto umowę z firmą Hartwig w Gdańsku na przewóz do portu Birkenhead - portu narodzin „Lwowa” - pełnego ładunku drewna. Ładowanie drewnianych podkładów kolejowych trwało długo, do czego przyczyniła się utrata jednej z kotwic. Stało się to na redzie, gdy „Lwów” wyrzucał nadmiar balastu - piasku. Poszukiwania zgubionej z częścią łańcucha kotwicy zajęły kilka dni.

2 czerwca 1922 roku na pokładzie odprawiono uroczyste nabożeństwo za pomyślność rozpoczętej kampanii z pierwszym ładunkiem. Wieczorem tego dnia ostatecznie zakończono ładowanie i statek przeszedł do nabrzeża w Nowym Porcie. Tu odbyła się odprawa celna.

3 czerwca 1922 roku, mając na swoim pokładzie gości - dyrektora Departamentu oraz naczelnika Wydziału Żeglugowego, „Lwów” wyruszył w swą pierwszą podróż z ładunkiem. Z powodu ciszy płynął napędzany silnikami. W pobliżu Helu zatrzymał się, by wysadzić na holownik swych gości.

Podczas postoju w Birkenhead załoga zwiedziła zakłady chemiczne lorda Licerhuma, wzorowe mieszkania dla robotników, port oraz jeden z większych statków Cunard Linę. Przekonano się wówczas, że sytuacja przeciętnego obywatela potężnej i bogatej Anglii nie jest dużo lepsza od sytuacji materialnej obywatela w Polsce.

W drodze powrotnej napotkano sztorm. Przewieziono go na kotwicy koło Wicklow. Właśnie w tym czasie Irlandczycy wznieśli jedno z licznych powstań. Obecność „Lwowa” zaniepokoiła powstańców. Uzbrojony oddział przybył na motorówce. Gdy dowiedziano się, że stoją przed nimi Polacy, rozradowani tym spotkaniem Irlandczycy pożegnali „Lwów” trzykrotnym „hurrah!” Z Cherbourga zabrał „Lwów” do Polski ładunek amunicji.

W tym samym roku odbył „Lwów” drugą podróż do Birkenhead, zabierając stamtąd ładunek soli do jednego z portów niemieckich.

W trzecim roku istnienia Szkoły Morskiej uczniowie najstarszego kursu, po złożeniu ostatecznych egzaminów i po odbyciu przewidzianych ustawą praktyk pływania, powinni już byli uzyskać dyplomy oficerów marynarki handlowej i prawo do otrzymania, po dalszej praktyce na statkach, dyplomu kapitana żeglugi wielkiej. Jednakże nie było statków i możliwości odbywania dalszej praktyki, a najwyższe czynniki rządzące nie myślały o rozwoju, lecz o likwidacji dotychczasowych dokonań na morzu.

W całej Polsce tylko garstka ludzi zdawała sobie sprawę, iż czas upływa i ponosimy straty nie korzystając z otrzymanego dostępu do morza. Społeczeństwo polskie wiedziało o morzu bardzo mało. Podróże „Lwowa” w roku 1922 nie wywołały w społeczeństwie większego zainteresowania, ale dowództwo statku miało możliwość sprawdzenia, jaką wartość na morzu przedstawia stary i spracowany „Lwów”. Przekonano się, że „Lwów” potrafi wykonać wszystko, czego się od niego zażąda.

Podróżą szkolną statku w roku 1923 było wyjście z ładunkiem drobnicy do Kopenhagi, następnie do małego portu Linhamn w Szwecji, skąd po załadowaniu cementu miał wypłynąć do Santos w Brazylii.

Podróż ta miała cel propagandowy, chciano również zaprezentować Polonii brazylijskiej polskie wyroby. Inicjatorem tej podróży był Feliks Rostkowski, młodszy kolega z korpusu kapitana Mamerta Stankiewicza. Rostkowski początkowo pracował z profesorem Lorkiewiczem w Urzędzie Meteorologicznym w Gdańsku, następnie przeniesiony został do Warszawy na stanowisko jednego z głównych referentów Departamentu Marynarki Handlowej. Tam spotkał się z pracującym w innym referacie kapitanem byłej Floty Ochotniczej, Tadeuszem Steckim. Kapitan Stecki uchodził w Rosji za jednego z najwybitniejszych kapitanów. Mając duże doświadczenie, mógł kapitanowi Rostkowskiemu wiele pomóc.

Podróż do Brazylii rozpoczęła się 23 maja 1923 roku. Ładunek przeznaczony dla Polonii składał się z kilimów, zabawek drewnianych, porcelany, wódek i likierów Baczewskiego i Kasprowicza, mebli koszykowych oraz próbek materiałów, 400 pługów (70 ton) i znacznej liczby sierpów (30 ton). Z tym ładunkiem było wiele kłopotu. Zbyt nisko załadowany w Linhamn cement sprawił, że „Lwów” okazał się za bardzo stateczny. Pierwszy napotkany sztorm porwał wanty i wybił kilka iluminatorów. Zdecydowano się przeładować 120 ton cementu z ładowni do międzypokładu, co uczyniło „Lwów” mniej „szywnym”. Następnie żaglowiec zaszedł na parodniowy postój do Hawru, skąd 27 czerwca 1923 roku wyruszył przez ocean do Brazylii, zachodząc po słodką wodę do Porto Grandę na Wyspach Zielonej Przylądka.

Na „Lwowie” róża wiatrów* miała tradycyjny podział na rumby i należało znać ich 32 nazwy, bez czego niemożliwe było objęcie służby na sterze. Rumby wyznaczały kierunki posuwania się statku po wyobrażonych liniach przecinających południki pod tym samym kątem. Jeśli statek leżał dokładnie na wyznaczonym kursie, to na pytanie: „Co leży?”, sternik odkrzykiwał: „Na rumbie!” A więc tak jak kazano.

* Współcześnie róża wiatrów (kompasowa) to przyrząd, w którym koło (okrąg horyzontu) jest podzielone na 16 części (po 2 rumby, czyli po 22,5°) i ma podziałkę stopniową od 0° do 360°. Tarcza z magnesami umieszczona jest w kociołku zawieszonym na kardanach (specjalnych pierścieniach), uniemożliwiających wpływ położenia statku na wskazania kompasu.

Kierunek kursu statku lub wiatru określa się w jednosłakach miary kąta - rumbach. Znając położenie południka rzeczywistego *N-S* (linia północ-południe) i prostopadły do niego kierunek *E-W* (linia wschód-zachód) można określać kursy i namiary kątami utworzonymi przez kierunki ruchu statku lub wiatru *t* linią *N-S* *E-W*[#], wyrażonymi w rumbach. (*Przyp. red.*).

Jako pierwszy statek pod polską banderą, 13 sierpnia 1923 roku znalazł się „Lwów” na równiku. Uczeń drugiego kursu nawigacyjnego, Bohdan Gawęcki, biorący udział w uroczystościach, przebrany w czapkę i mundur kapitana M. Stankiewicza, obwieścił ten moment załodze „Lwowa”, naśladując głos kapitana i jego porzekadło, okrzykiem: „Znaczy, równik na rumbie!” A chór marynarzy odpowiedział piosenką:

*Pierwsi wy nauciarze, pierwsze okrętniki,
Polonii banderą przetniecie równiki.
Pierwsi za półkulę wzniesiecie kotwicę,
Na świat wyrąbiecie Polsce okiennice.*

Jednocześnie ukazała się krocząca w orszaku Neptuna potężnie zbudowana mamka w wiejskim stroju, piastująca cudowne niemowlę, wychylające z pieluszek uśmiechniętą buzię. Na powijkach widniał napis: „Polska Marynarka Handlowa”.

Do Rio de Janeiro przybył „Lwów” 7 września 1923 roku. Jego podróż z Hawru do Rio trwała 70 dni.

Uroczystości powitalne, zgotowane przez władze brazylijskie i tutejszą Polonię, przeszły wszelkie oczekiwania i z przewidywanych paru dni urosły do przeszło tygodnia. Główna uroczystość - z mszą świętą w katedrze, celebrowaną w intencji pierwszego statku pod polską banderą, który przybył do Brazylii - odbyła się 14 września. Podczas przemarszu ze statku do świątyni za specjalnie przysłaną przez Ministerstwo Marynarki świetną orkiestrą postępowało trzech uczniów niosących banderę polską, ofiarowaną statkowi w dniu jego chrztu przez miasto Lwów. Za banderą kroczyli oficerowie, uczniowie i załoga. Przechodnie z szacunkiem odkrywali głowy przed mijającą ich banderą polską.

Ten przemarsz z banderą był dla tamtejszej Polonii chwilą najgłębszych wzruszeń. Od dziesiątków lat znosić musiała w milczeniu najcięższą obelgę: *Polacos nao hao sua bandeira* (Polacy nie mają swojej bandery) — nie mogąc na to nic odpowiedzieć.

16 września wyruszył „Lwów” do Santos - w celu wyładowania cementu. Rzucił tam kotwicę 18 września 1923 roku. Z Sao Paulo przybyła liczna Polonia brazylijska, która 22 września zabrała ze sobą uczniów na zabawy i przyjęcia. Za najciekawszą imprezę uznano dwie i pół godziny jazdy koleją zbudowaną przez Polaka, inżyniera Rym-

kiewicz - wzniesioną na wysokości 700 metrów nad powierzchnią morza. Śmiało przerzucono tu wiadukty i mosty nad głębokimi przepaściami, które rozpoczynały się i kończyły w czarnych otworach tuneli. Gęsta, podzwrotnikowa roślinność dziewiczego lasu tworzyła wzdłuż toru zieloną ścianę.

Punktem kulminacyjnym imprezy w Sao Paulo stało się przyjęcie w lokalu Towarzystwa Polskiego „Łączność i Zgoda”. Wzruszające były zarówno przemówienia, jak i deklamacje dziewcząt oraz wręczenie bukietu czerwono-białych róż kapitanowi Stankiewiczowi.

Grupa Polaków, licząca około 60 osób, przybyła z wyrazami uznania do Santos. Po zwiedzeniu statku zaproszono gości na śniadanie składające się z prowiantów przywiezionych na „Lwowie”. Wielu Polaków wzięło ze sobą po kawałku „prawdziwego chleba z polskiej mąki” dla pozostałych w domu członków rodziny.

Po wyładowaniu w Santos cementu „Lwów” planowo miał wyruszyć w drogę powrotną, lecz na prośby rodaków pobyt został jeszcze przedłużony z powodu odwiedzin Paranagua, portu stanu Parana.

Po dwóch dniach podróży zakotwiczył „Lwów” 10 października na redzie portu Paranagua. Na statek przybyła delegacja osadników polskich z Kurytyby i zabrała ze sobą kapitana Stankiewicza oraz kilku uczniów. W zapiskach uczestników tej wycieczki można wyczytać, iż byli oszołomieni gościnnością rodaków, jakiej nigdzie dotąd nie doświadczyli.

13 października przycumowano „Lwów” do jednego z pomostów, przygotowując się do przyjęcia 700 gości z Kurytyby.

14 października przybyła orkiestra, która ustawiła się koło pomostu. Około godziny 10 zebrał się tłum zaproszonych. Orkiestra wkroczyła na statek, za nią weszli przedstawiciele rządu, towarzystw polskich, redakcji pism polskich, szkół polskich, harcerze, księża, robotnicy, inteligencja, dzieci i starcy - wszyscy pragnęli nacieszyć wzrok banderą polską, okrętem, który kilka miesięcy temu był jeszcze w Polsce. Wśród przemówień największe wzruszenie wzbudziły słowa pięcioletniej dziewczynki, którymi zwróciła się do załogi: „Kochani bracia Polacy, młodzi marynarze!...”

Po nabożeństwie w intencji szczęśliwego powrotu jakaś staruszka wśród gości schodzących ze statku podeszła do burty „Lwowa” i ucałowała ją, jako cząstkę ojczyzny.

Statek zasypano kwiatami i podarunkami. Komitet zebrał pieniądze, za które zakupiono na powrotną podróż ciepłe rzeczy dla uczniów.

Kapitan Mamert Stankiewicz, jako korespondent „Dziennika Powszechnego” w Bydgoszczy, tak zakończył swój reportaż z Paranaui:

Odjeżdżamy stąd jutro, żeby opowiedzieć o tym wszystkim w Polsce. Odjeżdżamy z ufnością, że byliśmy tutaj nie po raz ostatni. Wracamy do kraju i wierzymy, że w niedalekiej przyszłości większość z nas będzie tu znowu i że parowce, na których tu przyjedziemy, zrobią to, że podróż z Gdyni do Paranaui nie będzie się wydawała podróżą na kraj świata, trwającą trzy miesiące.

Od roku 1936 regularną komunikację zapoczątkowały parowce: „Pułaski” i „Kościuszko”, a po nich najnowocześniejsze motorowce: m.s. „Chrobry” i m.s. „Sobieski”.

15 października 1923 roku „Lwów” rozpoczął swą powrotną podróż. Miał przed sobą 7000 mil. Korzystając z pięknej pogody, zorganizowano zawody sportowe o tytuł mistrza „Lwowa”. Odbyły się one w dniach 6, 7, 8 i 10 listopada 1923 roku. Brało w nich udział 24 uczniów spośród 33 zaokrętowanych. Imprezę otworzył, przecinając wstęgę, kapitan statku Tadeusz Ziółkowski. Pomimo braku treningu wyniki na kołyszającym się „stadionie” były ciekawe: skok w dal z miejsca 253,3 cm; wżwyz z miejsca 125 cm; wżwyz z rozbiegu 140 cm; trójskok 942 cm. Były takie konkurencje, jak: walka francuska, wspinanie się po linach bez pomocy nóg, bieg przez saling (połączenie dwóch części masztu na wysokości 30 m). Tytuł mistrza przyznano Zygmuntowi Prumbsowi z Poznania, wicemistrza - Stanisławowi Kosce.

13 listopada. Znow równik. Z oceanu wyłonił się Tryton w asyście dwóch nurków. Wręczył załodze świadectwa przebycia równika i otrzymanie chrztu. W jednym z dyplomów dla oficerów przeczytaliśmy:

Na wieczną rzeczy pamiątkę Imci Panu... ofieyerowi Armaty Wodney Nayiaśniejszey Rzeczypospolitey, na korabiu „Lwów” służbę pełniącemu, który odwagę a cnotę wielką czyniąc, do przewiezienia po raz pierwszy bandery polskiej transaequatorem w wielkiej mierze się przyczynił, documentum niniejsze łaskawie wydać raczymy, własnoręcznym podpisem ye opatrując.

Neptun Rex

Tryton Minister

W wigilię Bożego Narodzenia wszyscy wolni od służby zeszli do międzypokładu. Na jednym ze stołów stała kunsztownie zrobiona z desek choinka, której każda gałązka była dokładnie wycięta i pomalowana na zielono. Zdobily ją: śnieg z waty, zabawki własnej roboty z cienkiej białej blachy lub kolorowego papieru, figurki wypieczone ze stęchłej mąki, sznury prawdziwych koralu i drobnych muszelek, a nawet świeczki. Obok niej szopka sklejona z papieru. Zamiast śniegu był pod nią piasek. Za stajenką niebo usiane gwiazdami; widać było wszystkie większe konstelacje - robota jakiegoś nawigatora. Podczas wigilii przyszli z życzeniami oficerowie. Nie było końca wiatom i toastom. Po jakimś czasie wszyscy zebrali się w kajucie nawigacyjnej i rozpoczęli śpiewanie kolęd.

27 grudnia znów nadszedł sztorm. Barometr spadł do 730 mm. Fale przechodziły przez bak. „Oko” przeniesiono na rufę. Z dziobu zaczęto łać na morze oliwę dla złagodzenia fali. Przez noc zużyto 120 kg. Kulminacyjny punkt sztormu nastąpił około godziny 22.00. Przechyli dochodziły do 45 stopni. Zluzowało się mocowanie jednego z głównych żagli. Dla ocalenia żagla od całkowitego zniszczenia przez gwałtowny wicher trzeba było posłać na górę kilku marynarzy i uczniów. Niebezpieczna wyprawa skończyła się pomyślnie.

31 grudnia 1923 roku - po 79 dniach podróży - odkryło się światło latarni morskiej Cap Lizard. 1 stycznia 1924 roku „Lwów” wszedł do angielskiego portu Falmouth. Podczas tygodniowego postoju na tamtejszej redzie sztorm był tak silny, że pomimo rzucenia obu kotwic i pracujących obu silników trzeba było wezwać holownik, gdyż groziło rozbiciem o brzeg. Szybkość wiatru dochodziła w szkwałach do 130 km na godzinę.

W tym samym czasie, gdy „Lwów” walczył ze sztormem, zatonał angielski okręt podwodny L24. Zatonęło również wiele statków rybackich. „Lwów” wyszedł z walki z rozszalałym żywiołem zwycięsko. Dowiódł, że pomimo swej starości jest statkiem mocnym i zdolnym nawet do ciężkich podróży. W Cherbourgu zakotwiczył 11 stycznia 1924 roku i pozostał tam do lata, ponieważ Sund był zamrożony.

Ta podróż została oceniona pod każdym względem jako doniosła. Kapitan Mamert Stankiewicz tak pisał:

Wkraj zwróciła uwagę społeczeństwa, że nie jest konieczne posiadanie wielu milionów złotych dla zapoczątkowania żeglugi. Dowiodła również, iż

posiadamy ludzi, którzy mogą poprowadzić i statek, i młodzież. Z kolei młodzież wykazała doskonałe zdolności do pracy na morzu i udowodniła, że stanowi doskonały materiał na przyszłych oficerów i kapitanów statków.

Najciekawszą stroną nieoficjalną tej podróży było to, iż zamknięta społeczność (60 ludzi), stłoczona w czasie 80 dni na małej przestrzeni, pozbawiona styczności z lądem przemogła wszelkie trudności wynikające z nieuniknionych tarć, nie dopuszczając do głębszych konfliktów. Grupa ludzi pochodzących z trzech zaborów i z różnych środowisk społecznych, bez żadnych tradycji morskich, ze zróżnicowanym pojęciem dyscypliny i stopniem wrażliwości, dowiodła niezwykłej tężyzny charakteru, niezbędnej do pracy na morzu.

Swą pracę wychowawczą pełnił „Lwów” przez dziesięć lat. Z uczniami na pokładzie przebył 63 166 mil morskich. Zawijał do portów mórza: Bałtyckiego, Śródziemnego i Czarnego oraz na wyspy Oceanu Atlantyckiego. Dał Polsce 100 nawigatorów. W lipcu 1930 roku „Lwów” został zastąpiony fregatą „Dar Pomorza” i przekazany marynarce wojennej, w której, po zdjęciu takielunku, pełnił funkcję hulku mieszkalnego dla załóg okrętów podwodnych. W czasie drugiej wojny światowej został przez Niemców pocięty na złom.

Echem wielkich dni naszego żaglowca pod polską banderą był dla mnie list od córki jednego z motorzystów „Lwowa”, Krysi Mazurówny, późniejszej Kasiewiczowej, która donosiła w nim, że wśród ilustracji w jednej z moich książek rozpoznawszy swego ojca, przypomniała sobie, jak mając cztery latka bywała na „Lwowie” i słyszała tam śpiewaną przez ojca następującą piosenkę:

*Jak „Lwów” stary zapomniany,
Mórz dalekich wielki pan,
Jak młodzieniec zakochany
Imponować światu chciał.*

*Śmieje się, gdy wicher wyje
I żałośnie szlagi drżą,
Gdy mu fala w piersi bije,
Bo tak czarne moce chcą.*

*I Gibraltar, Dardanele
Pod żaglami „Lwów” nasz brał,
Stawiał bramy i bombramy,
Dumną, piękną postać miał.*

Rękopis kapitana Koski

„Palić wolno tylko do grotmasztu! Wypoczywać na baku!” - brzmiała pierwsza instrukcja otrzymana na żaglowcu szkolnym „Lwów”, na którym znalazłem się w charakterze kandydata. Otrzymany rozkaz mniej mnie interesował niż osoba, która go wydała. Był to oficer wachtowy - porucznik Stanisław Kosko. Stał się on moim najbliższym przełożonym od momentu przydziału do jego wachty. Ja byłem odpowiedzialny wobec niego, a on wobec kapitana za czyny ludzi ze swojej wachty. Średniego wzrostu, lecz atletycznej budowy, miał ujmujący wyraz twarzy, miły uśmiech oraz spojrzenie pełne humoru. Twarz porucznika Koski zaskakująco zaprzeczała naszym wyobrażeniom o typach „wilków morskich”, surowych, bezwzględnych, niemal okrutnych. Zdziwiłem się, gdy koledzy zamiast mówić „Idź do porucznika Koski”, stale mówili „Idź do Ojca Koski”.

Przez pierwsze tygodnie znajdowałem się u podnóża drabiny społecznej załogi żaglowca, nie byłem nawet „człowiekiem”, lecz zaledwie kandydatem na niego, i bezpośrednio nie miałem wiele do czynienia ze swoim oficerem wachtowym. Kapitan naszego żaglowca przebywał w sferach zupełnie niedostępnych nawet dla naszego umysłu. Również starszy oficer przyprawiał o drżenie. Po godzinach pracy wyroczną stawał się oficer służbowy. Podczas pracy przylegali jak koszule do ciała: bosman, żaglomistrz oraz uczeń III kursu pełniący służbę bosmańską.

Kiedy, dla oswojenia z czterdziestometrową wysokością, po raz pierwszy znalazłem się na najwyższej rei, której sama nazwa „grotbombramreja” przyprawiała o zawrót głowy, nieświadom grzechu, włożyłem rękę do metalowego kółka owiniętego linką. Byłem u szczytu zachwyty, gdy doszedł mnie z pokładu troskliwy głos bosmańskiego ucznia o orlim wzroku, Tadzia Meissnera, który dojrzał moje skłonności do zdrotnych zamiłowań:

- Na grotbombramrei ręce z handstropu!!!

Wkładanie rąk do handstropu pomagało w utrzymaniu się na rei, ale przeszkadzało oddaniu się całym sercem czynności zwijania grotbombramżagła, co dla prawdziwych żeglarzy było sprawą najważniejszą. Zło należało tępić w zarodku.

W tym czasie Gdańsk żył światową sensacją. Cyrk Hagenbecka rozbił w tym mieście swoje namioty. Przeczytanie afisza wystarczało, by pieniądze odłożone na najczarniejszą godzinę życia znalazły się w kasie cyrkowej. Starsi koledzy z wachty, z którymi się zaprzyjaźniłem, kupując bilety na wieczorne przedstawienie, kupili bilet i dla mnie. Przeliczyłem się z kolejnością występów. To, co było najciekawsze - zapowiedziana tresura dziesiątków lwów, tygrysów i niedźwiedzi - miało uświetnić koniec widowiska. Niestety, o godzinie 21 minut 15 powiedziałem kolegom, że muszę wracać na statek.

- Dlaczego? - spytali.
- No bo mam wyjście tylko do dziesiątej.
Siedź! Nikt nie będzie wiedział.
- Będzie! - odpowiedziałem. - Prosiłem służbowego oficera o przedłużenie mi wyjścia, ponieważ mam bilet do cyrku. Ale powiedział: „O dziesiątej macie być na statku! Zrozumiano?”
- To po co żeś chodził do niego? - biadali. - Trzeba było pójść do Ojca Koski. On by na pewno pozwolił.
- Dlaczego?
- Bo Kosko to człowiek, a tamten to wspaniały oficer.

Gdy wychodziłem z cyrku, szykowano klatki do pokazu lwów, tygrysów i niedźwiedzi. Zbolały na duszy wróciłem na statek i za pięć dziesiąt zameldowałem się służbowemu oficerowi. Leżąc po chwili w hamaku w pełni zrozumiałem łacińskie przysłowie (przysłowia w tym języku zawsze przychodziły mi na myśl w trudnych sytuacjach życiowych, były czymś w rodzaju świateł latarni morskich, które wskazują żeglarzom, gdzie się znajdują i jakim kursem mają iść dalej): *Atrocitati mansuetudo est remedium* - łagodność jest lekarstwem przeciwko okrucieństwu.

Usiłowałem wzbudzić w sobie tę łagodność, by pokonać doskwierające mi twarde prawo okrętowe, które szybko przypisałem okrucieństwu służbowego oficera. Jednocześnie zaszczerpiona przez kolegów opinia, że Ojciec Kosko pozwoliłby mi oglądać lwy, tygrysy i niedźwiedzie, spowodowała skojarzenie tego łacińskiego przysłowia z jego postacią. Nie miałem wątpliwości, że na pewno od dziecka posiadał te cechy,

z których przez wieki swej świetności słynęli na świecie Polacy i z których zawsze mogą być dumni. W szkole średniej nauczycielka z niewiadomych powodów zaleciła mi przyswoić po łacinie uzupełniające przysłowie zdanie: *Abhorent lectissimi et dulcissimi mores nostri ab omni crudelitate natura ipsa nostra ad omnem humanitatem facta refugit ferocitalem* - nasze obyczaje pełne ogłady i słodczy brzydzą się wielkim okrucieństwem, a sama nasza natura skłonna do wszelkiego humanitaryzmu stroni od krwiożerczości.

Lata współpracy ze Stanisławem Koską i czytane później jego notatki potwierdziły moje zdanie o nim. Są w tych zapiskach przeżycia pierwszych kandydatów na nawigatorów, którzy -jeszcze jako żołnierze - tworzyli załazek polskiej marynarki:

Pewnego poranka przez ulice Tczewa przeciągnął korowód - ulicą konny wóz ciężarowy wyładowany kopiasto bagażem, chodnikami zaś kilkudziesięciu granatowych żołnierzy z dość uroczystymi minami. Ba, niektórzy mieli po raz pierwszy ujrzeć morze, port i statek. Ale to jeszcze nie było nic w porównaniu z tym, co po godzinie oglądał Gdańsk. Słońce piekło, a granatowi, obładowawszy plecy swymi marynarskimi workami, maszerowali przez miasto na Holm. Marsz był trochę nierównomierny. Siły poszczególnych chłopców nie były jednakowe, różny ciężar miał również dźwigany bagaż. Czy widziałeś kiedyś i wiesz, Czytelniku, co to jest wór marynarski? To jego waliza, szafa, bielizniarka i garderoba. Na przeszło metr wysoki, 40 cm przekroju poziomego, a wewnątrz cały majątek właściciela, to znaczy buty i bielizna, ubranie, szczoteczki, papier listowy, listy od najmilszej i wszystko, co człowiekowi jest niezbędne do okrętowej egzystencji. Pakowna bestia taki wór, czasem 50 kilo, czasem więcej, a rzadko mniej. A przy tym druga ręka zajęta kurtką-półplaszczem, nierzadko gitarą albo mandoliną.

Maszty „Lwowa” widać było już od bramy Stoczni Gdańskiej, którą mijaliśmy rozciągniętym głęboko, zaspanym wężem. Widok ich dodawał nowych sił do walki z mnogim, niewygodnym i ciężkim bagażem, który na spótkę z sierpniowym słońcem wyciskał siły. A sił tych musiało starczyć na spory jeszcze kawał drogi, bo statek leżał przy palach oznaczonych nr 10 na Holmie przy Kaiserhafen. Szczęśliwie, tuż za stoczną rozciągało się pustkowie porośnię gęstą, wysoką trawą. Można było spuścić z „brawurowego wyglądu”, klnąc bez obrazy nie nawykłych do tego uszu i przystawać do woli. Spora też upłynęła chwila, zanim „naród” podciągnął do

malowanych w czarną i białą kostkę burt, spoza których wychylały się głowy pokpiwających marynarzy.

W słowach powitania nie wyczuliśmy ani podziwu, ani specjalnego entuzjazmu. Brzmiały lakonicznie: „Dalej, ruszać się! Robota dawno już na was czeka!” Nie dali ani jeść, ani pić, ani odpoczywać. „Do międzypokładu, przebrać się w dreluchy i do pracy”. A ochoty nikomu nie brakło, jakkolwiek było to tylko porządkowanie. Fakt, że nareszcie byliśmy na pokładzie statku, że kilka kilometrów dalej błyszczało morze, pozwalało zapomnieć o urażonej (w głębi ducha) ambicji. „Palić wolno tylko do grotmasztu. Wypoczywać na baku!”

Te kartki rękopisu pochodzą jeszcze z okresu uczniowskiego. Następne, z lat późniejszych, odnotowują różnice dzielnicowe oraz wyjaśniają, dlaczego „homo sapiens”, który stawia pierwsze kroki na pokładzie żaglowca, nie tylko nie jest *sapiens* - mądry, ale nawet *homo* - człowiek.

Trzy zabory pozostawiły na długo swe ślady w naszym życiu. Na „Lwowie” trzy zabory ujawniały się na przykład, gdy trzeba było nazwać coś, co nie miało na statku nigdy swej polskiej nazwy. Nie zdołały jej jeszcze ustalić ani pierwsze komisje językowe, ani pierwsze książki dyrektora Szkoły Morskiej, inżyniera Antoniego Garnuszewskiego, i jej inspektora, kapitana Gustawa Kańskiego. Nie znane w polskim języku przedmioty nazywano na „Lwowie” - „wihajstrami”, Kaszubi określali je słowem „dubas”. Ponieważ nowe nazwy chcieliśmy witać, więc nie mówiliśmy ani „wihajster”, ani „dubas”, lecz gościnnie i po staropolsku „jak się masz!”

W praktyce nie wyglądało to zbyt zawile. Gdy na przykład żaglomistrz Jan Leszczyński pytał ucznia: „Chłopku, masz ty ten dubas na noku grotbramrei ze sterburty precz?”, uczeń odpowiadał: „Nie! Ten »jak się masz« na noku nie dał się odśrubować”. I jakoś się porozumiewali.

Inne były nieporozumienia na tle zdraśnięć godności osobistej. Dotyczyły one tych, którzy na ładzie już byli kimś (niekiedy wysoko odznaczonymi szarżami wojskowymi), a na żaglowcu szkolnym nie znaczyli nic. Surowe rygory w szkole, skromne warunki bytowe na szkolnym żaglowcu oraz rozmyślnie dokuczanie ze strony niektórych marynarzy stałej załogi nie tylko nie zniechęcały tych ludzi do pracy na morzu, lecz hartowały i przyzwyczajają do ciągłych zwycięstw nad samymi sobą. Z humorem znosili szykany tych, co zbiegiem okoliczności wobec braku

odpowiednich kadr stali się ich pierwszymi instruktorami. Tak o tym pisze kapitan Kosko:

Nie mieliśmy ani słodkiego, ani łaskawego życia na „Lwowie”. Dawał szkołę kapitan, dawali marynarze, dawały szkołę prowiantura i kuchnia. pomieszczenia uczniów - międzypokład - dalekie były od komfortu. pomimo tego na wspomnienie starego kadłuba, bo tyle dziś ze „Lwowa” zostało, nie robi się człowiekowi nieprzyjemnie. Przeciwnie, żaden z tych, których znam i co karierę morską zaczynał na nim, a nie cierpiał na przerost żółci czy wątroby albo nie jest malkontentem z urodzenia, nie złego ani o statku, ani o tych czasach powiedzieć nie może.*

Może jest to wynik kontrastu. Po tegich ciągach, jakich naszemu pokoleniu niezczędziła wojna, a często po aktywnym w niej udziale zarówno szkoła w Tczewie, jak i „Lwów” z jego „mizeryą” wydawały się wyższym i lepszym niż dotychczas rodzajem bytowania. Może kontrast, jaki uderzał nas przez długie miesiące, był wynikiem tak dobrego zetknięcia się „marzenia i rzeczywistości”? A może fakt, że jednak byliśmy w pewnym stopniu współtwórcami tego „Lwowa”? Jako pokolenie nie dostaliśmy morza za darmo, a walcząc o nie, nie obliczaliśmy wprzód zysków i wygod, jakie nam przy realizacji przypadną w udziale. Niemodne dziś już poddawanie się wzruszeniom, a jednak trudno zrozumieć, że chwile takiej słabości mieliśmy niemało, że chwile te wynagradzały nam najdotkliwsze ciosy w ambicję i żółądek.

Bo i jakże? Wśród naszej setki by i podchorążowie, sierżanci, plutonowi, peowiacy i zwykli ochotnicy. Niejeden łba nadstawiał, niejeden decydował o losie innych-atu naraz: „E.paniez wásami, co się pan ruszasz na rei jak stara krowa?” Lub podobny okrzyk z wyklętego marynarza: „A niby miejsca o kuracyjnym powietrzu ptaszki mają sprzątać?” Albo: „Przepompować wodę do tanków sanitarnych!” Miotła do ręki, szufla i wiadro na śmieci także frontowym sierżantom nie umilały życia. Co innego już prace fachowe, marynarskie, jak szorowanie pokładu. Pamiętam jak mnie, mata z toruńskiej kadry, przy wszystkich na pokładzie zwymyślał marynarz Herman za niefachowe kierowanie taką fachową robotą, jak mycie piaskiem i wodą drewnianej części nadburcia. A kiedy się odgryzłem, przyszedł któryś z oficerów i ku memu zdumieniu poparł Hermana. No

* Pisane w okresie, kiedy „Lwów” pełnił swoją ostatnią funkcję krypty węglowej w marynarce wojennej.

i co?... Przebrany w pokraczny drellich musiałem przyznać wyższość Hermanowi, a brak wykintu w jego przemówieniu mogłem sobie zrównoważyć najwyżej cichym przekleństwem. Zresztą „naród” nie był drobnostkowy... Marynarz „Głowaki”, bo lak tylko po polsku umiał wymówić swe nazwisko, stale wolał do nas: „Ej, ty (na przykład), Piłsudski!” Wmawiał przy tym w tego ostatniego, że jest Józefem, chociaż od urodzenia był Rowmundem.

Przy tym nazwisku pozwolę sobie na małą dygresję, podobnie jak to uczynił Jan Meysztowicz w swej barwnie napisanej książce*, i zacytuję dosłownie to, co napisał o Rowmundzie Piłsudskim, absolwencie Szkoły Morskiej w Tczewie, nie mającym nic wspólnego z rodziną Marszałka, oprócz nazwiska. Z Rowmundem spotkałem się w Ministerstwie Żeglugi w Londynie akurat po żywo tak oto przez Meysztowicza opisanym incydencie w Szkocji:

W Coetquidan w kartotece podoficera pocztowego figurowały nazwiska: Dowbór-Muśnicki, Korfanty, Piłsudski. To ostatnie nazwisko wywołało w przeszło trzy lata później w Szkocji wydarzenie, którego stałem się mimowolnym bohaterem. W jesieni 1942 roku należałem do składającego się prawie wyłącznie z podchorążych i podoficerów drugiego batalionu Pierwszej Brygady Strzelców, rozlokowanego dokoła miasteczka Cuper, którą to nazwę Polacy wymawiali bez trudności i prawie zgodnie z jej tubylczym brzmieniem - Kuper. Żołnierzy w batalionie brakowało, natomiast oficerów starczyłoby na dywizję o pełnych stanach. Zaczynał pułkownik Chruściel, dowódca baonu, przygarnął do sztabu, w bliżej nie określonym charakterze, totumfackiego tłumacza, eks-prymusa CKM Rowmunda Piłsudskiego, co upoważniało go do korzystania z kwatery w miasteczku i sypania w łóżku. Wkrótce potem Rowmund wystarał się o odkomenderowanie do Londynu, gdzie jako dobry znawca zagadnień żeglugowych miał się przyczynić do wstępnego szkicu panowania na morzach Polski powojennej, i zaprotegował mnie jako swego następcę, co umożliwiło mi legalne sypanie w łóżku na odziedziczonej po Rowmundzie kwaterze oraz korzystanie z dobrze zaopatrzonej -jak wszystkie w Szkocji, nawet w małych miejscach - biblioteki publicznej.

Sztab batalionu mieścił się w dużej willi, ale w nadmiarze szarż każdy kąt był zatłoczony. Jednakże obok pokoju pułkownika Chruściela znaj-

* J. Meysztowicz: *Saga Brygady Podhalańskiej*. Czytelnik, Warszawa 1957.

dowała się malutka klitka z kominkiem, gdzie składowano remanenty wojskowej biurokracji oraz mapy, których utrzymanie w jakim takim porządku należało do moich obowiązków. Niewiele mając do roboty, zamykałem się tam zaraz po śniadaniowej owsiance, pod pretekstem przekładania map z kupki na kupkę, i odrabiałem beztrudno zaległości w lekturze.

Idylla ta trwała około trzech tygodni, aż tu nagle gruchnęła niemiła dla wszystkich wiadomość o rychłym przybyciu jeszcze jednego majora na stanowisko zastępcy dowódcy batalionu. Plotki należą i w wojsku do koniecznych zajęć, wkrótce więc ustalono w drodze wewnętrznego wywiadu, że ów major należał do najgroźniejszego typu zupaków, a na dobitkę zaczęto przebąkiwać, że jedynym godnym takiego potentata pomieszczeniem służbowym może być tylko moje sanktuarium.

Minęło parę dni, a major się nie zjawiał. Powróciłem więc do mej zwykłej, lekkomyślnej pogody ducha. Jednak pewnego, bardzo ponurego listopadowego poranka, podczas gdy za przewiewnym oknem siał zimny, typowo szkocki deszcz, ja zaś siedziałem sobie pogrążony w znakomitej „Social History of England” Trevelyana, grzejąc nogi przed kominkiem, w którym palił się suty ogień (zawdzięczałem go dobrym stosunkom z załogą kuchni), rozległo się energiczne stukanie do zamkniętych na klucz drzwi. Zakląłem w duchu i otworzyłem. W progu stanął wysoki, barczysty major w wysokich butach wyraźnie polskiego jeszcze wyrobu i w nowiu-sieńkim, świetnie skrojonym mundurze. Rzucił wzrokiem pełnym pogardy na moją cokolwiek rozchełstaną i jakże nie marsową postać oraz na zawalony książkami i gazetami (na domiar złego angielskimi!) stół, z oburzeniem spojrzął na buzujący wesoło ogień na kominku i rzekł z miną i gestem rytualnego rzezaka:

- A wy co tu robicie?

Widmo eksmisji odebrało mi przytomność umysłu. Usiłowałem przybrać postawę zasadniczą, przytupując jak stary lowelas w kujawiaku, po czym odpowiedziałem wiedziony znanym sędziom śledczym instynktem mówienia prawdy:

- Ja... ja..., panie majorze, melduję posłusznie... jestem następcą Piłsudskiego.

Major przełknął gwałtownie ślinę, stropił się, wybałuszzył na mnie oczy i niewątpliwie przerażony odrzekł:

- Ach, tak? Tak, tak, oczywiście... - i wycofał się pospiesznie, zamykając za sobą cichutko i starannie drzwi (obłąkanych nie należy drażnić!).

Dopiero wówczas zdałem sobie sprawę, że jego wniosek co do mojego stanu umysłowego był jak najzupełniej uzasadniony. Przypadkowym świadkiem tej sceny był stojący za drzwiami podporucznik, zdawało mi się, że Morawski, i po paru dniach wszystkie polskie garnizony w Szkocji tarzały się ze śmiechu moim kosztem. Byli co prawda i tacy, co podejrzewali mnie o świadomy dowcip, lecz ja jeden wiem na pewno, że moja odpowiedź miała najzupełniej spontaniczny charakter i że na tak dobry dowcip nie było mnie stać.

Wracając do tematu - forma „ty” uznana została za rodzaj przyjaznej poufałości, forma „pan” była zaś oficjalna i oznaczała dystans. Dla tego konwensu wymysły nie były wyjątkiem. Nawet dobrzy koledzy, gdy doszło do „słownictwa”, mówili per „pan...”

W życiu codziennym na żaglowcu stale odczuwaliśmy brak własnej tradycji. Zastępowaliśmy ją w wielu okolicznościach trochę sztucznym uzasadnieniem: „to jest po marynarsku”. Zwyczajów flot zaborczych nie chcieliśmy przyswajać, usiłowaliśmy stworzyć własne, czerpiąc z tekstów Conrada-Korzeniowskiego. Skrzętnym zbieraczem każdego przejawu naszego romantyzmu na morzu był kapitan Kosko. Oto jego spostrzeżenia na ten temat:

Jesteśmy tak ubodzy w tradycję morską. Zaczęliśmy prawdziwą flotę tworzyć dopiero teraz. Nie było nas nigdy na wielkich szlakach morskich. Dlatego wszelki okruch spod znaku morza, który wplatał się w naszą historię, cenić trzeba jak złoto. Okruchy takie to na przykład: „Łucja Małgorzata” Szolca-Rogozińskiego, wyprawa morską Łapińskiego, organizacja floty narodowej Rządu Narodowego z 1863 roku, wyprawa kaukaska... Takim okruchem, może w odmiennym nieco rodzaju, jest też „Lwów”. Tak czy inaczej łączy on nas w sposób żywy i ciągły z historią żeglugi, z jej wydarzeniami epokowymi, z czasem świetnego rozwoju i tragicznymi zmaganiem się żaglowca ze statkiem parowym. Jest wreszcie nicią snującą się z epoki romantyzmu mórz, którego byliśmy zupełnie pozbawieni.

Kapitan Kosko upowszechniał wśród ludzi morza pomysł zachowania „Lwowa” jako muzeum. Koszty z tym związane mieli pokryć wszyscy absolwenci Szkoły Morskiej, ale okazały się one zbyt wysokie. Projektował wydanie książki o „Lwowie” i zaczął zbierać materiały do niej. Starał się nawiązać kontakt z ludźmi, którzy niegdyś pływali na

Lwowie”, jeszcze pod angielską banderą. W roku 1936 wydał książkę pod tytułem „Przez trzy oceany”. Były to notatki z podróży „Daru Pomorza” dookoła swata.

Horyzont

Do czasu zaokrętowania na stojący w Gdańsku bark szkolny „Lwów” nigdy nie widziałem morza. Kiedy zobaczę morze? Jak wygląda? Jakie na mnie zrobi wrażenie? Te pytania ciągle miałem na myśli. Nawet po wstąpieniu na pokład „Lwowa” stale otaczało mnie nieznanne.

Odmienny i nieznanny był tutaj nawet dźwięk usłyszanego gwizdka - wibrujący, o niskim brzmieniu. Zaraz po nim usłyszałem wielkim głosem wypowiedziany rozkaz: „Zbiórka do robót!” Nad otworem prowadzącym do międzypokładu, gdzie przed chwilą skończyliśmy śniadanie, widać było głowę i barki ucznia bosmańskiego. W rękę trzymał błyszczący gwizdek bosmański o dziwnym kształcie fajeczki, przymocowany do czerwonego sznurka otaczającego szyję pod kołnierzykiem.

Wszystko, co żyło w międzypokładzie, ruszyło teraz na pokład i ustawiło się w dwuszeregu, czekając na przydział prac. Uczniowie odróżniali się od czysto ubranych kandydatów ubiorem, przy którym szata mógł się wydać strój z filmu „Król żebraków”. Ich drelichy powalane były smarami, farbami wszelakiego rodzaju i wydawały przenikliwy zapach smoły, którym przesiąknięty pomieszczenia w międzypokładzie.

Przed dwuszeregiem stanął wysoki, kościsty i wąsaty żaglomistrz. Mówił szybko, na pewno po polsku, ale z długich zdań wypowiedzianych przez niego nie rozumiałem nic, prócz spójników. Każdego, do kogo mówił, nazywał „wajem”. „Wajowie” powtarzali usłyszane wyrazy i odchodzili w im tylko wiadomym kierunku. Byłem przybity, że nie rozumiałem, zdawałoby się, polskiej mowy na polskim żaglowcu.

Naraz usłyszałem zdanie, że do jakiejś roboty potrzebny jest człowiek i jeden kandydat. A więc kandydat nie jest człowiekiem - pomyślałem. W tej samej chwili dowiedziałem się, że tym „nieczłowiekiem” jestem

właśnie ja. Mam pomagać „człowiekowi” przy zakładaniu sterburtgrotbombramnogordingu, a nie, jak dotychczas, przewozić taczka balast.

Pomimo że pozbawiono mnie człowieczeństwa, usłyszana nowa nazwa przedmiotu mojego wysiłku wprawiła mnie w zachwyt. Poczułem się przeniesiony na czarny korab Odysa, na którym brzmiała dźwięczna mowa Homera.

Z całego opisu burzy w „Odysei” zapamiętałem jeden dwuwiersz. Przeczytał go nam w gimnazjum nauczyciel łaciny, który był jednocześnie na uniwersytecie lektorem języka greckiego. Chciał dać nam pojęcie o pięknie greckiego języka. Właśnie w tym opisie sztormu naśladownictwo głosów natury było najbardziej wyraźne i uchwytnie. Nagromadzenie dźwięków „r” przypominało nawałnice i uderzenia piorunów. Gromowładna siła sztormu oddana była zwłaszcza w takim brzmieniu: „*trichha te kai tetrachha*”. Treść całego dwuwiersza przesywała mrowiem:

Biada! Maszt się na łeb nam zwalił!

Trzykroć, czterokroć pękł żagiel, również wiatrem miotany!

Zrozumiałem, że nie będąc „człowiekiem”, nie mogę zrozumieć treści rozkazów żaglomistrza, podobnie jak nie znając greckiego mogę się jedynie napawać brzmieniem Homerowej mowy. Z lekkim sercem ruszyłem za swoim „człowiekiem” do pierwszej wyznaczonej mi na żaglowcu pracy.

„Człowiek”, z którym już byłem po imieniu, powiedział mi:

- Idź pod bak do kabelgatu po marszpikiel!

Powtarzając głośno trzy nie znane sobie słowa, zostałem przez „ludzi” skierowany na dziób (bak), do magazynu (kabelgat) i tam z rąk dyżurnego „człowieka” otrzymałem stalowy, zakrzywiony u góry kołek (marszpikiel), z dziurką i z przewleczonym przez nią nasmołowanym sznurkiem (juzingiem).

Mój „człowiek” stanął nad zwojami lin. Na końcu jednej zrobił tajemniczy węzeł, który utworzył pętlę. Była ona łatwa do rozwiązania, ale sama nie mogła się rozwiązać ani zacisnąć. Na tym polegała cała tajemnica marynarskich węzłów. Są ich setki i znają je tylko „ludzie”.

- Pójdziemy teraz na grotbombramreję! - powiedział mój „człowiek”.

- Gdzie to jest? - spytałem.

„Człowiek” pokazał mi niebo nad środkowym masztem i powiedział:
- Na żaglowcu o trzech masztach środkowy nazywa się grot. Ta poprzeczna reja to... reja.

Przypomniał mi się w tej chwili Roch Kowalski, który wytłumaczył Zagłobie, że „wuj to jest wuj”. Ale zrozumiałem, iż nazwanie rei drągiem, żerdzią lub drzewcem poziomo zawieszonym na maszcie nie chciało przejść „człowiekowi” przez gardło.

- Udamy się tam po „drodze do nieba” - mówił - inaczej: po „drabinie Jakuba”, czyli wantach. Grotmaszt na „Lwowie” składa się z trzech części. Dolna od pokładu to kolumna. U góry przymocowane jest do niej jarzmo, tak zwany mars. Środkowa część masztu zwie się stengą. U góry stengi też jest jarzmo, które nazywa się salingiem. Łączy ono stengę z trzecią, najwyższą częścią masztu, bramstengą. Najwyższa reja nazywa się grotbombramreją, do niej „przszyty” jest grotbombramżagiel. Żeby zwinąć żagiel, trzeba go najpierw przyciągnąć do rei linami, które zwa się gordingami. Boczny gording to nokgording. Właśnie go tam założymy. Jeden jego koniec przywiązany do boku żagla, drugi będzie tu, nad pokładem.

Całe przemówienie „człowieka” uważałem za pierwsze wtajemniczenie, po którym troszeczkę sam poczułem się „człowiekiem”.

Zaczeliliśmy wstępować po wantach „do nieba”. Okazało się, iż tak zwykła rzecz, jak „wniebowstąpienie”, wykonywana była przeze mnie licho i nieudolnie. „Człowiek” pokazał mi, że rękami należy chwycić i trzymać się bardzo mocno za pionowe części want, a nie za szczeble sznura, czyli wyblinki. Zanim doszliśmy do marsa, kręciło mi się już w głowie, ale nie z powodu kilkunastometrowej wysokości, lecz od liczby nazw. Im pięliśmy się wyżej, tym bardziej topniała we mnie owa nabyta już odrobina „człowieczeństwa”.

By wejść na platformę marsa, trzeba było porzucić wygodne wanty i przejść na podwantki, które odchyłały się od want nieomal o dziewięćdziesiąt stopni. Całe ciało było piecami zwrócone do pokładu i powierzało sieje rękoma. Nogi właściwie zawadzały i stawały się beużytecznym balastem, który należało za sobą wlec do chwili zatrzymania się na stenwantach i rozpoczęcia dalszego „wniebowstąpienia”, od marsa do salingu. Pod salingiem znów były podwantki i znów nogi stawały się beużytecznym balastem aż do momentu osiągnięcia bramstenwant, wiodących prościutko do salingu i „do nieba”. Po drodze nie było już żadnego jarzma z platformą, chyba że uważa się za nią ściegą powierzch-

nię jabłka, stanowiącą zakończenie każdego masztu. Nad jabłkiem było tylko niebo.

W miejscu, w którym bramstenwanty prawie przylegały do bramstengi, przeszliśmy na grotbombramreję. Podtrzymywana przeze mnie, a przywiązana do mego „człowieka”, lina była naszym łącznikiem z pokładem, leżącym czterdzieści parę metrów pod nami. Wydawał się on małą platformką, po której chodzili mali ludzie. Widziani w skrócie wydawali się jeszcze mniejsi.

„Człowiek” umocował wciągnięty gording do rei, po czym powiedział, że teraz możemy sobie chwilę odpocząć, ale niedługo, bo obserwują nas starszy oficer i żaglomistrz i będą strasznie krzyczeć, jeśli zobaczą, że nic nie robimy.

Stojąc na rei oparty o maszt mogłem wreszcie rozejrzeć się dookoła i objąć wzrokiem cały widnokrąg. Zdumiałem się, widząc, że Gdańsk położony jest wśród borów. Sina wstęga lasów ciągnęła się wszędzie tam, gdzie nie widać było domów lub łądu. Byłem bardzo zawiedziony w swej nadziei ujżenia morza.

Naraz usłyszałem pytanie: - Jak ci się podoba morze?

„Człowiek” patrzył w kierunku lasów i mówił sam do siebie:
- Horyzont jest dziś bardzo ostro widoczny. Można robić wspaniałe obserwacje astronomiczne. A, o tam, widzisz? - zwrócił się do mnie.
- Idzie statek pasażerski.

Byłem zaskoczony. Więc ta sina wstęga lasów, na której widać dziób i dymiący komin statku, to morze? A miejsce, w którym styka się ono z niebem, to horyzont?

Podczas gdy zacząłem się napawać rozpostartym przede mną widokiem, usłyszałem głos „człowieka”: - Bakburtgrotbombrambras źle jest wszaklowany. Będziemy go musieli przesaklować.

Zaiste jestem na morzu Odysa - pomyślałem. - Znów w jednym zdaniu „ryk wód, szum zawiei”. Jak to on powiedział przed chwilą? Bakburtgrotbombrambras i przesaklować. Wspaniale! Wchłaniałem oczami i uszami mowę morza...

Patrzyłem przed siebie. Więc to jest horyzont, za którym w opowiadaniach morskich znikają czarowne wyspy, słoneczne porty i ziemia ojczysta. Zza horyzontu ukazuje się zbawcze i długo wyczekiwane światło latarni morskich, zza niego pojawiają się oznaki zbliżającego się huraganu czy tajfunu.

Najwięcej do czynienia z horyzontem ma nawigator. Oblicza jego odległość, jego obniżenie, odmierza nad nim wysokość ciał niebieskich. Martwi się, gdy go nie widzi z powodu złej widoczności, cieszy się, gdy jest ostro zarysowany. W rzeczywistości horyzont sam w sobie nie istnieje, pomimo że się go określa jako: horyzont obserwatora, nawigacyjny, astronomiczny, pozorny, prawdziwy, rzeczywisty, topocentryczny, naturalny, fizyczny.

Nie istniejący horyzont i jego nazwa są hołdem składanym bogowi światła starożytnego Egiptu - Horusowi, występującemu w trojkiej postaci: jako sokół Her - skrzydlaty bóg nieba, szybujący nad ludzkością; jako człowiek z sokolą głową - Horus; jako słoneczny dysk - Ra.

Ojca Horusa, boga życia Ozyrysa, zabił zazdrosny o władzę brat, bóg nocy i zła - Set. Świat pogrążony w ciemności czeka na mściciela. Wśród mroków nocy walczy z bratobójcą Setem bóg Horus. Nagle pojawia się zwiastun zwycięstwa. Pojawia się w postaci pasemka oddzielającego światło od ciemności. To horyzont!

Pojawia się najpierw nad miejscem walki, po jakimś czasie także ze strony przeciwnej. Z samego środka pobojuwiska wystrzela w niebo szmaragdowy promień zwycięzcy. Zjawia się Horus w postaci słonecznego dysku. Horus - wschodzące słońce - nosi nazwę Ra Herakhti, bóg dwóch horyzontów. Horus zwycięzca, odrodziciel, zwiastun nowego życia.

Horyzont to powitanie. Horyzont to hołd złożony bogowi światła.

Horyzont to wieczna nadzieja zwyciężenia ciemności, to zapowiedź dobrego, nowego jutra.

Od wieków codziennie toczy się zaciekle walka Horusa z Setem. Od wieków na setkach tysięcy statków na morzu załogi są jej świadkami. Jest jedną z najpiękniejszych chwil dnia morskiego. W duszy każdego nawigatora, w zakątku najmiłszych wspomnień, zawsze znajdzie się to jedno zdanie, wyrażone bezsłowną podświadomą myślą składającą hołd Horusowi:

Już jest horyzont!

Przez cały dzień Horus włada światem. Nikt już nie myśli o walce, wszyscy cieszą się widokiem zwycięzcy, do momentu, gdy zniknie wieczorem. Stojący na mostku nawigator pogrążający się w żałobną, po

Ozyrysie, czerń nocy obwieszcza to sobie podświadomą, zrodzoną z żalu myślą:

Już nie ma horyzontu!

Ale o tym wszystkim dowiedziałem się znacznie później. W tamtej zaś chwili rozmyślałem wyłącznie o tym, że wszystko to, co sprowadziło mnie na „Lwów” i zawiesiło w pajęczynie olinowania między niebem a wodą - wszystko jest horyzontem. Za horyzontem leży zwierciadło morza, opowieści mórz południowych, przygoda, tajfun, szlaki morskie Dzieci Kapitana Granta...

- Podciągnij gording! - usłyszałem rozkazujący głos „człowieka”.

Nawet się nie poruszyłem. Nie mogłem oderwać myśli od tej sinej wstęgi, która wydała mi się początkowo pokrytą borami ziemią, znaną i bliską. I naraz „człowiek” powiedział do mnie ciepłym głosem:

- Wiesz, ja też myślałem, że to są lasy!

Najstarszy kompas i królowa Jadwiga

Hamak, w którym leżałem, tłumiał rozszalałe kołysanie żaglowca. Śniło mi się nieruchome łóżko, stojące na czterech nogach, i ciepła, ludzka kołdra. Nagle poczułem dotyk ręki ucznia, budzącego wachtę na służbę, i usłyszałem szept: - Pada!

Po chwili dobiegło do mych uszu pojedyncze uderzenie dzwonu okrętowego. „Klang”... - szeptali „ludzie”. Za dziesięć minut miałem pierwszą w życiu służbę na sterze żaglowca szkolnego „Lwów”.

Gimnastykując się w takt kołysania, wychodziliśmy z międzypokładu po trapie koło fokmasztu. W budzie okapu, ustawionego nad dziobowym trapem, witała nas ciemna noc, przeraźliwy gwizd lin, ryk wiatru i szum morza. A na pokładzie woda. Woda deszczowa z góry, słona woda morska z boku, z dołu, ze wszystkich stron bryzgi wirujące z wiatrem odbitym od nadbudówek.

Po chwili ustawiliśmy się na pokładzie. Zbiórka. Nie opodal lokowała się wachta zdająca służbę. Z wybiciem godziny czwartej staliśmy się z nadwachtą wachtą służbową, a wachta zdająca służbę - podwachtą, którą można zawsze wywołać do pomocy. Jedynie nadwachta była nietykalna, musiała być wypoczęta do objęcia służby. Uczniowie pełniący służbę bosmańską sprawdzili obecność. Czy ktoś nie zaspał z wstępującej wachty, czy ktoś nie wypadł za burtę z wachty schodzącej ze służby.

Na ster wyznaczono dwóch „ludzi” i kandydata. Kandydat to ja. W ciemności słychać było gwizdek oficera i głos: - Dać jednego człowieka i czterech kandydatów. „Człowiek” to uczeń, który już odbył jedną podróż i był rok w szkole. Kandydat to ten „z lasu”, „nieczłowiek”.

Pobiegliśmy na ster. Na „Lwowie”, jak na każdym szanującym się żaglowcu, wszystko się robiło biegiem. Ster mieścił się w tylnej części statku, na rufie. Po pokładzie rufy trzeba było biec na palcach - pod

pokładem spali wielcy wtajemniczeni, oficerowie. W kabynie nadbudówki, w której mieściła się nawigacyjna, spał pierwszy po Bogu - kapitan.

Koło sterowe było olbrzymie. Przed nim sterczała przeszło metrowa kolumna okryta miedzianą głowicą. Wewnątrz głowicy umieszczono kompas. Jeden sternik drugiemu zdawał kurs: „*Suci Ost zu Ost*, nie chodzić w prawo”. Wszystko to brzmiało tajemniczo i niezrozumiale. Najgorszą rzeczą było to, że w takiej chwili powstawało pytanie: Kto ma nie chodzić w prawo?

Wśród szalonego gwizdu lin i szumu wody, która wciskała się wszędzie - w oczy, w usta, za kołnier - podczas gdy ciało gimnastykowało się rozpaczliwie, a żołądek podchodził pod samo gardło, dopadłszy steru z nadzieją oparcia się na kole, stwierdziłem niestety, że koło sterowe stale się porusza. Należało szukać ratunku w inny sposób: zaprzeć się nogami w pokład i amortyzować tę ohydnie podejżdżającą pod samo gardło rufę, jednocześnie przejąć z rąk odchodzącego „nieczłowieka” szprychy koła sterowego i powtórzyć to, co on rzekł, mianowicie: „*Siid Ost zu Ost*, nie chodzić w prawo”. Ulga. Nikt się nie roześmiał z wypowiedzianych słów. Każdy rozkaz na statku musiał być powtórzony głośno i wyraźnie, by wydający go lub przekazujący mógł sprawdzić, czy został dobrze usłyszany.

Z drugiej strony olbrzymiego koła sterowego stał „człowiek”. Uczeń. Zajrzałem w otwór olbrzymiej pokrywy kompasu. Igły nie było. Przez zalaną wodą szybką głowicy kompasu widać było coś w rodzaju gwiazdy w srebrno-białe i czarne smugi, jakby okrągły papierowy dysk naklejony na nitki. Obracało się to wszystko dookoła jednego punktu, jak karuzela. W niektórych trójkątach były białe litery.

- Powiedzieć, jak będzie na rumbie - padł głos z ciemności, z tego miejsca, gdzie stał drugi kompas, tak zwany główny. Ten przed sterem to sterowy. Uczeń stojący obok na sterze w coś patrzył i coś zobaczył, bo nagle krzyknął: - Na rumbie! - i po chwili powtórzył: - Na rumbie! - i znów: - Na rumbie! - *Omne trinutn perfectum* - wszystko, co potrójne, najlepsze - przeleciało przez mą głowę, przerażonego i oszołomionego kandydata. - A mówili, że się tylko raz powtarza.

- Nie chodzić w prawo! - doleciał głos od kompasu głównego.

- Nie chodzić w prawo! - odkrzyknął uczeń na sterze.

Zdumiony, szukałem tego na rumbie i tego, który po tylu zakazach odważył się chodzić w prawo.

Raptem za kropelkami wody na ekranie kompasu ukazało się coś znajomego. Lilijka. Harcerska lilijka.

- Uważaj! - ryknął drugi uczeń, starszy, stojący przed kompasem.
- Te większe czarne trójkąty to rumbly (jest ich trzydzieści dwa). Będziesz się musiał szybko ich nauczyć. Każdy zwie się inaczej. Główny nazywa się *Nord* (Północ). To ten, który przedstawiony jest jako lilijka. Puszka, w której znajduje się róża wiatrów, zawieszona jest w pierścieniach kardana i dlatego się nie przechyla. W białym obramowaniu puszek w płaszczyźnie diametralnej od strony dziobu widać czarną kreskę. To kreska kursowa. Trzeba uważać, by teraz stała zawsze naprzeciwko tego rumbu, który jest obok rumbu oznaczonego literami *SE**, i w kierunku do rumbu oznaczonego literami *E*. Nie należy pozwalać, by kreska kursowa przesuwała się w prawo od rumbu *SiidOst zu Ost*, bo tam są mielizny.

Usłyszawszy to wszystko, zrozumiałem, dlaczego nie byłem „człowiekiem”, tylko kandydatem.

- Jeśli będzie się kręcić kołem sterowym w prawo, to kreska kursowa przesunie się w prawo, jeśli w lewo, to kreska kursowa przesunie się w lewo - zakończył uczeń.

Mędrzec, już dwa lata był w szkole.

Po otrzymaniu ostatniej praktycznej wskazówki w gimnastykujące się ciało kandydata wstąpiła otucha połączona z nadzieją, że zostanie „człowiekiem”.

W głowie się mąciło od nowych terminów: kurs, rumb, róża wiatrów, zawieszenie kardana. Najbardziej intrygowała ta lilijka. W jaki sposób zawędrowała tutaj? Od harcerzy? „Skauting założył angielski generał Baden-Powell w roku 1908” - recytowałem w myśli zdanie usłyszane od jednego z założycieli drużyny im. Romualda Traugutta w Wilnie w roku 1913. Kompas jest starszy niż harcerstwo. Harcerze wzięli lilijkę z kompasu.

- Uważaj! W którą stronę kręcisz? - ryknął „człowiek” stojący z drugiej strony steru.

Pochodzenie lilijki na kompasie tak mnie pochłonięło, że zapomniałem o rufie podchodzącej pod gardło, nawet o tym, że sterowałem.

* Róża wiatrów ma oznaczenia rumbów w języku angielskim, stąd *SE* (*South - East* - południowy wschód), ale w komendach używano na „Lwowie” nazw niemieckich. Niemieckie: *Sud Osi zu Osi* znaczy: południowy wschód ku wschodowi. (*Przyp. red.*).

- Powiedz, skąd ta harcerska lilijka na kompasie? - zapytałem przez deszcz i wiatr.

- O Henryku Nawigatorze słyszałeś? - zapytał „człowiek”.

- Coś niecoś - odpowiedział kandydat na „człowieka”.

- No, to koło przyładka St Vincent w miejscowości Sagres założył w 1437 roku Szkołę Pilotów i Obserwatorium Astronomiczne. W Sagres udoskonalano przyrządy nawigacyjne. Na kompasach tam robionych umieszczano lilijkę.

- Ale dlaczego lilijkę?

- Uważaj! Jesteśmy już pół rumbu w lewo. Nie rozmawiaj na sterze.

Więcej od „człowieka” się nie dowiedziałem. Ani tego, że róża wiatrów - przez Rzymian zwana *rosa ventorum* - znana była dawniej niż sam kompas, ani tego, że najstarsze ślady w postaci Wieży Wiatrów można zobaczyć po dziś dzień w Atenach (Horologium). Ośmiokątny marmurowy pomnik, zbudowany w setnym roku przed naszą erą przez astronoma Andronikosa z Cyrros w Syrii, zawiera płaskorzeźby z wizerunkami ośmiu głównych wiatrów: Tramontano, Greco, Levante, Sirocco, Ostro, Africo lub Libeccio, Ponente i Maestro* (te same wiatry nosiły też inne nazwy). Obracająca się na wieży Horologium postać Trytona, która wskazywała, jaki wiatr w tej chwili wieje, dała początek ustawianiu podobnych figurek do wskazywania kierunku wiatru. Wewnątrz Horologium był zegar wodny, na zewnątrz - zegar słoneczny.

W jakim okresie róża wiatrów została umieszczona na kompasie, dotychczas nie ustalono. Na najdawniejszych różach wiatrów tramontanę (wiatr północny, zza gór) oznaczano literą *T*. Dążność do graficznego upiększania tej litery jak również przedstawianie jej w postaci strzały sprawiły, według niektórych źródeł, że zaczęto rysować ją w postaci lilijki. Stało się to powszechną praktyką od około 1490 roku. Natomiast literę *L*, oznaczającą wschodni wiatr levante, na pamiątkę wypraw krzyżowych zastąpiono krzyżem, co na kompasach angielskich przetrwało do XIX wieku.

Tramontano, oznaczając kierunek „za górami, za Alpami”, stało się synonimem Północy. Powiedzenie starych żeglarzy „*Perdere la tramontano*” znaczyło „zgubić tramontanę”, czyli zgubić się na morzu lub nie móc określić swej pozycji.

* Tramontana - wiatr północny, greco - północno-wschodni, levante - wschodni, sirocco - południowo-wschodni, ostro - południowy, africo, libeccio - południowo-zachodni, ponente - zachodni, maestro - północno-zachodni. (*Przyp. red.*).

Róże wiatrów umieszczano na *portus planus* - mapach portowych, zwanych portulanami (pierwsze nam znane pochodzą z lat 1205-1300, kiedy kompasy jeszcze nie były w powszechnym użytku).

Liczba kierunków, na jakie podzielono 360 stopni, dochodziła na tych mapach do 32, podczas gdy pierwotnie ograniczano się do 8.

Tarcza namiernicza wikingów już w roku 1200 miała podział na 32 kierunki. Mówi o tym znaleziona w roku 1951 nad Siglufjórd w południowej Grenlandii* część takiej tarczy. Zrekonstruowano ją i opatentowano w roku 1954, zwąc *pelorus* - na pamiątkę pilota prowadzącego statek Hannibala. Kiedy ów statek przechodził między Sycylią a lądem stałym, Pelorus zapewniał Hannibala, że widziany przed nim przyładek jest na lądzie stałym, a nie na Sycylii. Hannibal nabrawszy podejrzenia, że pilot rozmyślnie wprowadza go w błąd, chcąc oddać statek w ręce Rzymian, kazał go zabić. Gdy się przekonał, że pilot mówił prawdę, nazwał ten przyładek jego imieniem.

Dzisiaj zapomniano o Pelorusie i wspomniany przyładek nosi nazwę Capo di Faro - Przyładek Latami Morskiej.

Usłyszane wśród „szumu zawiei” w deszczową noc na „Lwowie” tajemnicze słowa „NA RUMBIE” wędrowały do nas przez długie wieki drogą morską ze słonecznej Attyki. *Rombos* w starożytnej Grecji miało wiele znaczeń: matematyczna figura, kwadrat skrócony, czarodziejskie koło, okrąg.

Na pierwszych różach wiatrów kierunki były rysowane w kształcie „pokręconych kwadratów” i nazywano je rumbami. Przedłużone na portulanach - po angielsku zwały się liniami rumbów (*rhumb line*). Z biegiem czasu oznaczały loksodromę (skośnobieżnię), umowną linię, która przecina wszystkie południki pod tym samym kątem, dążąc do bieguna, choć nigdy go nie osiągając. Po krzywej tych czarodziejskich kręgów od stuleci krążą okręty mające skarb w postaci kompasu.

Po dziś dzień okrzyk „NA RUMBIE” oznacza, że statek leży na wyznaczonym kursie.

Początkowo kursem nazywano jeden odcinek całej loksodromy - od środka róży kompasowej do punktu na horyzoncie, wyznaczony przez dany rumb. Potem wszystkie odcinki loksodromy - od miejsca wyjścia statku do miejsca przyścia.

* Dostępne zwykłym śmiertelnikom atJasy podają jedynie dziwnie zbieżną nazwę Siglufjórdhur - w północnej Islandii. (*Przyp. red.*).

Miasto Amalfi, leżące nad zatoką Salerno, występuje w historii kompasu jako to, w którym po raz pierwszy przystosowano własności igły magnetycznej do potrzeb nawigacji, wiążąc przy tym, niesłusznie, sprawę z osobą Flawiusza Gioji, włoskiego żeglarza z XIV wieku, gdy on tylko, być może, użył lilijki na oznaczenie północy na tarczy kompasu - na cześć krzyżowca, Karola Anjou.

Na nieporozumieniu również oparte jest wiązanie nazwy pierścieni kardana (zawieszenie kompasu) z nazwiskiem tajemniczego doktora Geronimo Cardano (1501-1576) - nazwy znanej zresztą na długo przed urodzeniem się Cardana. Nastąpiła po prostu zamiana słów, włoskiego *cardine* (znaczącego: zawias, fundament, podstawa) na *cardano*, w zastosowaniu do pewnego rodzaju zawieszenia.

Nie rozwiązana jest kwestia, czy kompas rozpowszechnili krzyżowcy, czy Normanowie. Brunetto Latini z Florencji w swym poemacie „Skarb” opisuje kompas widziany na statku Normanów — w postaci pływającej po wodzie lilijki.

Ta nie rozwiązana kwestia dała impuls do następującego sformułowania całej sprawy: kompas został wymyślony przez Normanów, adaptowany przez Włochów i udoskonalony przez Portugalczyków*.

Zmiana litery *T* (od wiatru tramontana) na lilijkę osłonięta jest tajemnicą. Do wspomnianej wcześniej genezy przeobrażenia można dorzucić odleglejszy rodowód. Lilijka jako symbol życia była znana już w Indiach i w Egipcie. Z Egiptu przeszła do Rzymu. Występowała na wizerunkach bogów egipskich. Za czasów faraona Amenhotepa IV stała się symbolem daru. Amenhotep kazał ją umieścić na wyobrażeniu jedyne boga - boga słońca, Atona - w postaci dysku słonecznego, którego promienie skupiały się w ludzkiej ręce trzymającej lilijkę jako symbol życia. Sam Amenhotep składał tam bogu słońca ofiarę w otoczeniu żony, pięknej Neferetiti, i kilku córek.

* W innej wersji: Igłę magnetyczną, ułożoną pod tarczą, mającą pokazywać cztery strony świata, znali już 3 tys. lat p.n.e. Chińczycy. Nazwali urządzenie „*czy nan*” i tak zwię się kompas w ich języku do dziś. Z Chin przywędrowało na Bliski Wschód, do Arabów, a od nich do Europy za pośrednictwem krzyżowców. Nazwa „*magnes*” pochodzi od miasta Magnesia w środk. Azji, gdzie odkryto minerał mający własności przyciągania żelaza, lub (jak chce europejska legenda) od imienia Magnus, pastucha z Krety, którego podkute buty, gdy zasnął na skale, zostały unieruchomione działaniem skalnej rudy magnetycznej. W Europie pierwsze wzmianki o stosowaniu „kompasu morskiego” przez wikingów (dwa drewnianka na krzyż z umieszczonym prętem magnetycznym, pływające w wodzie) dotyczą IX wieku. (Źródło: L. Woliński: *Instrumenty dawnej i współczesnej nawigacji*. MON, Warszawa 1961). (*Przyp. red.*).

W hieroglifach lilijka występuje w popularnym napisie:

ŻYCIA - POWODZENIA - ZDROWIA

umieszczanym po imieniu faraona lub kogoś z jego rodziny. Poza tym stanowi częsty motyw dekoracyjny w Egipcie, u Etrusków, w Rzymie, a później ornament wczesnego gotyku we Francji.

Najstarsze ślady lilijki znajdują się w Paryżu w Chapelle Saint Aignan oraz w dokumentach królów francuskich dynastii Kapetyngów, Ludwika VII i Filipa Augusta. A zatem w heraldyce była już znana w dwunastym wieku. Była herbem nie tylko domu Anjou (Andegawonów), lecz i królów Francji.

Nazwa busola ma pochodzić od kompasów umieszczanych w drewnianych pudełeczkach wyrabianych na Sycylii i noszących nazwę *boussole*. Na różach wiatrów tych kompasów dla oznaczenia północy rysowano zamiast litery *T* lilijkę domu Anjou.

Z busoli włoskiej lilijka przeszła na udoskonalony przez Portugalczyków kompas dzięki infantowi portugalskiemu, Henrykowi Żeglarzowi. Z urodzenia należał on do tak zwanej nieprawej linii burgundzkiej. Protoplastą królewskiego rodu Francji dynastii Robertynów i Kapetyngów oraz domu burgundzkiego był hrabia Anjou, Robert Mocny (w roku 866 poległ w bitwie z Normanami).

Hrabstwo Anjou było również kolebką dynastii Plantagenetów, a więc i króla Anglii, Ryszarda Lwie Serce, bohatera wypraw krzyżowych.

W wiele lat później od opisanej służby w nocy na sterze „Lwowa” trafiłem w książce pod tytułem: „*Primer of Navigation*”, wydanej w USA w roku 1935, na ilustrację przedstawiającą drewniany cebrzyk z pływającą w nim lilijką. Napis informował: *Marines compass - Circa A. D. 1200. As described by Cpt John Gorett and by M. Findley Downs who examined this compass in Warsaw Museum in 1908 and in 1926.* Co przetłumaczone znaczy: Kompas żeglarski 1200 roku n.e. Jak opisują kpt. John Gorett i M. Findley Downs, którzy w latach 1908 i 1926 oglądali ten kompas w muzeum w Warszawie.

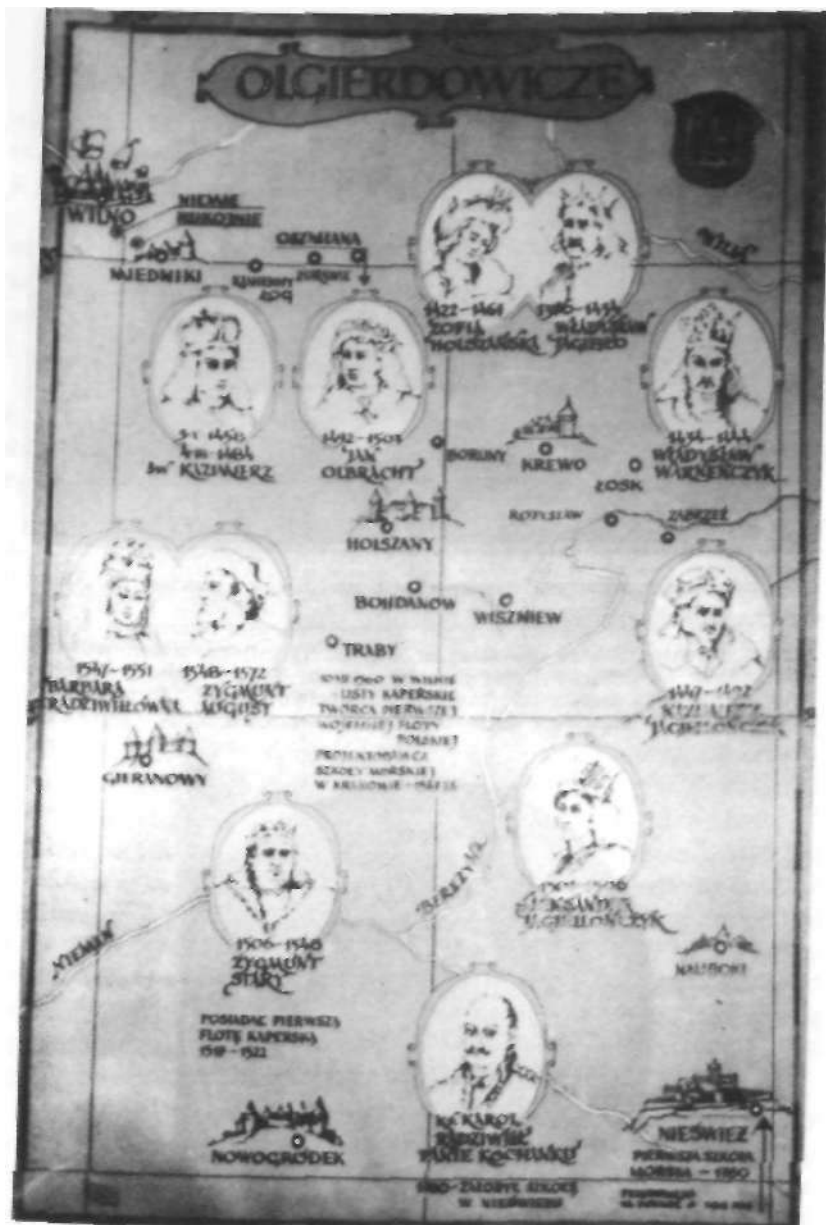
Powstaje pytanie, kto do Polski mógł przywieźć taki kompas? Każdy Polak, który podróżował. Ale sposób „naturalny” wydaje się bardziej fantastyczny. Piszę o nim, bo lilijka zaciekała mnie powtórnie i bardziej może niż podczas pierwszej służby na sterze żaglowca szkolnego „Lwów”.



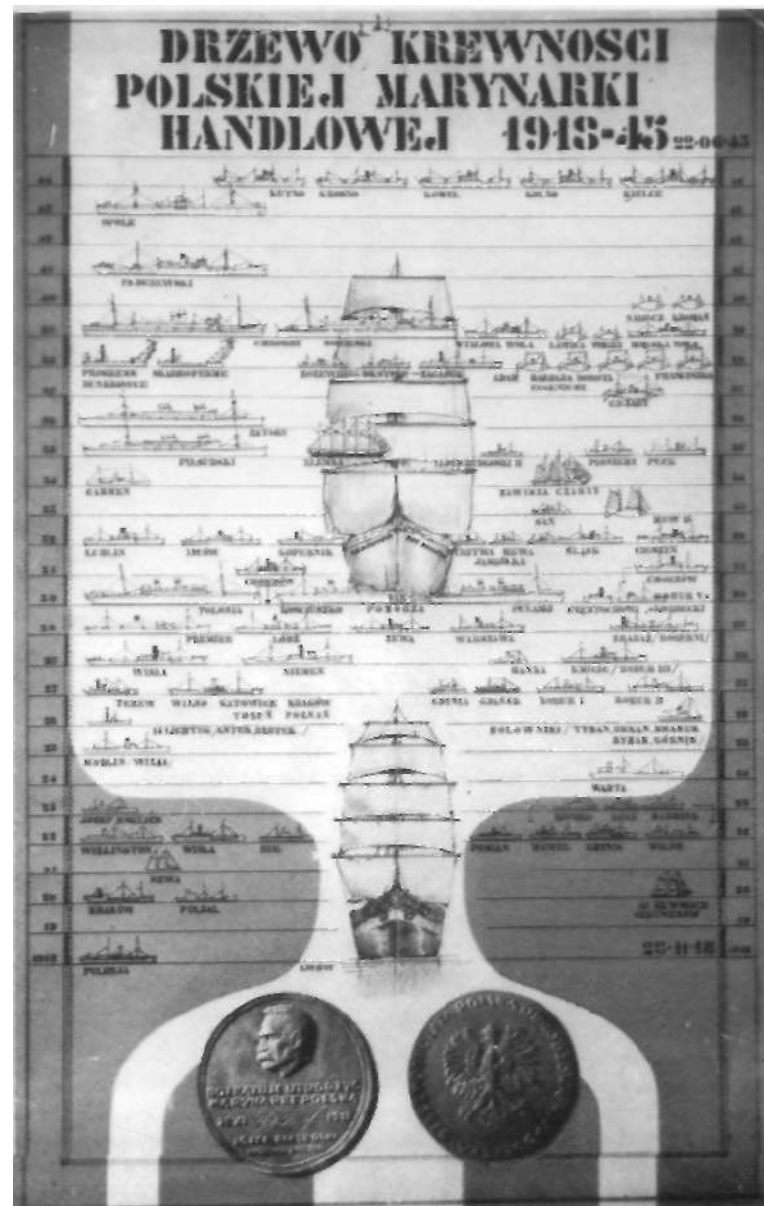
Projekt napisania „zyciorysu” barku szkolnego „Lwów” powstał na „Darze Pomorza” podczas podróży na zlot żaglowców w Sztokholmie w roku 1938. W podróży tej wziął udział kapitan żegluga wielkiej Stanisław Kosko, ówczesny dyrektor Szkoły Morskiej w Gdyni.

\a -djeciu Autor, wówczas starszy oficer na -Darze”, razem z kapitanem Kosko marzy, a ściślej mówiąc - pomaga kapitanowi marzyć o odrestaurowaniu „Lwowa” i zachowaniu go w charakterze muzeum.





Rys. Grażyna Kilarska-Wróblewska



Rys. Grażyna Kilarska-Wróblewska



Dyrekcja S/łoty Morskiej w Tczewie: dyrektor Antoni Garnuszewski, inspektor Gustaw Kański, kierownik Wydziału Inżynieryjno-Mechanicznego, inżynier Kazimierz Bielski, kapitan żeglugi wielkiej, wykładowca astronomii i nawigacji Antoni Ledóchowski, kierownik warsztatów mechanicznych, inżynier Kokinski, wychowawca Klejnot, chorąży Piotr Muszka.
Zdjęcie z 8 grudnia 1920 roku



Tak społeczeństwo polskie wyobrażało sobie kandydatów do Szkoty Morskiej w Tczewie w latach 1920 - 1926

—U— Rys. Grażyna Kilarska-Wróblewska



Kolebka navigatorów „Lwów” na pięć minut przed podniesieniem bandery na redzie w Gdyni - 4 października 1921 roku. Banderę trzyma uczeń Witold Piwowarczyk, podnosić będzie Władysław Kronkowski



Kapitan i. w. Cezary Kociemba



Zdjęcie z roku 1921. W mundurze białym kapitan T. Ziółkowski, przy jego lewej ręce - kapitan Cezary Kociemba



Oficerowie ORP „Lwów”: (od lewej) Tadeusz Szczygielski, Andrzej Cieciora, Konstanty Maciejewicz, Mamert Stankiewicz, Witold Komocki, Stefan Ancuta, Stanisław Kosko



Kapitan żeglugi wielkiej Stanisław Kosko (13 XI 1898-7 IX 1939), dyrektor Szkoły Morskiej w Gdyni. Zginął w obronie Gdyni 7 września 1939 roku



Projekt pomnika poświęconego admirałowi Kazimierzowi Porębskiemu (wg projektu K. O Rorchartha wykonała Grażyna Kilarska-Wróblewska)



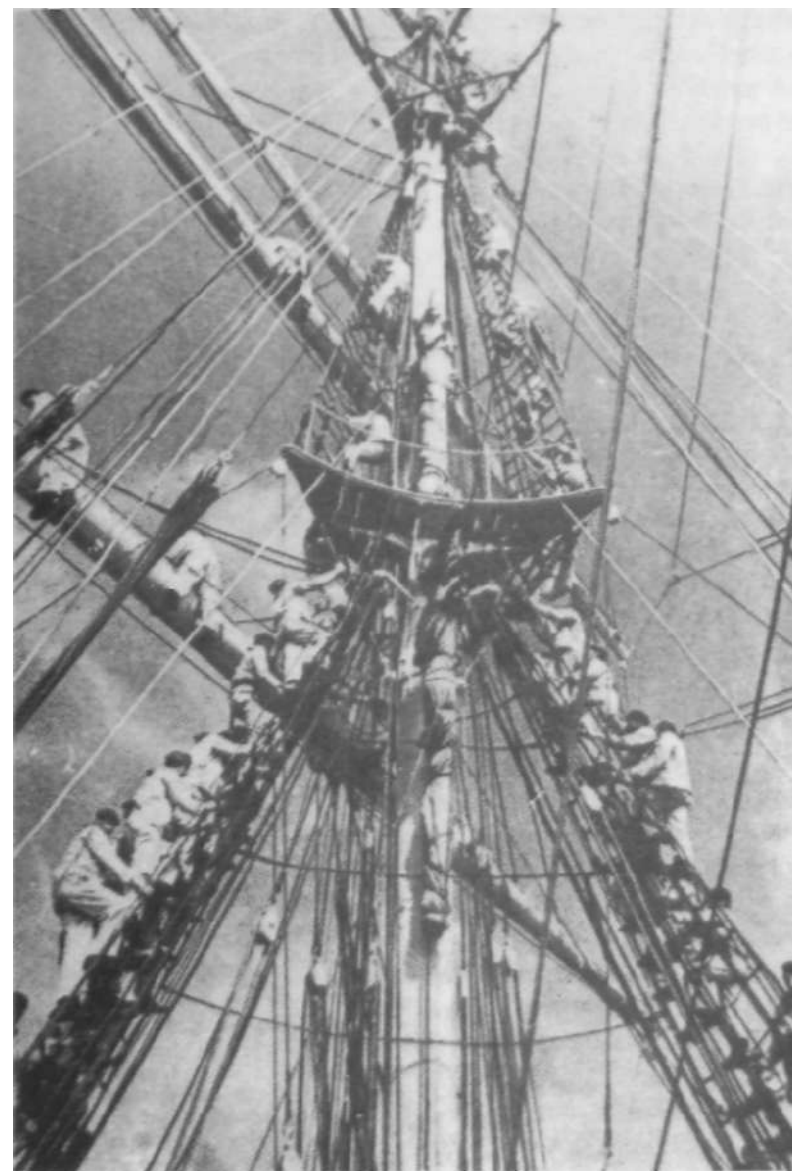
Pomnik wiceadmirała K. Porębskiego na dziedzińcu Wyższej Szkoły Morskiej, odsłonięty w czerwcu 1993 roku - skromniejsza realizacja marzenia K. O. Borcharda.

Fol. Języ Wierzbicki

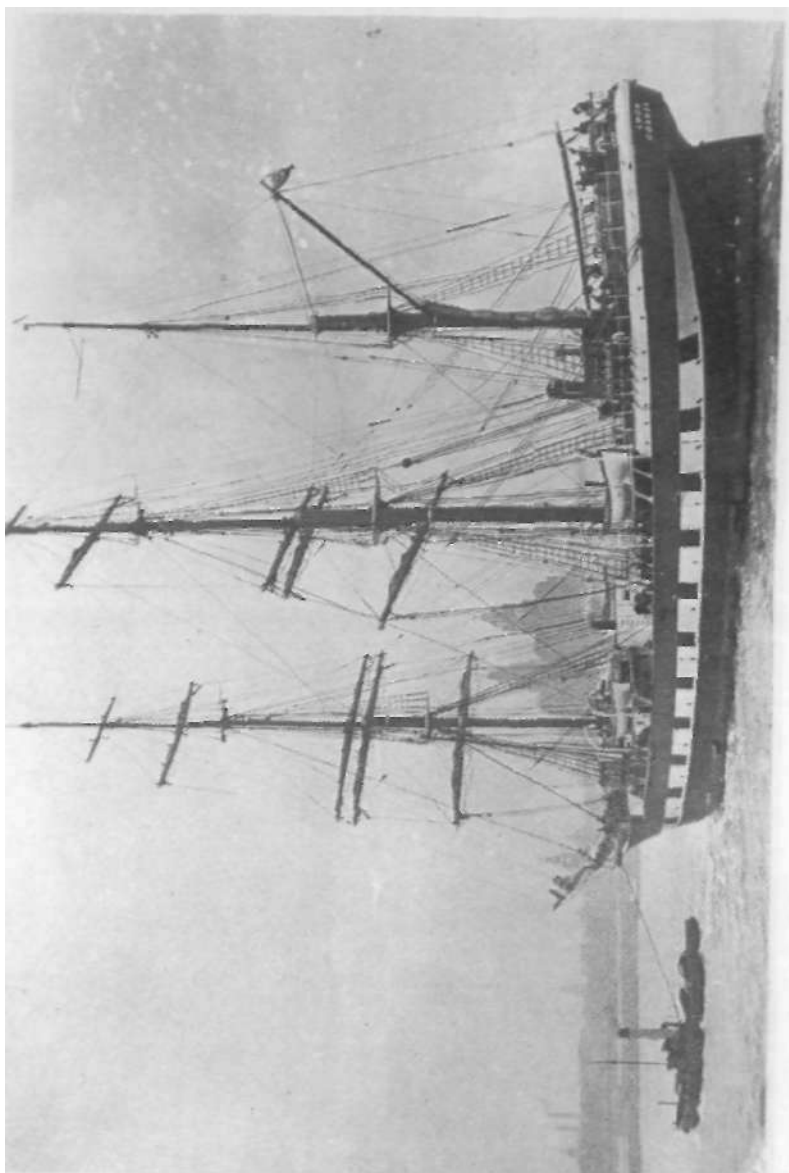


Kapitan żeglugi wielkiej Tadeusz Ziółkowski, pierwszy dowódca siatku szkolnego „Lwów” (5 III 1886 - 23 m 1940).

W roku 1921 obejmuje dowództwo żaglowca szkolnego „Lwów”, na którym odbył podróż do Brazylii (1923 - 1924). Pod jego dowództwem, po raz pierwszy w historii, okręt pod polską banderą *prze-*szedł równik, za co kapitan Ziółkowski otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski. W roku 1924 obejmuje stanowisko wicekomandora pilotów w Gdańsku, a od stycznia 1929 - komandora. W tym czasie zostaje mianowany kapitanem portu Gdańsk i członkiem Rady Portu. Aresztowany przez Niemców we wrześniu 1939 i osadzony w Stutthofie. został tam rozstrzelany wraz z grupą 157 działaczy polonijnych z Gdańska. 23 marca 1940 roku. Po wojnie, ekshumowany wraz z innymi ofiarami terroru niemieckiego, pochowany na gdańskim cmentarzu.



„Droga do nieba” - inaczej wanty



Bark „Lwów” wchodzi do jednego z ponów angielskich

Lilijka przypomniała mi koronę królowej Polski, Jadwigi. Jako mały chłopiec, ucząc się historii Polski, lubiłem przerysowywać głowę królowej Jadwigi, o której wszyscy kronikarze pisali, że była piękna. Jadwiga była najpiękniejszą kobietą Europy, czyli najpiękniejszą kobietą ówczesnego świata. Z Francji, z Włoch, ba! z dalekiej Portugalii zjeżdżali rycerze, aby ją tylko ujrzeć. Trubadurzy z Prowansji układali o niej wiersze i śpiewali po zamkach. I Jadwiga wiedziała, że była prześliczna. Starannie pielęgnowała swą urodę. Na jej gotowalni stało 350 flaszeczek i słoiczków z pudrem, bielidłami, różem, perfumami i różnymi innymi kosmetykami.

Przepiękna twarz królowej wychodziła mi za każdym razem inaczej, ale koronę z lilijek oddawałem zawsze tak samo, tak jak namalował ją Matejko.

Jadwiga nosi francuskie lilie w herbie domu andegaweńskiego, który opanował w osobie Karola I (prapradziada Jadwigi, a brata Ludwika Świętego, króla Francji) tron Neapolu. Następcą był jego syn, Karol II Kulawy. Miał on synów bez liku. Najstarszy, Karol Martel, był ojcem Karola Roberta, króla Węgier, ożenionego z Elżbietą Łokietkówną. Synem ich był Ludwik, król Węgier i Polski, ożeniony z Elżbietą Bośniaczką. Miał z nią trzy córki: Katarzynę, Marię i naszą Jadwigę. Ludwik dwa razy przedsiębrał wyprawy do Włoch, zdobywając nawet Neapol leżący niedaleko Amalfi. W tym okresie kompas bez wątpienia uchodził za „skarb”, jak zatytułował swój poemat o kompasie Brunetto Latini, który wierszem opisał pływającą na wodzie lilijkę. Czy król Ludwik przywiózł go z Neapolu do Polski? Zajęty wojnami - chyba nie.

Mogła go przywieźć z Węgier królowa Jadwiga (1370-1399). Bliskim był jej sercu rozwój nauk w Polsce jak również sprawy państwowe największej wagi. Była mężem stanu spokojnym, trafnie przewidującym i na podobieństwo najlepszego kompasu wyznaczającym wiekopomny kurs polityki mocarstwowej państwa polsko-litewskiego. Była inicjatorką ugody pomiędzy Witoldem i Jagiełłą, tak zwanej ostrowskiej (podpisano 4 sierpnia 1392), będącej załącznikiem mocarstwa polsko-litewskiego. Być może również myślała o zbudowaniu w Polsce floty...

Droga, jaką odbył najstarszy kompas na świecie, nim dostał się do Warszawy i dotrwał do naszych czasów, mogłaby się stać tematem jednej z najciekawszych naszych legend morskich.

Po godzinnym wpatrywaniu się w kreskę kursową i obracaniu kołem sterowym doszedłem do wniosku, że nie ma żadnego związku pomiędzy liczbą pokręceń kołem sterowym a liczbą rumbów, o które się przesunie kreska w prawo lub lewo. Znalezienie tej zależności pochłonęło uwagę gimnastykującego się ciała kandydata na „człowieka” do tego stopnia, że zapomniało zupełnie o mdlącym podchodzeniu rufy pod gardło. Jedynie dreszczem niepokoju przeszył je usłyszany po wybiciu jednej szklanki (pojedyncze uderzenie dzwonu - godzina pół do piątej) okrzyk w czarnej nocy: - Lampy się palą! - I ja tak będę musiał krzyczeć, pełniąc służbę na oku. A zaraz potem porównanie kompasów głównego i sterowego. Na rumbie. Na rumbie. Na rumbie. Nie chodzić w prawo. Nie chodzić w prawo.

Dwie szklanki. Podwójne uderzenie dzwonu. Godzina piąta. „Lampy się palą”.

Światło. Jaśniejszymi plamami zaczęła się znaczyć biała farba nadbudówek. Zjawiła się zmiana. Przyszło podobne ciało, które kandyduje na „człowieka”. Jemu zdają kurs z nonszalancją w głosie:

- *Sud Ost zu Ost*, nie chodzić w prawo.

Znaczy, równik na rumbie

Spotkanie nastąpiło o świcie latem 1924 roku w wagonie trzeciej klasy pociągu pośpiesznego z Warszawy do Gdańska. Do przedziału wszedł mężczyzna z workiem marynarskim na ramieniu. Miejsce przy oknie było już zajęte przez szczupłego bruneta w mocno przetartym szarym garniturze. Młody marynarz ułożył swój worek na półce i usadowił się naprzeciw bruneta, który przed nim zajął to lepsze miejsce w kierunku jazdy pociągu. Marynarz odczuł z tego powodu lekki żal do nieznanego, ale po chwili przebaczył i przyglądał mu się już bez niechęci.

Nieznamy również przyglądał się marynarzowi z wyraźnym zaciekawieniem. Ten zdjął z głowy czapkę z czerwonym napisem: *Szkoła Morska* i zawiesił ją nad sobą na wieszaku, demonstrując przy okazji swe bicepsy, wyraźnie uwypuklone przez obcisłą bluzę marynarską, przyozdobioną naramiennikami z wyhaftowanymi na nich złotymi kotwicami i jednym złotym kątem pod każdą. Pomimo śladów świeżego golenia twarz jego była sinawa od bezwzględnie czarnego zarostu. Miał kruczoczarne włosy, prawie orli nos i wydatną szczękę. Ciemna cera przypominała południowca. Był wzrostu więcej niż średniego i o atletycznej budowie. W obcisłym mundurze marynarza sprawiał wrażenie „zapalonego wilka morskiego”.

Siedzący naprzeciw niego suchy, szczupły pan średniego wzrostu niczym mu nie imponował. Był dla niego pyłem. Powietrzem.

Do odejścia pociągu było jeszcze sporo czasu. Obaj siedzieli w milczeniu, czekając na dalszych współtowarzyszy podróży. Nikt już jednak do przedziału nie przyszedł.

Pierwszy przerwał milczenie podróżny w cywilnym ubraniu:

- Pan jest marynarzem? - spytał.

- Tak, i to Brazylijczykiem

- Pan jest z brazylijskiej marynarki? - zainteresował się mężczyzna w szarym garniturze.

- Nie, tylko odbyłem w zeszłym roku podróż od Brazylii i z powrotem. Na żaglowcu.

- Na jakim?

- Na polskim. Na żaglowcu szkolnym „Lwów”. Nie słyszał pan o tej wspaniałej podróży? Pierwszy polski okręt przebył ocean, przeciął równik i dotarł do Ameryki Południowej. Ech, panie, to była podróż! Pierwsza w historii Polskiej Marynarki! Nasz bark wytrzymał ją we wspaniałej formie.

- Co to takiego bark? - zainteresował się bardzo szczupły pan z wąsikami jak szczoteczki.

- Trudno mi to będzie panu wytłumaczyć, bo wielu słów pan na pewno nie rozumie. Ale spróbuję. Więc jest tak: jeśli żaglowiec ma maszty... rozumie pan?

- Tak!

- No, więc jeśli są trzy maszty lub więcej i każdy maszt składa się z trzech części, i wszystkie te maszty mają takie jak krzyż ramiona, zwane rejami, to taki żaglowiec nazywa się fregatą. Jeśli ostatni maszt podobnego żaglowca składa się tylko z dwóch części i nie ma rei, to należy do typu żaglowca zwanego barkiem. Rozumie pan?

- Tak! A po co są te reje? - spytał z kolei nieznajomy.

- Rozpina się na nich żagle. Jeśli chce się ustawić żagle odpowiednio do wiatru, to zmienia się położenie rei za pomocą doczepionych do nich końców lin. Liny te nazywają się brasami, a manewrowanie nimi brasowaniem. Do brasowania wychodzi cała załoga, kilkudziesięciu ludzi. Jest to bardzo ciężka robota. Widzi pan, jakie mamy od tego bicepsy?

Tu marynarz z dumą na twarzy zgiął prawą rękę w łokciu, wskutek czego uwypukliły się mięśnie i prezentowały bardzo okazale.

- Ech, są jeszcze cięższe roboty - dodał - na przykład podnoszenie trzeciej rei na maszcie od dołu. Jest to najcięższa reja, nazywa się obermars, a talia - taka kombinacja z liny i bloków, którą się tę reję podnosi - to obermarsfł. Aby podnieść obermarsreję, trzeba - przynajmniej na naszym „Lwowie” - z dziesięciu silnych ludzi.

- Rzeczywiście, tyle nowych nazw - dziwił się rozmówca w szarym ubraniu. - I pan to wszystko pamięta? A jakie jeszcze roboty panowie wykonują? - wypytywał dalej z zaciekawieniem.

- Do podobnie ciężkich robót należy cumowanie. Cała załoga wychodzi na stacje manewrowe. Dzieje się to wtedy, gdy okręt dochodzi

do nabrzeża i trzeba go przyciągnąć i przycumować, inaczej mówiąc, do niego przymocować. Przy cumowaniu cała załoga nabiega się i naciąga. Ale to trzeba zobaczyć, żeby zrozumieć. Jeśli pan jedzie do Gdańska, to mógłby tam zobaczyć żaglowce. Wówczas by pan zrozumiał, o czym mówię.

- A nie boi się pan burz na morzu? - pytał dalej nieznajomy.

- Sztormów? Ech, panie! Jak rozpoczynaliśmy tę podróż, to kapitan mówił, że nasze serca są jak pasztet, ale wracając będziemy mieli serca jastrzębia.

- A kapitan jest bardzo surowy?

- Pewnie! Jak wszyscy starzy kapitanowie. Ten nie jest nawet stary, ma trzydzieści siedem lat, ale po twardej, pozbawionej poczucia humoru niemieckiej szkole. Resztki swego polskiego humoru pozostawił na krążowniku pomocniczym - to taki uzbrojony duży statek pasażerski, na którym podczas wojny był drugim oficerem. Ten okręt, zdaje się, nosił nazwę „Kronprinz Wilhelm”*. Ten niemiecki krążownik wślawił się zatopieniem czternastu statków na oceanie i tym, że dwieście pięćdziesiąt dni był na morzu bez zachodzenia do portów. Gdy wyczerpały mu się zapasy, wpłynął do Nowego Jorku i tam został internowany. A nasz kapitan zwrócił Niemcom wszystkie orderzy, jakie mu nadali. Według nas kapitanowie polscy mają swe okrzyki rodowe. Okrzykiem rodowym tego kapitana jest: „Ale zaś, nieprawdaż!”

Jeśli na zbiórce porannej jest z nas niezadowolony, to strasznym głosem krzyczy: „Buty i szkarpety luz! Na maszty szkrabaj się!” Trzeba starać się przejść jak najszybciej, żeby nie być ostatnim. Ostatni musi za karę przejść przez maszt trzy razy. Niektórym kolegom to się bardzo podobało i wyjątkowo go za to pokochali; innym nie bardzo i siedmiu absolwentów, gdy staliśmy w porcie Limhamn w podróży do Brazylii, prawdopodobnie z tego powodu tak się „specjalnie” zachowywało, że musiano ich odesłać do Polski. Ale wie pan, do wszystkiego można się przyzwyczaić i pomimo że goni nas przy każdej zbiorowej pracy, nawet piosenkę ułożyliśmy na ten temat.

- Jaka?

* „Kronprinz Wilhelm” - okręt należący do Norddeutscher Lloyd - miał pojemność brutto 14 908 RT i osiągał prędkość 23 węzłów. Przekazane mu 6 sierpnia 1914 roku uzbrojenie z krążownika „Karlsruhe” składało się z 2 dział 88 mm. Zatopił 14 statków o łącznej pojemności brutto 55 944 RT (nie mylić go z okrętem liniowym o tej samej nazwie, zatopionym w roku 1919 w Scapa Flow).

- Śpiewać to ja bardzo słabo śpiewam, ale mogę spróbować. Nie wiem tylko, czy pan z tej piosenki coś zrozumie.

Tu marynarz nabrał powietrza w płuca i na znaną melodię piosenki zaczynającej się od słów: „W towarzystwie weteranów...” zaśpiewał, okropnie fałszując:

*Z rufy słysząc głos zachęty:
Szatany przeklęte,
Ma rodzina cała
Lepiej brasowała!*

*Ciotka sama cumowała,
A babka halała
Obermarsafała,
Już, ta już!*

Szczupły pan uśmiechnął się wesoło, ukazując dwa rzędy lśniących jak perły zębów, od których blasku w przedziale zrobiło się jaśniej.

- Doskonale! - zawołał. - Nawet zrozumiałem, tak mi pan to wszystko dobrze przedtem wytłumaczył. - I dalej pytał niezadowolony: - To panowie wszyscy są tacy silni? Uprawia pan sport?

- Opowiem panu coś ciekawego. Na naszym „Lwowie” odbyły się pierwsze zawody sportowe w historii naszej marynarki handlowej. Mogę nawet dokładnie powiedzieć, jakie mieliśmy wyniki.

Marynarz wyjął z kieszeni notes i z wybranej kartki odczytał: 6, 7, 9 i 10 listopada 1923 roku odbyły się pierwsze zawody sportowe o mistrzostwo żaglowca szkolnego „Lwów” pod protektoratem pana kapitana Tadeusza Ziółkowskiego, komendanta statku. Sędziowali panowie oficerowie: Mamert Stankiewicz i Konstanty Maciejewicz oraz uczeń Zygmunt Kinast. W biegu przez salinę zwyciężył Wacław Fedorowicz w czasie 26,1 sek. W biegu w workach zwyciężył Roman Budka - 9,8 sek. W skoku w dal z miejsca zwyciężył Zygmunt Prumbs, a w skoku wzwyż z rozbiegu - 1,4 m - Stanisław Kosko. W skoku przez konia zwyciężyli: Czesław Antkowiak, Roman Budka, Stanisław Kosko i Stanisław Majewski, skacząc przez siedmiu ludzi. W trójskoku zwyciężył Zygmunt Prumbs, biorąc odległość 9,42 m. W łażeniu po linie - Henryk Karls i Stanisław Kosko. W walce francuskiej Zygmunt Prumbs zwyciężył Zygmunta Górę w 17 min. 50 sek. Tytuł mistrza

zdołał kolega Zygmunt Prumbs (24 punkty) przed Stanisławem Koską (23,5 punkta) oraz Zygmuntem Górą (11 punktów). W zawodach brało udział 24 kolegów.

- A pan brał udział w zawodach? - zapytał nieznajomy.

- Ech, panie! Gdzież mnie do tamtych! Tylko najsilniejsi brali udział.

- A kto to są ci: Stankiewicz i Maciejewicz, o których pan czytał, że sędziowali? - interesował się coraz bardziej nieznajomy.

- Kapitan Mamert Stankiewicz i kapitan Konstanty Maciejewicz - podobnie jak kapitan statku Tadeusz Ziółkowski - są bohaterami ostatniej wojny na morzu, to byli oficerowie marynarki wojennej. Kapitan Ziółkowski był właściwie z marynarki handlowej, zmobilizowany na czas wojny. Pozostali z rosyjskiego krążownika „Riurik”. Komandor porucznik Mamert Stankiewicz był podczas wojny w roku 1917 oficerem nawigacyjnym sztabu dywizji. Było to stanowisko bardzo ważne, bo jednoznaczne ze stanowiskiem operacyjnego oficera wszystkich sił morskich skoncentrowanych w Zatoce Ryskiej do ostatecznej walki z flotą niemiecką. W tej chwili w Szkole Morskiej w Tczewie jest kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego i kierownikiem Nauk na „Lwowie”. Milczący, zimny jak lód. Jego hasło rodowe - to przez zaciśnięte zęby wymawiane słowo „znaczy”. Kapitan Maciejewicz jest na „Lwowie” starszym oficerem. Ten to jest ogień! Ten dopiero krzyczy!

- Taki zły? - zainteresował się nieznajomy.

- Ja nie powiedziałem, że zły. Są tacy, którzy uważają, że ma nawet gołębie serce. Jego okrzyk rodowy to: „Chalera! Da dźjabła! Psiakrew!” Panie, gdy to człowiek po raz pierwszy usłyszy, to może umrzeć ze strachu. Ale myślę, że każdy z nas pewnie krzychałby tak samo jak on, gdyby przeżył zatopienie okrętu podwodnego. Było to w roku 1917 na redzie Uta przy brzegach Finlandii podczas manewrów zanurzania się. Przed przerwą obiadową dowódca wydał rozkaz, by okręt pozostawał stale gotowy do zanurzenia się w stanie bojowym. Tymczasem jeden marynarz z załogi, pragnąc odetchnąć świeżym powietrzem, samowolnie otworzył tylną pokrywę. Gdy okręt odpłynął na dalsze ćwiczenia i dowódca wydał rozkaz zanurzenia się - będąc przekonany, że nic się nie zmieniło - zbiorniki balastowe zaczęły się napełniać, i kiedy pokład zniżył się do poziomu morza, woda runęła do wnętrza okrętu zatapiając go. Dowódca, znajdujący się jeszcze w górnej części, przy nie zamkniętej pokrywie, został wypchnięty przez powietrze na powierzchnię wody, skąd go wkrótce wyłowiono. Starszy oficer, Konstanty Maciejewicz,

przebywał w tym momencie w dolnej części „rubki” bojowej. Natychmiast wydał rozkaz zamknięcia pokrywy, ale okręt szybko zatonał i osiadł na dnie, na głębokości 13 sążni. Część załogi - będąca z kapitanem Maciejewiczem w środkowej części okrętu - musiała schronić się do przedniej części z powodu przecieku ze źle zamkniętego włazu. Załoga części rufowej znalazła się w gorszej sytuacji, bo ta część szybciej napełniła się wodą. Zamknięci w niej marynarze albo potonęli, albo popełnili samobójstwo. Przekiek w przedniej części nie był tak gwałtowny, ale dziesięciu marynarzom (łącznie z dowódcą) woda sięgała już po szyję, gdy dowiedzieli się od nurków, dzięki sygnałom nadawanym systemem Morse'a, wystukiwanym na burcie, że wysłany na ratunek transportowiec nie przybędzie wcześniej niż za dwa dni. Jediną możliwą drogą uratowania się było wyrzucenie się za pomocą pozostałego we wnętrzu okrętu powietrza na powierzchnię morza po otwarciu górnego włazu. Powiadomiono o tym nurków dowództwa floty, prosząc, by przygotowano niezbędny sprzęt do wyłowienia ich po wyrzuceniu się na powierzchnię. Kapitan Maciejewicz w ciemnościach, po szyję w wodzie zarządził apel obecnych marynarzy i poinformował ich dokładnie o swoim planie. Wyzaczył kolejność wyrzucania się; sam był na ostatnim miejscu. Otworzono pokrywę i na daną komendę, z wyjątkiem jednego marynarza, który zasłabł lub pośliznął się, wszyscy wykonali dokładnie rozkaz dowódcy: jeden po drugim posuwali się pod otwartą pokrywą, skąd pęd powietrza wyrzucał ich na wprost przytomnych na powierzchnię. Natychmiast ich wyławiano i kładziono do łodzi ratunkowych. Dowódca Maciejewicz czekał jeszcze na dole, niepokojny o ostatniego marynarza, który nie odpowiedział na apel, gdy głośno podawał komendy kolejnego wyrzucania się. Potem wyrzucił się sam. Tego marynarza znaleziono później utopionego. W nagrodę za swe zachowanie kapitan Maciejewicz został mianowany dowódcą okrętu podwodnego tego samego typu. Na stanowisko starszego oficera przyszedł na „Lwów” w lecie 1922 roku dzięki usilnym staraniom swego przyjaciela, kapitana Mamerta Stankiewicza. Jedni mówią, że z powodu uszkodzenia bębneków od zmiany ciśnienia tak teraz krzyczy, inni, że to jest dar nadprzyrodzony, z którym przyszedł na świat, jeszcze inni, że każdy starszy oficer tak musi krzyczeć, by utrzymać cały statek w odpowiedniej czystości i formie... Panie, jak on krzyknie: „Chalera! Da dźjabła! Nic nie robicie! Nu, nic robić nie chcecie!”, to zimno się na policzkach robi i na całym ciele występuje gęsia skórka.

Nieznajomy uśmiechnął się i powiedział:

- To ciekawy człowiek. A pan bardzo się go boi?

- Ech, tak jak i wszyscy. Jak już powiedziałem, ma dobre serce, a krzyczeć widocznie musi. Jak zobaczy, że ktoś jest lekko ubrany i może się przeziębic - krzyczy. Jak zobaczy, że Misk (taki nasz brazylijski niedźwiadek, który jest stale z nami na pokładzie) nie został nakarmiony - krzyczy. Gdy uciekniemy od pracy - to dopiero krzyczy! Ale widzi pan, my nie lubimy czyścić mosiądzu. Mosiądz na żaglowcu musi się świecić; mosiężne są głowice od kompasów, kraty ochronne od skajlajtów - tak się nazywają szyby dające światło z góry - i jeszcze inne świecidełka. Czyszczenie mosiądzu to chyba najbardziej bezsensowna robota na żaglowcu, lecz starszy oficer odpowiada za nią, ponieważ błyszczący mosiądz świadczy o porządku na okręcie. Wciąż więc krzyczy okropnie: „Chalera! Psiakrew! Nic nie robicie! Nu, nic robić nie chcecie!” Można jednak się przyzwyczaić. Niektórzy mają z tego krzyku rozrywkę, a przy tym wiedzą dokładnie, gdzie znajduje się starszy oficer.

— Ciekawe! — powiedział nieznajomy, pokazując znów dwa rzędy swych olśniewających zębów. - A kiedy panowie wyszli w tę podróż, jakie odwiedzili porty, jak długo byli panowie w morzu? - pytał dalej.

Marynarz przerzucił kartki swego notatnika i recytował z niego:

— Z Gdańska wypłynęliśmy do Kopenhagi 23 maja 1923 roku. Płynęliśmy cztery dni. Następnie do szwedzkiego portu Linhamn po beczki z cementem. Stamtąd do Hawru - 14 dni. Po wyjątkowo serdecznym przyjęciu przez Francuzów w Hawrze 27 czerwca 1923 roku do Midello, do którego przypłynęliśmy po 28 dniach. Tam uzupełniliśmy zapasy wody i wyszliśmy 26 lipca 1923 roku w podróż do Rio de Janeiro, która trwała 42 dni. Z Rio de Janeiro do Santos 2 dni, z Santos do Paranagua 2 dni, z Paranagua do Falmouth 78 dni. Do Cherbourga przybyliśmy 11 stycznia 1924 roku, a 16 stycznia tegoż roku opuściliśmy „Lwów”. Z powodu lodów na Bałtyku żaglowiec pozostał w Cherbourgu. Z tego portu do Hawru przewiózł nas parowiec „Verdun”. Po trzech dniach pobytu w Hawrze kolejną dostaliśmy się do Dunkierki, a stamtąd francuskim parowcem „Pologne” przypłynęliśmy do Gdańska 24 stycznia 1924 roku, po 247 dniach od wyjścia z niego. Z tego 171 byliśmy na morzu. Przy przekraczaniu równika mieliśmy wielką uroczystość.

- Jak wyglądała ta uroczystość?

- Och! To cały rytuał, ustanowiony od wieków przy przechodzeniu równika. Trudno to pokrótce opowiedzieć. Nasza uroczystość była

doskonale przygotowana, mieliśmy wspaniałą orkiestrę, doskonały chór i jeszcze lepsze stroje. Wierszowane teksty były śpiewane. Cały scenariusz i wiersze były dziełem dwóch kolegów, głównie Tadeusza Dębickiego, a pomagał mu Zbigniew Zaniewicki. Nie umiem śpiewać. Gdybym umiał, tobym panu wszystko zaśpiewał.

- No, niech pan spróbuje! Tamta piosenka, którą pan śpiewał, była doskonała.

Pociąg pędził, jakby śpiewał pieśń o wietrze, zatrzymując się tylko na dużych stacjach. Podróż mijała szybko i niespostrzeżenie dla obu. Zachęcony pochwałą nieznajomego, młody marynarz zdecydował się na opowiedzenie i częściowe odtworzenie pierwszych na polskim okręcie uroczystości przejścia równika - 13 sierpnia 1923 roku.

- Uroczystość rozpoczęła się 12 sierpnia 1923 roku w niedzielę, około godziny piątej po południu. Muzyka wspaniałej orkiestry zwabiła na pokład koło rufy uczniów, załogę i oficerów. Orkiestrę stanowili: żaglomistrz Jan Leszczyński (grał na swej harmonii marsza), takt wybijał starszy bosman, Jan Kaleta, z pozostałą mu po wielu afrykańskich podróżach znajomością rytmu i z żarliwością mieszkańców Afryki. Zamiast bębna miał olbrzymią metalową puszkę po ziemniakach, która w rękach wielkiego wirtuoza wydawała się cudownym tam-tamem. Marynarz Stefan Rutz, Kaszub, akompaniował na instrumencie własnej konstrukcji. Drugi bosman, Jan Hallman, imitował uderzenia dzwonu, bijąc nożem w stalowy klin. Zebrany koło orkiestry ukazali się wychodzący zza burty wprost z oceanu - Tryton, wysłannik Neptuna, oraz dwóch nurków w skafandrach z worków, z minimaxami na plecach, świetnie imitującymi zbiorniki z powietrzem. Tryton - nagi, brodaty i kosmaty, pokryty wodorostami - takimi słowami pieśni powitał kapitana:

*Salam alejkum ci, kapitanie,
Neptun przeze mnie śle powitanie!
Salam alejkum, moi panowie!
Dokąd dążycie na swoim „Lwowie”?*

*Jeżeli kurs wasz jest południowy,
To posłuchajcie mojej przemowy.
Woda, po której okręt wasz bieży.
Wszystka do pana mego należy.*

*Neptuna, władcy mórz i otchłani,
Wy zaś jesteście jego poddani,
Bo już od wieków zwyczaj tak każe,
Że Posejdona czczą marynarze.*

*Jeżdżąc po morzu, jako poddani,
Winniście okup płacić mu w dani.
Pan mój podatków jednak nie ściąga
I tylko okręt każdy ogląda.*

*Któremu droga tędy wypada
I kapitanom wizyty składa.
Bacz, kapitanie tego okrętu,
Co go prowadzisz wśród wód odmętu.*

*Jutro osiągniesz już szerokości,
Kędy jest środek Neptuna włości!
Neptun chce chrztu wam swego udzielić
I między wami się rozweselić.*

*Na dalszą drogę pobłogosławić
I dobrą aureę, i wiatr wam sprawić.
Z Neptuna zatem pytam się woli,
Czy pan kapitan na to pozwoli.
Cóż więc kapitan na statku „Lwowie”
Na to pytanie Trytona powie?*

Na to kapitan, przewracając przeraźliwie oczami, jak zwykle w momentach podniecenia, odpowiedział (nie zapominając o swym rodowym haśle): „Zaś dobrze, czemu nie, uroczystość się odbędzie! Nieprawdaż!” Tryton skłonił się kapitanowi, dziękując słowami pieśni:

*Dzięki wam składam w imię Neptuna,
Niechaj wam nadal sprzyja fortuna!
Ja muszę znowu skryć się w głębiny,
Upредить władcę, że jutro chrzciny.*

Po czym oddalił się wraz z nurkami.

Następnego dnia - pamiętnego 13 sierpnia 1923 roku - o godzinie dziewiątej rano orkiestra, tym razem ze świetnie ucharakteryzowanym „dyrygentem” (we fraku przekształconym z nieprzemakalnego płasz-

cza, z chustą zawiązaną na kształt krawata), odegrała marsza, obwieszając nim rozpoczęcie uroczystości.

Zjawili się aktorzy. Orszak prowadził uczeń, Staszek Kapica, imitując za pomocą poduszki na brzuchu i munduru pożyczonego od samego kapitana - właśnie kapitana okrętu. Za nim w roli oficera nawigacyjnego, w tym wypadku kapitana Mamerta Stankiewicza, szedł w pożyczonych od niego: czapce i mundurze uczeń, Bohdan Gawęcki, za którym kroczyło czterech marynarzy. Potem podążał Neptun we wspaniałej todze z koca, w srebrnej koronie, z trójzębem w jednej ręce, drugą zaś prowadząc żonę Amfitrytę (Prozerpinę).

W zamęcie „równikowym” szczęśliwie nikt nie zauważył porwania żony Platonowi przez uczniów z żaglowca szkolnego „Lwów” i nie wybuchła nowa wojna trojańska.

Płócienna tunika, pyszne blond włosy, a przede wszystkim delikatna cera Amfitryty i uroda towarzyszących jej trzech nagich, okrytych tylko długimi włosami, Nimf dawały całej załodze wprost fantastyczne złudzenie prawdziwych postaci. Parze królewskiej towarzyszył Astrolog w szatach o tajemniczych wzorach znaków zodiaku, z lunetą w ręku. Za Nimfami kroczyła olbrzymia, wyraźnie - tam gdzie trzeba - uwypuklona Piastunka, niosąca na ręku niemowlę. Na jego powijkach widniał napis znaczony wyraźnie drukowanymi literami:

POLSKA MARYNARKA HANDLOWA

Wokół tego pocztu uwijało się trzech czarnych diabłów dźwigających liturgiczne narzędzia chrztu: metrową brzytwę drewnianą i pędzel do golenia. Gdy Neptun z małżonką zajęli krzesła tronowe, Astrolog pieśnią przekazał Nawigatorowi rozkaz Neptuna:

*Kimkolwiek jesteś, mężu szlachetny,
Rozkazał pan mój, Neptun prześwietny,
Ażebym z tobą pospołu, panie,
Wykonał słońca pelengowanie,
Po czym Heliosa mierząc wysokość,
Oznaczył długość oraz szerokość.*

Nawigator, świetnie imitując głos i ruchy charakterystyczne kapitana Mamerta Stankiewicza, pieśnią odpowiedział:

*Twojego pana wola się spełni,
Wszak dzisiaj właśnie słońce jest w pełni.*

Tadeusz Dębicki w roli Astrologa na to:

A więc do dzieła...

i odbierając od diabłów olbrzymi sekstant zrobiony przez cieślę, nie przerywał swej pieśni:

*Bacz, ja odmierzę,
A potem waszmość
I na papierze
Sprawdzimy obaj. Uwaga!*

Udając liczenie przy porównaniu ze wskazaniem zegarka, Nawigator mówił:

Raz i dwa, i trzy, i cztery...

Astrolog powtórzył:

*Cztery!
Weź pan poprawkę dla atmosfery.*

Nawigator:

*Jam też już gotów, teraz zliczymy
Pozycję naszą i wykreślimy
Logarytm iksa semiversusa.*

Astrolog:

*Dla deklinacji też cosinusa,
A potem w Greenwich wziąć kulminację.*

Nawigator:

Równik już blisko, miałeś pan rację!

Po odśpiewaniu tych nonsensów Astrolog zwrócił się do Neptuna:

*Za dwie minuty, królu i panie,
Przekroczym równik na oceanie!*

Moment powitania i przekroczenia równika po raz pierwszy przez okręt pod polską banderą został uczczony okrzykiem wydanym przez Nawigatora - ucznia Bohdana Gawęckiego, imitującego głos kapitana Mamerta Stankiewicza i jego „rodowe hasło”: ZNACZY, RÓWNIK

NA RUMBIE! - przy czym rozpostarłszy ręce w poprzek pokładu wyraził przecięcie przez nasz żaglowiec „linii” równika.

Wtedy orkiestra Neptuna zagrała tryumfalnego marsza, by obwieścić światu o tym pierwszym w dziejach wyczynie nawigacyjnym pod polską banderą. Rozpoczęła się „równikowa” uroczystość, a z nią chrzest. Wywoływano po kolei mających dostąpić tego zaszczytu, namydłano papką z mąki i wody i śpiewano:

*Nie śmieście się z Borkowskiego,
Mały, lecz morowy gość...
Witam pana Szczygielskiego,
Gdzież to bywał jegomość?*

To byli oficerowie - a potem:

*Jak się bawić, to się bawić,
Całej świecie chrzest wyprawić.
Po kolacji Ojciec Kosko
Niechaj się uśmiecha bosko.
Porzuć smutki romantyczne,
Przecież życie takie śliczne.*

Ogoleni drewnianą brzytwą, byli potem obmywani wodą słoną, zamiast kolońską, następnie musieli zjeść przygotowany smakołyk i popić go „słonym szampanem”:

*Ach, Zagrodzki, pójdź, słowiku,
Chrzest cię czeka na równiku.
Fedorowicz niech nie zwleka,
Bo go ten sam obrzęd czeka.
Był ułanem w amarantach,
Teraz gołą go przy wantach.*

Po ogoleniu ostatniego wpadł na scenę jeden z uczniów z papierem w rękę, nawołując wszystkich do zwrócenia na siebie uwagi, a następnie zaśpiewał:

*Wszyscy zostali ochrzczeni,
Mają dyplomy w kieszeni.*

Uroczystości równikowe zakończył marsz tryumfalny dookoła statku przy dźwiękach orkiestry wzmocnionej nowym instrumentem - rogiem sygnałowym.

Na prośbę nieznanego pana z wąsikiem marynarz śpiewał prawie wszystkie piosenki z uroczystości. Śpiewanie to tak go zmęczyło, że zamilkł, nie zdradzając nawet chęci do dalszej rozmowy. Przez okna wagonu migał wysokopienny las sosnowy. Pośpieszny gnał już przez ziemię pomorską.

Głód prawdopodobnie nasunął nieznanemu pytanie z dziedziny wyżywienia na żaglowcu, odciętym na całe miesiące od najbliższego lądu. Z niewiadomego powodu od razu ten temat ożywił marynarza. Znowu sięgnął do swego notesu. Przerzucił kilka kartek i powiedział:

- Jeżeli chce pan mieć wyobrażenie, co jedliśmy w tej podróży, to przeczytam panu naszą analizę bakteriologiczną prowiantów. A więc na przykład:

Groch (*grochus stęchluś*) - znaleziono robaki dochodzące do 15 mm długości, 1,5 mm szerokości, tyleż wysokości, wagi do 1,5 grama; po zbadaniu okazało się, że jest to glista narowista, zdatna do jedzenia.

Fasola (*fasola europeja*) - zawiera robaki wołające o pomstę do nieba, można jeść.

Słonina (*słonina antiqua*) - zawiera *bacillus rudus* mający własności trujące.

Sztokfisz (*piscis odorosus*) - zawiera drobne żyjątka wydające przy jedzeniu bardzo miłą woń trupa.

Mąka pszenna (*farina traviensa*) - zalicza się do minerałów o twardości 10; tłuczona specjalnymi młotami nadaje się do wypieku smakołyków; nie jadać częściej niż raz na tydzień.

Po przeczytaniu opisu każdego środka żywnościowego marynarz wbijał badawczy wzrok w nieznanego, by zobaczyć, jakie robi na nim wrażenie. Towarzysz podróży pokazywał niezmiennie dwa rzędy pięknych zębów.

Przeglądając się z coraz większym zaciekawieniem marynarzowi, nieznanomy spytał:

- Jak się panu podobało w Brazylii?

- Ech! - westchnął młody marynarz. - Sześciu kolegom tak się Brazylia spodobała, że w Santos zbiegli ze „Lwowa” w nadziei zdobycia fortuny zbieraniem drogich kamieni w Mato Grosso. Jednym z tych, co uciekli, był Tadek Dębicki.

Zbliżał się Gdańsk. Obydwaj podróżni podnieśli się ze swych miejsc. Młody marynarz dwornie przepuścił przed sobą starszego od siebie wiekiem pana, który z teczką w rękę i z płaszczem na ramieniu zniknął

po zejściu z wagonu, a młody wilk morski z workiem marynarskim na ramieniu pomaszzerował na swój żaglowiec. Dochodził już do widniejącego z dala „Lwowa”, gdy w bocznej uliczce ukazał się pan z przedziału kolejowego. Szli teraz ramię w ramię tą samą ulicą, w tym samym kierunku.

- Pan może chce zwiedzić ten żaglowiec? To mój okręt, z chęcią panu wszystko ułatwię - zapraszał gościnnie marynarz.

- Dziękuję! - odpowiedział pan z przedziału. - Sam sobie jakoś poradzę.

Stanęli przed trapem. Marynarz znów grzecznie przepuścił nieznanego na trap i by chwileczkę odpocząć, postawił swój worek na pachołku, na którym założone były cumy trzymające „Lwów” przy nabrzeżu.

Duma go rozpieierała, gdy patrzył na przeszło czterdziestometrowe maszty. Na rejach pełno było ludzi - pracowano przy zakładaniu żagli. Tak się zapatrzył na pracujących, że zapomniał nawet o głodzie. Z zaciekawieniem przyglądał się, jak szybko i sprawnie zwijano żagiel na najwyższej rei, zwanej bombramem.

Opamiętał się, gdy żagiel został już zwinięty, Zrzucił worek na ramię i wszedł po trapie na statek. W momencie gdy uczeń pełniący służbę trapowego wpisywał jego nazwisko do książki z oznaczeniem czasu przybycia, zza nadbudówki usłyszał straszny, świdrujący uszy głos:

- Chalera! Psiakrew! Nic nie robicie!

I w tej samej chwili ukazało się „źródło” głosu, z naszytymi na rękawach dystynkcjami starszego oficera.

Na pierwszy dźwięk głosu młody wilk morski wyprężył się na baczność, by przepisowo przywitać nadchodzący „postrach mórz”. Na widok twarzy starszego oficera pokład zaczął się usuwać spod stóp wygłodzonego marynarza, a maszty zawirowały mu przed oczami: wewnątrz munduru starszego oficera znajdował się nieznamy pan z wąsikami jak szczoteczki, z którym podróżował z Warszawy do Gdańska. Gdy tak stał salutując, zamroczony nieoczekiwanym spotkaniem, do jego świadomości zaczął przenikać miły głos:

- Brazylijczyk, nu, czy ja krzyczą? A?... Alje żeby bendonc tylko kandydatem na ucznia i nie bendonc nigdy na tym statku nauczyć się wszystkiego o nim i o jego podróży na pamięć, to trzeba mieć zamiłowanie. Dlatego daruje wam, żeście jako kandydat naszyli sobie o pół roku za wcześniej naramienniki uczniowskie.

- To, panie kapitanie, tylko żeby mieć spokój od podoficerów, którzy mnie uważali za marynarza z floty wojennej i za niesalutowanie każdy miał ochotę prowadzić mnie do komendanta miasta - tłumaczył pośpiesznie.

- Nu! Przy waszych zdolnościach do mowienia wy na wszystka znajdziecie odpowiedź. Alje, ot widicie, amylisti sje! Ja wcale nie krzyczą - i tu pan z przedziału pokazał swe śliczne zęby. - Głodni jesteście? - dodał po chwili. - Nu! Za godzina obiad bandzi.

Zanim „Brazylijczyk” pod wpływem miłych słów i łagodnego głosu starszego oficera przyzwyczał się do wizji odpoczynku i obiadu po długiej podróży, wzrok pana z przedziału kolejowego przeniósł się na oblepione ludźmi reje, a potem nagle uszy ucznia Szkoły Morskiej prześwidrował skierowany do niego rozkaz, który usłyszał razem z nim cały Gdańsk:

- Chalera! Psiakrew! Nu nic robić nie chcecie! Dziś rana mieliście sje stawić do raboty. Cały dzień nic nie robiliście! Widicie, ile jest raboty. Przebierzcie sje szybko. Żaglomistrz da wam rabota! Przez godzina można jeszcze bardzo dużo zrobić... - i pan z przedziału, w mundurze starszego oficera, zniknął za nadbudówką tak samo nieoczekiwanie, jak się pojawił.

Wydarzenie to ma swoje *finale furioso*, bo wariacji na ten sam temat było, zdaje się, tyle, ilu absolwentów liczyła sobie Szkoła Morska w Tczewie, a pomawiany o ten wyczyn uczeń twierdził, że nigdy nie wydarzył się podobny wypadek.

Melodie bosmańskiego gwizdka

Po raz pierwszy zobaczyłem gwizdek bosmański w roku 1925 na naszym żaglowcu szkolnym „Lwów”. Jeden z wachtowych zawiesił go na szyi na grubym czerwonym sznurku. Dowiedziałem się, że jest on oznaką pełnienia przez niego funkcji bosmańskiej - to znaczy funkcji oficera na służbie podczas wachty - odróżniająca go od kolegi zajmującego się nawigacją. Obie te służby podczas wachty podzielone były pomiędzy dwóch absolwentów.

Zadziwił mnie kształt i dźwięk gwizdka zupełnie niepodobny do dźwięku zwykłego gwizdka.

W związku z taką charakterystyką przypomniała mi się anegdota o Ormianinie, który zapytany, jak wygląda ogórek, powiedział: „Widziałeś pomarańczę?” „Tak!” „No to ogórek jest zupełnie do niej niepodobny”.

Z tak ograniczoną znajomością przedmiotu trwałem lata. I naraz, czytając opowieść o pewnej bitwie morskiej, dowiedziałem się, że admirał dowodzący zwycięską flotyllą nagrodzony został przez Królową Matkę Francji Złotym Gwizdkiem Bosmańskim.

To, co dotychczas wiedziałem o gwizdku bosmańskim, miało w jakimś stopniu wartość sentymentalną, a teraz otrzymałem impuls poznania jego historii.

Otóż gwizdek czy flet stosowano już na greckich i rzymskich galerach dla utrzymania równego tempa wiosłowania. Na okrętach angielskich w 1248 roku gwizdkiem dawano sygnał do boju. Używany podczas wojen krzyżowych na ówczesnych okrętach, przetrwał jako sygnał przekazywania rozkazów do naszych czasów.

W roku 1485 stał się oznaką władzy lorda Admiralicji. Był nim wtedy John de Vere, hrabia Oxfordu.

Wysoki lord admirał Sir Edward Howard, gdy nie miał już wątpliwości, że dostanie się do niewoli w bitwie z Francuzami 25 kwietnia 1513 roku, wyrzucił za burtę swój złoty gwizdek na złotym łańcuchu. Na

wiadomość o zwycięstwie Królowa Matka Francji obdarzyła Złotym Gwizdkiem oficera dowodzącego eskadrą francuską walczącą przeciwko eskadrze angielskiej. Był nim Pregant de Budoux.

W roku 1562 wysoki lord admirał wciąż używał złotego gwizdka jako emblematu swej godności. Jednakże od tego czasu gwizdek bosmański powoli zaczął spełniać na okrętach przede wszystkim funkcje praktycznych sygnałów i przekazywania rozkazów.

Uczono się różnicowania sygnałów i ich rozpoznawania. Przez odpowiednie ułożenie palców można było zmieniać ton, natężenie brzmienia i długość dźwięku. Inaczej brzmiał sygnał „obiad”, inaczej „herbata”, jeszcze inaczej „przygotować się do spania!”

Ważną rolę odgrywał gwizdek bosmański przy „wyokrętowaniu” i „zaokrętowaniu” kapitana, którego na rozkaz admirała, dany przez podniesienie odpowiedniej flagi sygnałowej oraz strzału z działa, wzywał na naradę, obiad lub herbatę.

Z każdego okrętu flotylli wyrzucano wtedy łodzie, a następnie w koszu spuszczano do nich kapitanów, używając linobloków zamocowanych do głównych rei. Całej akcji towarzyszyły gwizdki bosmańskie.

Wytworzył się zwyczaj wystawiania trapowych na powitanie dostojnych osób wizytujących okręt. Ceremonii wciągania w koszu na okręt towarzyszyła odpowiednia liczba ludzi, zależna od ważności osoby. Im więcej ludzi, tym szybciej kosz szedł w górę. Od rangi wizytującej okręt osoby zależała liczba trapowych, co pozostało w spadku do czasów obecnych. Tak więc 8 trapowych wystawiano dla głowy państwa i członków rodziny królewskiej, 6 - dla ministrów, dyplomatów i konsula generalnego, 4 - dla sekretarzy ambasad. Admirała lub generała witało 8 trapowych; kapitana, pułkownika i komandora - 4, majorom i oficerom honory oddawało 2 trapowych.

Bosman witający gości gwizdem trapowym salutował lewą ręką, ponieważ w prawej trzymał gwizdek. Ceremonia mogła się odbywać między wschodem a zachodem słońca. Oficerowie musieli być w uniformach.

Złoty gwizdek na złotym łańcuchu był symbolem „honoru” i stanowiska. Srebrne gwizdki „dowodzenia” nosili dowódcy. Niekiedy złoty i srebrny razem.

Na szyi wyłowionego ciała zabitego admirała Sir Edwarda Howarda we wspomnianej bitwie morskiej znaleziono srebrny gwizdek „dowo-

dzenia". Król angielski Henryk VIII ustalił ilość złota w gwizdku na 12 uncji. Wartość łańcucha obliczano w złotych dukatach.

Boteler w swych „*Dialogues*” w roku 1645 opisał szczegółowo ceremoniał powitania na okręcie dostojnika z użyciem bosmańskiego gwizdka, W załodze łodzi, wysyłanej z okrętu po wysoko postawione osoby, musiał znajdować się młodszy oficer ze srebrnym gwizdkiem. Zbliżając się do okrętu łódź z dostojnymi gośćmi witał odgłos trąb dochodzący z okrętu do momentu dojścia jej na odległość strzału muszkietowego. Potem oficer gwizdkiem bosmańskim witał „zaokrętowywanych” z użyciem kosza lub bosmańskiego krzesła gości, gwizdząc wielokrotnie po trzy razy. Pozostałością tego w marynarce angielskiej jest zwyczaj „podnoszenia” kapitana zamierzającego wejść na okręt. Polega to na tym, że oficer służbowy wydaje rozkaz gwizdkiem „podnieście go”, pomimo że kapitan wchodzi po trapie o własnych siłach.

W razie śmierci na okręcie oficera czy marynarza żegna się znoszone ciało gwizdem bosmańskim. Jak wielką wagę przywiązuje się do tej ceremonii, świadczą następujące fakty: podczas pogrzebu królowej Wiktorii, a później króla Edwarda, marynarka wojenna żegnała swą władczynię i króla gwizdem trapowym, towarzyszącym do końca spuszczeniu trumien do grobu.

Tradycja mówi, że obecny kształt gwizdka bosmańskiego został wprowadzony dla upamiętnienia zwycięstwa, jakie odniósł lord Edward Howard nad znanym szkockim piratem, Andrewem Bartonem, w roku 1511. Jego okręt „Lion”, jako wojenne trofeum, został sprowadzony na Tamizę, stając się drugim największym i z prawdziwego zdarzenia okrętem wojennym angielskiej marynarki (po „Great Harry”). Z ciała zabitego Bartona lord Howard zabrał gwizdek pirata. Już jako wysoki lord admirał spowodował jego adaptację. Wyszukane formy gwizdka i kunsztowne łańcuchy powstały po zwycięstwie nad Bartonem.

W wieku XVII gwizdek bosmański nosili: kapitan, bosman i sternik. Ten ostatni opiekował się łodziami i utrzymywał je w stałym pogotowiu, by sprawnie były w stanie odwieźć kapitana lub admirała na ląd. Łodzie były wyściełane dywanami i poduszkami, a gwizd sternika na srebrnym gwizdku miał uprzyjemnić podróż do lądu.

Pierwszy Polak, który widział NOL

20 czerwca 1925 roku, gdy byłem dopiero kandydatem na „człowieka”, statek nasz wypłynął z ładunkiem kaolinu (glinki porcelanowej) z Fowcy do Genui. Kapitanem był Mamert Stankiewicz, oficerem mojej wachty - porucznik Stanisław Kosko. Służbę bosmańską pełnił Tadeusz Meissner, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie, a więc w stosunku do mnie, kandydata, był to już skończony „człowiek”. Dla mnie w tym okresie Tadeusz był absolutnym autorytetem w sprawach morskich, mimo że od razu bardzo się zaprzyjaźniliśmy i mówiliśmy sobie po imieniu.

26 czerwca na szerokości 40°N i długości 15°, przy silnym i sprzyjającym wietrze, płynęliśmy na południe z zawrotną dla naszego „Lwowa” prędkością 10 węzłów. Stojąc na śródkręciu, rozmawiałem z Tadeuszem. Byłem zwrócony twarzą do prawej burty, a Tadeusz do niej plecami. Mogła być godzina czwarta lub piąta rano. Raczej bliżej piątej, ponieważ słońce weszło jakieś kilkadziesiąt minut wcześniej. Niebo było bezchmurne. Koledzy z wachty, nie pełniący służby na sterze lub oku, leżeli na pokładzie. W trakcie naszej rozmowy ukazał się nad horyzontem czerwony dysk wielkości nieomal księżyca w pełni. Przesuwał się szybko od rufy „Lwowa”, tuż nad horyzontem, równoległe do prawej burty statku. Zdumiony zawołałem: - Tadziu! Popatrz! Co to jest?

Tadeusz się odwrócił. Uczeń na oku, zainteresowany wyłącznie widnokretem przed dziobem, nie zauważył i nie wybił na dzwonie tego światła. Przyglądaliśmy się z Tadeuszem czerwonemu dyskowi do momentu, aż zniknął za horyzontem na trawersie naszej prawej burty. Wówczas usłyszałem od Tadeusza jego niepodważalne orzeczenie: - To piorun kulisty.

Czułem się wtedy niezmiernie szczęśliwy, że w swej pierwszej podróży morskiej zobaczyłem taki piorun!

W literaturze na temat piorunów kulistych nie spotkałem informacji, by przy ówczesnych warunkach atmosferycznych to zjawisko mogło wystąpić. O niezidentyfikowanych obiektach latających nikt z nas w owych czasach nawet nie śnił.

Udało mi się w kilkadziesiąt lat później przeczytać w czasopiśmie raporty Argentyńskiej Marynarki Wojennej. Jej obserwacje potwierdzały pojawianie się na rozmaitych wysokościach podobnych obiektów dążących do południowego bieguna magnetycznego Ziemi. Po przelecie nad biegunem zmieniały barwę z czerwonej na niebieskoszafirową, co tłumaczono ładowaniem „baterii nośnych” obiektu. Naturalnie wszystko to pozostawało i pozostaje w sferze domysłów, niemniej jednak ja nabrałem przekonania, że byłem pierwszym Polakiem, który widział NOL*.

Niestety! Czuję się w obowiązku dodać, że tytuł „piewszy Polak” jest przez mą próżność bardzo przesadzony. Przeglądając księgi *Joannis Dlugosii Historiae Polonicae*, w *Liber nonus* (str. 958) przeczytałem, że w roku 1314 były widoczne nad Polską *duo cometae* (dwie komety) i że *tres lunae apparere* (trzy księżycy się ukazały).

W wydanej w Gdańsku w roku 1983 książce Lucjana *Znicza*. pt. „Nieznane obiekty latające” na stronie 85 znajduje się informacja, że w czerwcu lub w lipcu 1922 roku taki sam lub podobny pojazd usiłował lądować w Warszawie na Targówku. Naoczny świadek tego zdarzenia, Edward Penko, tak je opisuje:

Była to olbrzymia, spłaszczona nieco kula, niby złożone wewnętrzną stroną do siebie dwa spodki. Wyglądała, jakby była zbudowana z aluminium. Miałem wrażenie, że załoga pojazdu gapi się na tłum obserwujących.

* Nieznane Obiekty Latające.

Korsarze

Przed nami leżał Atlantyk. W czerwcu 1925 roku płynęliśmy ze słabym wiatrem z rufy. Była ciepła niedziela. Stałem na sterze ze starszym ode mnie uczniem zwanym „Ciotką”. Oprócz nas na pokładzie rufowym stał oficer wachtowy, Stanisław Kosko, zwany „Ojcem”. Pozostali koledzy z wachty rozkoszowali się beczynnością i słońcem.

„Lwów” miał postawione prawie wszystkie żagle. Niektóre nie ciągnęły, ale za to suszyły się po przebytych sztormie. Nasz bark leżał spokojnie na kursie. Nie potrzebowaliśmy wcale kręcić sterem.

Ciotka wtajemniczył mnie w znaczenie słowa „midszip”. Miało to być takie położenie steru, przy którym w danej chwili okręt trzyma się kursu. Szybkie znalezienie midszipu po objęciu steru, jeśli nie został podany przez zdających służbę sterników, uchodziło za dowód opanowania sztuki sterowania i umożliwiało prawie beczynne stanie, przy wpatrywaniu się w czarne rumby róży kompasu.

To monotonne zajęcie, połączone z bezruchem rąk, pozwalało na spokojne rozmyślanie. Po głowie snuły się legendy o korsarzach. Korsarze byli uosobieniem najlepszych nawigatorów i żeglarzy oraz najbliższymi znajomymi z okresu moich zabaw dziecięcych na tratwach. Z wolna - pod wpływem tych rozmyślań - „Lwów” zamieniał się w okręt korsarski ścigany przez znacznie silniejsze okręty wojenne. Za rufą słychać było huk ich dział. Dla uniknięcia trafienia należało robić uniki, manewrując w prawo i w lewo, tak by ścigający nie mogli się wstrzelić. Na tratwach jednak nie było tak wspaniałego steru jak nasz.

Można by się trochę zabawić - pomyślałem - i prędko przerzucić ster na jedną burtę i z powrotem. Chwila jest niesłychanie dogodna, gdyż Ojciec Kosko poszedł obejrzeć żagle na przednim maszcie. Byłoby to możliwe, gdybym stał sam, ale ze mną stał Ciotka, który pełnił już kilka razy służbę starszego na łodzi i samodzielnie nią dowodził. Dzieliła nas różnica umiejętności, lecz ręce same zacisnęły się na uchwyty steru

i w myślach szybko przerzuciłem ster na prawą burtę. Naraz przyśniło mi się, że usłyszałem głos Ciotki: „Jesteśmy korsarzami! Gonia nas! Strzelają!”

Nie, to nie sen. To prawda! A niebezpieczeństwo było coraz większe. Pociski padały tuż koło burty. Nasz okręt korsarski zostanie za chwilę trafiony. Tylko wielka znajomość sztuki nawigacyjnej dawała nam przewagę nad okrętami wojennymi. O stoczeniu walki nie mogło być mowy. Trzeba robić uniki. Cóż za ulga! Byliśmy uratowani!

Kręciliśmy obaj sterem jak szaleni, żeby zdążyć, zanim oficer wachtowy wróci na rufę. Byliśmy zadowoleni. Zachwyceni! Udało się: ster znów stanął na midszpie, a Ojca Koski jeszcze nie było.

Zaledwie zaczęliśmy się dziwić sami sobie, gdy z mesy wyskoczył na pokład rufowy starszy oficer. Jego straszny krzyk:

- Da dźjabła! Chalera! Dlaczego kręciliście sterem?! - przyprawił nas o niemotę. Nie mogliśmy przecież powiedzieć, że bawiliśmy się w korsarzy.

Nasza chęć zadośćuczynienia dzieciennym marzeniom była tak silna, że zapomnieliśmy, iż w mesie słychać bardzo dobrze każde szybsze poruszenie steru, a coś dopiero szybkie przerzucenie go na burtę. Starszy oficer, czekając na naszą odpowiedź, popatrzył na żagle, na horyzont, wreszcie zbadał smugę wody znaczącą drogę, którą okręt przebył przed chwilą, lecz ślad torowy był prawie prosty. Widocznie jednak dojrzał goniące nas okręty wojenne, bo powiedział, uśmiechając się pod szczoteczkami swych czarnych wąsików:

- Chalera! W korsarzy bawiliście się!

I zniknął na schodach wiodących do mesy. Z Ciotką nigdy o korsarzach nie rozmawialiśmy. Wstydziliśmy się...

Jabłko nieustraszonych

Można snuć opowieść, że to od dramatu „Wilhelm Tell” jabłko na naszym żaglowcu szkolnym „Lwów” stało się w latach 1921-1929 symbolem odwagi. Zasadnicza różnica polegała na tym, że nasze jabłko znajdowało się nie na głowie, lecz pod stopami.

Jabłkiem na naszym statku nazywano płaski drewniany krążek, kształtem zbliżony do grubego dysku, wieńczący szczyt masztu (bramstengi) na wysokości ponad czterdziestu metrów od pokładu. Z trudem można było na nim postawić dwie stopy i stanąć w postawie wyprostowanej.

Kandydaci na przyszłych wilków morskich i mechaników I klasy natychmiast po zaokrętowaniu na „Lwów” wykazywali wielkie zainteresowanie masztami, rejami i oczywiście jabłkiem, do którego można było dojść po drabinach zwanych wantami. Wspinali się po nich, demonstrując brak lęku przed wysokością.

Uczniów to już nie interesowało.

Rocznik kandydatów 1925 wyłonił ze swego grona dwóch nieustraszonych: spośród nawigatorów - Kazimierza Petruszewicza, spośród mechaników - Michała Hłaskę.

Na trzeci dzień po zaokrętowaniu Michał Hłasko oświadczył kolegom, że stanie na jabłku. Ponieważ był to wyczyn raczej samobójczy, wzbudził szczególne zainteresowanie, a Michał Leszczyński pobiegł szybko po aparat fotograficzny, by uwiecznić ten moment. Jak mawiają angielscy marynarze, nie zdążył Michał Leszczyński wymówić „Jack Robinson”, a już Michał Hłasko przyjął na jabłku postawę Chrystusa ze szczytu Corcovado w Rio de Janeiro - stał wyprostowany, z rozstawionymi szeroko ramionami. Co widząc, Michał Leszczyński wielkim głosem zaczął wołać: - Stanał! Stanał!... - i sfotografował go.

Hłasko błyskawicznie ześliznął się z jabłka i po chwili, ku nieopisanemu dumie kandydatów mechaników, znalazł się w międzypokładzie wśród „mechanicznych” kolegów.

Ciężka żałoba okryła twarze przyszłych nawigatorów. Milcząc, z opuszczonymi głowami przełykali ślinę goryczy i klęski. Na ten grobowy moment wpadł do międzypokładu Kazimierz Petruszewicz, zwany "Dyzio", i zaskoczony ujrzał posępne miny kolegów nawigatorów, a rozradowane mechaników. Wyjaśniono mu przyczynę tego stanu rzeczy. Dyzio z miejsca oznajmił, że on też stanie na jabłku.

I rzeczywiście. Znów, nim zdołano wymówić „Jack Robinson”, stał wyprostowany na jabłku, tym razem Dyzio.

Szał radości ogarnął nawigatorów, ale... nikt nie wiedział, co przeżywa w tej chwili Dyzio. Stanąc stanął i wyprostował się, lecz w tym samym momencie uświadomił sobie, że nie wie, w jaki sposób z tego jabłka zejść. O staniu w tej pozycji i czekaniu na przyjazd straży ogniowej z drabiną nie można było nawet myśleć. Obie stopy pokrywały całkowicie płaską powierzchnię jabłka. Dyzioowi jego sytuacja wydała się zupełnie beznadziejna.

Co zrobił Hłasko, będąc uprzednio w tym samym położeniu? Michał wycofał stopy nieco do tyłu, odsłaniając w ten sposób część powierzchni jabłka. Następnie schylił się, ujmując mocno odkrytą część rękami, a potem zsunął stopy, objął nimi bramstęgę i zsunął się po niej do want, po których już bez trudu zszedł na pokład. Dyzioowi nie przyszło to na myśl.

Co zatem zrobił Dyzio? Wbrew wszelkim oczekiwaniom podskoczył lekko do tyłu i na wysokości czterdziestu czterech metrów padł brzuchem na tylko co opuszczone przez jego stopy jabłko. Pomimo wielkiego bólu, jaki odczuł, zadanie wykonał i z wesolą miną tryumfatora, jak gdyby nigdy nic, zszedł z masztu wśród huraganowych braw nawigatorów.

To „jabłkowanie” powtarzało się jeszcze kilka razy, aż Michałowi wybił to z głowy inny Michał, o nazwisku Niczko, mówiąc, że gdy spadnie udając Chrystusa z Corcovado, pójdzie prosto do nieba.

W roku 1927 zjawił się nowy nieustraszony kandydat - Tadeusz Jasicki. Ten nie bawił się w zdobywanie jabłka, lecz wszystkim patrzącym na niego mroził krew w żyłach, gdy na drążku pomiędzy tak zwanymi wąsami salinga, na wysokości trzydziestu metrów nad pokładem, wieszał się na palcach bosych nóg. Ćwiczył na tym drążku tak, jak gdyby znajdował się na sali gimnastycznej i miał pod sobą nie trzydzieści metrów przestrzeni, lecz podłogę pokrytą materacami.

Ten trzeci, Tadeusz Jasicki, gdy dostał się do niewoli niemieckiej podczas drugiej wojny światowej, potrafił z niej uciekać... czternaście razy. Dyzio po drugiej wojnie światowej przez jakiś czas piastował godność wiceministra żeglugi. Michał Hłasko, jako paryżanin, w roku 1980 zebrał wszystkie piosenki śpiewane przez nas i wydał je własnym sumptem. Śpiewnik nosi tytuł: „Echo stania na jabłku”.

Wio, siwki!

Był rok 1925. Samotny na oceanie żaglowiec „Lwów” czekał na wiatr. Bezład statku kołysanego martwą falą udzielał się załodze. Miotana z burty na burtę czekała na wiatr. Od tygodnia zmniejszono racje żywności. Gnębił nas głód i szkorbut. Nie mieliśmy nic innego do roboty, jak tylko czekać, aż zjawią się na powierzchni morza zbawcze rumaki Posejdona. Z wielkości ich grzyw określaliśmy stan morza i siłę niosącego wiatru.

Na zamarłym, roziskrzonym słońcem oceanie wyglądaliśmy tych rumaków, nie wiedząc, z której ukaza się strony. Czy będą nam łaskawe i poniosą w pożądanym kierunku, czy też trzeba będzie sięgnąć po największy kunszt, by lawirując wśród nich posuwać się według naszej woli, na podobieństwo opisanego przez Homera Ajaksa, który przekakiwał z okrętu na okręt, jak dzielny jeździec, co w pełnym biegu pędzących koni przeskakuje z grzbietu na grzbiet.

Gdy wreszcie rumaki szumnym stadem ukazały się na powierzchni oceanu, przywróciły życie naszemu żaglowcowi.

- Wszyscy na pokład! - padła długo oczekiwana komenda.

Troiliśmy się teraz przy zaprzęgnięciu naszych „białych koni”. Po raz pierwszy przy tej czynności krytycznie przedtem traktowany nowy słownik morski Józefa Klejnoty-Turskiego, wykładowcy Szkoły Morskiej w Tczewie, wydał nam się nie pozbawiony głębszego sensu. Sprzeciwiając się ciemności niemieckiej, nazwał on przedni maszt wiatrowcem, a górne marsie - latawcami („Pędź, latawce wiatronogi, chmury z drogi!” - gdyśmy je stawiali, chciało nam się deklamować, lekko trawestując Słowackiego). Najwyższą część masztu nazwał lancą. Nie mieliśmy wątpliwości, że nasza husaria pochodzi w prostej linii od Pegaza. Dla refsejzingów, służących do zmniejszania powierzchni żagla, zaproponował termin - troki. Tym, którzy w fali nie mogli dojrzeć Pegaza, wydawało się to bezsensowne. Twierdzili, że

wkrótce reje, do których przymocowane są żagle, zostaną nazwane orczykami, a brasy - liny służące do zmiany kierunku rei - lejcami, szumny zaś tytuł kapitana żeglugi wielkiej zostanie zamieniony na woźnicę. Brakowało tylko stajni Augiasza, z którą niektórzy identyfikowali ten słownik morski.

Myśląc o tym wszystkim stawialiśmy żagle, które miały nas ciągnąć do Rotterdamu, dokąd wieźliśmy ładunek rudy z Porto Ferrao. Szaleliśmy z radości, nadstawiając twarze i piersi na wiatr. Razem z nim wchodziło w nas życie, pomimo że nie mieliśmy już prawie nic do jedzenia. Całodzienne wyżywienie składało się z kubka cykorii, łyżeczki marmolady i kilku łyżek żurku ze stęchłej mąki.

Nie wykonywaliśmy codziennej pracy koniecznej na żaglowcu, lecz oddawaliśmy się rozmyślaniom, oszczędzając siły do niezbędnych manewrów, by dojść do Rotterdamu. Inny Pegaz - konstelacja wyłaniająca się z tej części nieba, którą w starożytności zwano Morzem - znany nam był „na zmierzch i świt”. Nazwa pochodziła od Fenicjan, którzy przejęli ją prawdopodobnie od Atlantów. *Pega* - znaczy tyle co okiełznany koń, a *sus* - oznacza statek. Okiełznana fala była symbolem znajomości kunsztu żeglarskiego. Przedstawiano ją na dziobach okrętów fenickich w kształcie głowy konia w uździe. Te same symbole miały ofiarne statki Kreteńczyków i okręty zdobione naczynia Greków. „Alfa” (najjaśniejsza gwiazda) konstelacji Pegaza nosi arabską nazwę Markab, co oznacza siodło. Schead - nazwa „bety” (druga pod względem jasności gwiazda) Pegaza - to po arabsku łopatka konia.

W poszukiwaniu źródłosłowu nazwy Pegaz dotarliśmy do nie odnalezionej Atlantydy, o której czytaliśmy w gimnazjach, poznając dialogi Platona, żywo jeszcze zachowane w naszej pamięci: *A świątynia samego Posejdona była długa na jeden stadion, a szeroka na irzyplethry... Całą świątynię pomalowali po wierzchu srebrem, z wyjątkiem naszczytników. Naszczytniki były złoczone. [...] I złote posągi postawili w środku, więc boga, który stał na wozie i powoził sześcioma końmi skrzydlatymi.*

Jest kilka hipotez na temat położenia Atlantydy. Mówi się o wyspie na Oceanie Atlantyckim, o wyspie na Morzu Egejskim (mogła to być np. Santoryn, której tylko jedna trzecia pozostała z kataklizmu na powierzchni) oraz o nadmorskiej krainie w zachodniej Libii. Władął Atlantyda tytan Atlas, syn Posejdona. Lud Atlantydy podbijał ziemie we wszelkich kierunkach, docierał do Italii, Aten, Egiptu i opływał w bogactwa, lecz gdy zawładnęła nim chciwość, Zeus zesłał za karę powódź lub trzęsienie

ziemi i Atlantyda zapadła się w morze czy też -jeśliby chodziło o Libię - w wody powstałego wtedy a dziś nie istniejącego jeziora Tritonis. Ocalała ludność, podążając do Egiptu, Maroka i przez Saharę daleko na południe, gdziekolwiek dotarła, poniosła wieść o zaginięciu Atlantydy.

Stolica Atlantydy zwała się Cerne. Na północ od niej znajdowała się wielka, pokryta śniegiem góra, zakończona trzema ostrymi szczytami przypominającymi trójząb. Jako święta, ta góra musiała być sławna w całym świecie, gdyż przechowywały się o niej wspomnienia zarówno w Ameryce, jak i w Europie. Na obydwóch kontynentach próbowano ją uwiecznić na monetach lub płaskorzeźbach. Zwano górę różnorako, mając na myśli różne miejsca na ziemi. Atlan - nazywali ją czerwono-skórzy, Góra Bogów -Chaldejczycy, Parnas - Grecy, Trójząb Neptuna - Rzymianie, którzy utożsamili swego Neptuna z Posejdonem.

Na podstawie tego, co wyczytaliśmy w posiadanych na statku książkach o Atlantach, doszliśmy do przekonania, że mieliśmy wśród nas ich potomka. Zdaniem Hindusów, zaludniały Atlantyde dwie rasy: czerwona i żółta. Powszechniejszy jest pogląd, że obok przeważającej rasy czerwonej zamieszkiwała tam rasa żółtomiedziana. Od czerwonych Atlantów swe pochodzenie wywodzą Egipcjanie, Chaldejczycy, Etruskowie i Baskowie. Podobni też są do nich Bretończycy, o skórze czerwonej i orlim nosie, zadziwiająco przypominający fizycznie niektóre typy amerykańskie.

Nasz rodzimy Atlanta miał, jak uważali niektórzy z nas, pośredniczących przodków, Bretończyków, i uznaliśmy za prawdziwą stworzoną przez nas fantastyczną wersję nazwiska: „Qiubę”, nie zastanawiając się nad innymi możliwościami pisowni, choćby: Qubin, Quibin czy Kiubę-konsekwentnie pisowni francuskiej lub polskiej. Twierdziliśmy, że oryginalne nazwisko przekształcono w polskie Kubin, dodając czysto polskie imię Stanisław.

Przede wszystkim cechowała Qiubę jako Atlantę szalona odwaga. Gdy staliśmy w ciszy na Atlantyku i kapaliśmy się w oceanie, on, nie umiejąc pływać, skakał z wysokości burty w głębinę czterech tysięcy metrów z okrzykiem „Ratujcie!” Naturalnie nigdy nie dopuściliśmy do tego, by utonął, ale skakał bez pasa ratunkowego, tak jak przyszedł na świat. Z większej wysokości, bo z noku grotrei, skakał Tadek Meissner, ale cóż znaczyło te dwanaście metrów plus cztery tysiące wobec tego, że Tadek umiał pływać.

Bardziej wnikliwi z nas głosili, że Qiubę w poprzednim swym wcieleniu musiał należeć do załogi okrętu kobiety-faraona Hatszepsut. Być może był nawet jego kapitanem, ponieważ dobrego humoru nie odebrał mu nawet panujący na „Lwowie” głód, który znosił pogodnie.

Wszystko, co Qiubę czynił - czynił z radością i obowiązującą piosenką na ustach. Zanim poznałem i zobaczyłem naszego Atlantę, dowiedziałem się o jego istnieniu ze śpiewanej przez niego piosenki. Przybył na „Lwów” nocą. Jak co dzień, ponura cisza zalegała hamaki pierwszej wachty. I naraz, w momencie gdy przebrzmiał sygnał gwizdanej pobudki, usłyszałem wesołą piosenkę:

*/ co noc na dancingu bywa,
gdzie mu dama tkliwa
nuci słowa te:
Oj - oj - oj - oj.*

„Och! Nareszcie jest Ojubę” - usłyszałem dookoła siebie głosy ze wszystkich hamaków. Od razu zostaliśmy pobici przez lewą burty w zawodach „o lepszy humor” dzięki przybyciu jednego Atlanty.

Atlanto wie rządził światem. Wystarczyło, by promienie słońca trafiły na twarz Qiubę, a natychmiast zrzucił maskę białego niewolnika, zajmował się organizowaniem i rządzeniem na wzór swych przodków.

Jego pochodzenia od Atlantów doszukiwaliśmy się we wszystkim, co tylko wiązało się z Atlantyda i z dowodami jej istnienia. Bóg Meksyku wyraża się przez słowo „Theo” lub „Zeo”, bóg Grecji - „Theo” i „Zeus”. Podobieństwo greckiego języka do języka Majów jest tak wielkie, że badacze krain amerykańskich znający grecki bez trudności rozumieli większość Majów. „Język Homera w Ameryce, ależ to pomysł diabła!” - wołali oni. Czymże jest język Majów? Narzeczem ludu czerwonego wywodzącego się od Atlantów? Uderzające jest pokrewieństwo alfabetu Majów z alfabetem fenickim. Fenicki zaś jest wytworem egipskim. Alfabet ten „urodził się” w świątyniach Egiptu. To właśnie Egipt jest matką cywilizacji greckiej, fenickiej, chaldejskiej i hinduskiej, Egipt - spadkobierca Atlantów. Religia peruwiańska jest identyczna z religią egipską pod względem metafizyki i rytuałów...

A zresztą kto wie, czy Qiubę nie był w poprzednich swoich wcieleniach nawet faraonem? Godzien był zostać „duszą” pierwszej wachty na „Lwowie”. Godzien - ponieważ sami uważaliśmy się za półbogów,

dosiadając boskich rumaków. Wszyscy od dziecka żyliśmy w atmosferze uwielbienia dla koni. Raczkując, już usiłowaliśmy dostać się do życzliwego kolana, by za chwilę jechać na nim na oklep w takt piosenki: „Jedzie pan, pan, pan, na koniku sam, sam, sam...” Później obdarzano nas słowem „kawaler” o niewątpliwym pochodzeniu „hippicznym”. Jeśli komuś nigdy w życiu nie udało się dosiąść konia, mówiliśmy w gimnazjum: *Neque equitare, nec literare scire* - jeśli nie umiał dosiąść konia, niczego nie umiał. Wszyscy nadrabiali te braki, pilnie uczęszczając na maneże przy pułkach kawalerii, byle... *equitare*.

Na statku nie czuliśmy się żołnierzami, lecz rycerzami, jako że rycerz własnym sumptem bronił swojej Rzeczypospolitej, a żołnierza wynagradzano za służbę. Na rejach czuliśmy się rycerzami dosiadającymi boskich rumaków, oporządzającymi je i kierującymi nimi według naszej woli. Niosły nas teraz przez morza i ocean. Te siwe płótna przymocowane do rei otwierały nam drogę do wszystkich kontynentów świata. Nie było dla nas nic bardziej od nich boskiego. Takie same rumaki miał w swym rydwanie Helios, bóg słońca.

„Lwów”, ta „kolebka”, był ziszczeniem naszych marzeń dziecięcych. Cóż dziwnego, że patrząc na napięte, ciągnące go żagle wołaliśmy - by zachęcić je do jeszcze większego wysiłku: „Wio, siwki!”

Po skończeniu Szkoły Morskiej w Tczewie jednych kolegów spotykało się często, drugich nie widziało się latami. Spotkany w wiele lat później na ulicy Świętojańskiej w Gdyni Qiubę na pytanie, co się z nim działo od 1931 roku, gdy widzieliśmy się po raz ostatni - tylko uściskał mnie serdecznie i wyrecytował własny wierszyk:

*Ze wszystkich zaszczytów już zrezygnowałem,
Nie chcę być dyrektorem ani admirałem,
Tylko swobodny wyjazd na morze
Daj mi, mój Boże!*

- No i co robisz teraz?
- Pływam na statkach polskich lub obcych jako kapitan albo pilot pełnomorski. Dzisiaj lecę do Anglii, będę pilotował amerykański statek „Manhattan”*.

* Statek o nośności 107 000 ton.

Niczego więcej od niego się nie dowiedziałem.

Po wydrukowaniu w „Morzu” niniejszego opowiadania zabrałem się za poszukiwanie dalszych wcieleń Qiubę, przeczuwając ich mnogość.

Redaktor naczelny „Morza”, Jerzy Miciński, dostarczył mi parę kartek maszynopisu z krótkim omówieniem działalności Qiubę jako kierownika rewindykacji z Niemiec zrabowanego Polsce taboru morskiego w latach 1945-1947. Dzięki inicjatywie i przedsiębiorczości Qiubę zwrócono krajowi przeszło 80 jednostek pływających. To temat na niejedną książkę, gdyby tylko Qiubę zechciał je napisać.

Przy następnej okazji spotkania Qiubę mimo nalegań, by powiedział, co robił, odparł:

- Urodziłem się!
- Zasługi twojej w tym niewiele... Ale co sam dokonałeś?
- Byłem na uniwersytecie, na prawie. Potem były Szkoła Morska w Tczewie i Szkoła Rycerska w Toruniu. *Eleve officier* w kampanii francuskiej Chargeurs Reunis. Pływanie na „francuzach”, w tym okresie walka z biurokrata, gdy jak pamiętam, nasze trampy w latach 1933-1934 stały bezczynnie. Wówczas zrozumiałem, że brak nam kogoś należycie wyszkolonego, by mógł prowadzić przedsiębiorstwo zajmujące się trampingiem. Postanowiłem zaznajomić się z tym działem, który w żegludze pełni funkcję wykonawczą. Wpierw chciałem pływać jako kapitan statku, a potem przejść do biura armatorskiego dla uzupełnienia wiadomości koniecznych do eksploatacji statków. W 1935 roku zostałem kapitanem, potem trafiłem do biura maklerskiego. Dało mi to więcej, niż gdybym trafił do biura armatorskiego. Nauczyłem się frachtować statki, poznałem rynki frachtowe, a nawet prowadziłem linie regularne.

Drugą sprawą, która mnie zainteresowała, były ładunki złomu. Woziliśmy je do Polski. Zainteresowałem się złomowaniem statków za granicą. Po dokładnym zapoznaniu się z tym zagadnieniem postanowiłem założyć złomownię statków w Gdyni. Niestety, na przeszkodzie stanęła wojna.

Jako oficer rezerwy marynarki wojennej zostałem zmobilizowany na kutry trałowe. Po upadku Helu trafiłem do obozu jenieckiego. Gdy zaczęto nas przesuwac z obozu do obozu, zbiegłem i stałem się czołgistą radzieckim.

Po tym „czołgowaniu się” - jak to sam mój rozmówca określił - dobiłem do Polskiej Grupy Operacyjnej w Bydgoszczy, skąd wyruszyłem do Gdańska i Gdyni.

W jednym roku czterdziestym piątym z więźnia uciekającego z obozu jenieckiego przeobraziłem się w radzieckiego czołgistę, z kolei w strażnika portu w Gdyni, wreszcie w kapitana portu Gdańsk i w kierownika rewindykacji zagrabionego taboru wodnego. Potem postanowiłem zrobić użytek ze swych doświadczeń i założyłem z kolegami spółdzielnię pracy „Żegluga Morska” - tę jednak w powijakach upaństwowiono, przekształcając w PŻM (Państwowa Żegluga Morska). Zacząłem pływać, ale nadarzyła się okazja zużytkowania zebranej przeze mnie wiedzy z zakresu złomowania statków.

W porcie gdyńskim leżał ogromny wrak zatopionego przez Niemców pancernika „Gneisenau”. Zostałem kierownikiem prac przy jego rozbiórce. Było z tym wiele trudności. Na przykład nikt nie wiedział, jak rozebrać dennicę. Sprawą rozbiórki wraka „Gneisenau” zajmowała się komisja, której przewodniczącym był profesor Rylke. Rozważano projekt, który zalecał po oksywskiej stronie portu wybagrować dół-nieckę i do takiego prowizorycznego „suchego doku” wprowadzić dennicę, by tam ją rozebrać. Ta operacja byłaby bardzo kosztowna. Zacząłem się więc zastanawiać, w jaki sposób rozebrać cały wrak na miejscu, przy nabrzeżu Śląskim. Przedstawiłem komisji swój projekt. Proponowałem pociąć dennicę na kawałki o ciężarze odpowiednim do unosu pływających dźwigów, które podnosiłyby je z dna i podawały na ląd w dowolnym czasie, umożliwiając szybsze uporanie się z zadaniem. Problemem tylko były dźwigi, o które wtedy było trudno pomimo przyznania pierwszeństwa robotom na „Gneisenau”.

Po kilku próbach dokonanych w różnych wariantach zatwierdzono mój projekt i 23 lipca 1953 roku ostatni kawałek dennicy został przeniesiony na ląd. Po tak udanym wyczynie przyszła kolej na inne wraki. Mój system nazwałem F-K, co znaczy: „Faraon - Kubin”. Wyłumaczyłem, że w podobny sposób rozbierano statki za czasów faraonów, a teraz systemem faraonów okręt „Gneisenau” rozbierze Kubin. Urząd patentowy wydał na to 28 sierpnia 1953 roku patent nr 36 695.

Nie darmo doszukiwaliśmy się na żaglowcu szkolnym „Lwów” w Ojubę postaci faraona!

Mając w zanadrzu swój wierszyk o swobodnym wyjeździe na morze, torował drogi największym statkom na Bałtyku, poczynając od amerykańskiego olbrzyma „Manhattan”.

- A twój życiorys? - spytałem.

- Bardzo krótki.

Oto on: Stanisław Kubin urodził się 8 stycznia 1903 roku w Serniczkach, w parafii Zaturce, powiat Włodzimierz Wołyński, gmina Kiesielin. Ojciec Mikołaj, matka Franciszka, z domu Ogembowska. Ojciec i dziad, leśnicy z zawodu, służyli w lasach barona Larisza na Zaolziu. Po służbie na Zaolziu ojciec osiedlił się w lasach na Wołyniu nad Styrem. Nie mogąc się jednak utrzymać i wychować dzieci z pensji leśnika, zaczął dzierżawić majątki ziemskie. Ojciec należał do najczynniejszych bojówkarzy PPS przed pierwszą wojną światową. Rodzina dowiedziała się o tym dopiero po wojnie, gdy jeden z kolegów ojca pokazał im w Warszawie w „Ateneum” jego nazwisko wypisane na tablicy pamiątkowej ku czci zasłużonych bojowników PPS. Stanisław Kubin ukończył gimnazjum klasyczne w Brodach. Dziwnym trafem na chrzcie przyrzeczono go jednemu wujowi z zamysłem „na morze”, drugiemu - z perspektywą objęcia po nim kancelarii adwokackiej. Początkowo znalazł się na Wydziale Prawa Uniwersytetu we Lwowie, ale gdy się dowiedział o możliwości wstąpienia do Szkoły Morskiej w Tczewie, bez wahania wstąpił do niej i ukończył ją w roku 1926.

Ellenai

Jest rok 1926. Nasz szkolny bark „Lwów” pod dowództwem kapitana Mamerta Stankiewicza sztormuje w ćwiczebnej podróży. Mamy za sobą Helsinki, Tallinn, Rygę. Nie jest to sztorm, ale sztormisko, wręcz huragan. Krótka, wysoka fala dokuczliwie kładzie nas na boki. Sztormowanie przy bejdedwindzie wymaga pilnej obserwacji trzepotania końca żagla dolnego marsła, najostrzej zbrasowanego na wiatr. Ten rodzaj sterowania cieszy się wśród nas największym uznaniem. Sterując przy bejdedwindzie, czujemy się jakby bliżej Kolumba i Magellana. Imiona wiatrów: zefir, tramontana, mistral, fen, samum, sirocco, harmattan, bora - nabierają zrozumiałego znaczenia. One walczą z żeglarzem lub mu pomagają. Starają się go zniszczyć lub unieść w krainę zamierzonych celów. Sterowanie przy bejdedwindzie to walka z wiatrem. Niewidoczne jego dłonie szarpia końcem żagla skierowanym najostrzej przeciwko niemu. Sternika nie obchodzi róża wiatrów, tylko sam wiatr, który się z nim mocuje i który zagraża potężnym uderzeniem od dziobu w razie najmniejszej nieuwagi, co może spowodować stratę żagli, masztów, okrętu i ludzi. Bezpieczeństwo ludzi i okrętu spoczywa w rękach tego, który trzyma ster. Sternik, zrośnięty z kołem sterowym, musi wyczuć każdy cios wymierzony w statek. Widzi wiatr trzepocący szarym żaglem w dzień, a w nocy wsłuchuje się w niego poprzez trzepotanie czarnego żagla na przednim maszcie. Sternik, z uwagą doprowadzoną do najwyższych granic wyczucia i rozumienia statku, w porę się zorientuje, czy przeciwnikiem jest wciąż ten sam wiatr, czy może już niesie odsiecz inny, który pozwoli płynąć naprzód, czytając z różny wiatrów zamierzony kurs.

Sterowanie przy bejdedwindzie w mokrą, sztormową noc ma niezaprzeczalnie swoisty urok.

Czekając na służbę przy sterze, leżę z kolegami w salce nawigacyjnej na tak zwanym szkafulcu (śródkręciu). Jesteśmy czujni i przygotowani

na gwizdek oficera wachtowego, „grzejemy się” jedni przy drugich, rozmyślając o wrażeniach doznanych w tej podróży.

Jak we śnie przesuwają się obrazy ostatnio zwiedzanych portów. Nie zatarte są jeszcze krajobrazy widzianych okolic, ale najsilniejsze wrażenie pozostawił koncert na pile wykonany w Helsinkach.

Siaś, czyli Stanisław Rowiński, to wicemistrz w boksie miasta Warszawy, przyjaciel z tej samej wachty, obdarzony niezwykle zdolnością zawierania znajomości wszędzie i z każdym dzięki swej sylwetce atlety i minie niewinnego dziecka o różowych policzkach, pokrytych brzoskwiniowym puchem, oraz błękitnych oczach. Na widok Siasia każdy ma chęć zamienić z nim parę słów. Siaś zna zawsze kilka wyrazów z języka zwiedzanego kraju, resztę dopowiada uśmiechem pełnym zrozumienia w trakcie najbardziej długiego i zawiłego opowiadania.

Jeśli pytany przez „Dalajlamę”, to znaczy Michała Niczkę, przyjaciela z tej samej wachty o tak wysokim tytule danym mu za jego nadprzyrodzone zdolności duchowe i artystyczne, dlaczego tak potakiwał, Siaś nie zmienia wyrazu twarzy człowieka wszystko doskonale rozumiejącego, potakuje tylko, a nam mówi: „Skąd ja mogę wiedzieć? Zobaczymy”.

I oto znajdujemy się w dużym zakładzie elektrotechnicznym przy jednej z głównych ulic Helsinek. Właściciel ma na imię Eryk. W dużej sali warsztatowej na oczekaniu szykuje wspaniałe przyjęcie z potraw przyniesionych z pobliskiej restauracji.

Szczytową atrakcją wieczoru jest koncert Eryka na pile. Jedną ręką zgina piłę, uderzając w nią jednocześnie gumą osadzoną na ołówku trzymanym w drugiej ręce. Ze wszystkich wykonanych przez Eryka utworów największe wrażenie robi „Marsylianka”. Rozpoczyna ją żalonym jękiem ofiar, żalonym i złowieszczym, z nutą zemsty i grozy. Nut przybywa coraz więcej, huczy od nich rozedrgane powietrze wokół piły. Ta sama melodia mówi o strasznej, zaciętej walce. W ogłuszającym huku bitewnym słychać wciąż główny motyw melodi, słychać idące do walki oddziały i jęki konających. I znów zmienia się wszystko, oprócz melodii. Marsz tryumfalny i pompatyczny. Idą zwycięskie pułki, miarowy krok milionów ludzi zwycięskich. Niezwyciężonych.

Wydaje się, że Eryk jest artystą ponad miarę wszystkiego, cośmy widzieli dotychczas. Siaś tryumfuje. Bez niego nigdy byśmy takiego koncertu nie usłyszeli. Wycie wiatru, gwizd lin przypominają nam teraz ów koncert na pile.

Tallinn to Elfy - dzii- wczyna o białych włosach i zielonych oczach. Poznajemy ją w skansenie w Szwecji i z miejsca się zakochujemy. My, to znaczy ja i z tej samej wachty Konstanty Kowalski, z którym usiłowałem uprawiać akrobatykę. Zdajemy sobie sprawę, że ona jest dla nas gwiazdką na niebie. Dowiadujemy się, że kończy konserwatorium. Otrzymujemy od niej zaproszenie i adres w Tallinnie - Viru Tanar 21.

Elfy przytłacza nas znajomością języków. Wydaje się nam, że znamy ją od dawna. W domu Elfy przyjmuje nas jak dobrych znajomych. Gra nam i śpiewa, a im bliżej ją poznajemy, tym wydaje się nam dalsza. Skoro nas stale zaprasza, to chyba się jej podobamy, ale który więcej, nie możemy z Kotem się domyślić. Może tylko chce nas poznać jako Polaków. Elfy nie jest zalotna w naszym rozumieniu. Zachowuje się jak dobry kolega. Przepadamy za jej towarzystwem. Teraz, w sztormie, ciągle o niej myślimy.

Huragan nie ustaje. Słychać wciąż trzepotanie żagla przy bejdewindzie. Na „Lwowie” jest z nami żona kapitana. Według znawców, każdy żaglowiec jest zazdrosny o kobietę. Kobieta na pokładzie nie wróży spokojnej podróży.

Tymczasem wiatr się zmienia. Od starszego oficera otrzymuję rozkaz zawiadomienia o tym kapitana. Gdy pukam do jego kabiny, słyszę ciche: - Proszę. - Wchodzę i widzę żywy obraz strasznej tragedii. Na posłaniu leży żona kapitana, trapiąca chorobą morską. W fotelu przysuniętym do wezgłowia siedzi kapitan. Kapitanowa to uosobienie cierpienia, kapitan - współczucia i bezradności. Razem przypominają obraz Malczewskiego „Śmierć Ellenai”.

Uderza mnie tragiczna bezradność kapitana. W bardzo młodym wieku, podczas pierwszej wojny światowej, uznany za najlepszego nawigatora, został mianowany oficerem nawigacyjnym sztabu dywizji. W tamtych warunkach (w 1917 roku) był oficerem operacyjnym stanu wszystkich sił, które zamierzano skoncentrować w Zatoce Ryskiej. Gdy zaplanowane przez niego zadanie postawienia nocą min na wyspach, w zasięgu działań niemieckich, wydało się bardzo trudne, osobiście wziął udział w jego realizacji.

Właśnie w chwili, gdy mam mu zameldować o zmianie kierunku wiatru, staje mi przed oczami opisana przez Słowackiego scena: *Nie śmiał więc Anhelli ruszyć ciała zmarłej ani złożyć rąk, które były wyciągnięte, lecz usiadłszy na końcu łóża płakał.*

Niby nie ma w tym nic nadzwyczajnego, że ktoś choruje w czasie sztormu i że ktoś bliski mu współczuje, ale widok tego cierpienia i współczującej bezradności kapitana w kabine to - wstrząs. Wszystkie nasze troski na żaglowcu sprowadzają się do londonowskiego „nie-dźwiedziego mięsa”, które każdemu inaczej smakuje. Na żaglowcu w sztormie nie ma miejsca dla kobiety. Cały obraz ma w sobie jakąś niezrozumiałą kontrastowość. Takie samo wrażenie wywołałaby bohaterka, gdyby leżała na śniegu szarpana przez wilki czy w płomieniach ognia, który ją zniszczy za chwilę.

Melduję o zmianie wiatru i wychodzę poruszony widokiem kogoś, kto się znalazł w nieodpowiednim dla siebie miejscu i komu nie można, pomimo najszczerzych chęci, pomóc i wyswobodzić z udręki. Śmierć Ellenai, śmierć Ellenai* - coś jakby szepcze mi do ucha.

Wciąż o tym myślę. Siła wiatru wzrasta. Fala staje się coraz większa. W ciężkiej szarudze podwachty wywoływane są na pokład. Wśród szalejącej wichury, smagającego deszczu i fali kładziemy się na kurs prowadzący prosto do Lipawy. Idziemy pełnym wiatrem, wiejącym teraz z rufy. O dwudziestej drugiej wypada mi służba na sterze. Gdy obejmuję ster, otrzymuję od poprzednika kurs *East* (wschód). Szklko pokrywy kompasu jest cały czas zalewane bryzgami. Naraz podchodzi do mnie kapitan i pyta, czy widzę czerwone światło. Podnoszę oczy znad róży wiatrów i w lecącej z wiatrem zasłonie z wierzchołków fal i deszczu zauważam migoczące czerwone światło. Odpowiadam, że widzę.

- Czerwone światło musimy zostawić z lewej burty.

- Czerwone światło zostawić z lewej burty - powtarzam otrzymany rozkaz.

Biorę ster w lewo, tak by mieć czerwone światło między bukszprytem, znaczącym dziób statku, a lewymi wantami fokmasztu. Naraz zdaję sobie sprawę, że czerwone światło jest tuż i że za chwilę, gnani wichrem i falą, roztrzaskamy się o wejściowe obramowanie, na którym umieszczona jest latarnia z czerwonym światłem. Przerzucam ster na prawo. W tej samej chwili kapitan dopada do mnie. Widzi, że dziób już wykręcił, ale może narzucić rufę. Przerzucam ster na lewo... Czuję, jak cały pokrywam się potem. Jest mi na przemian gorąco i zimno. W zasłonie deszczowej nie zdawałem sobie sprawy, w jakiej odległości

* Ellenai - imię postaci kobiecej w utworze J. Słowackiego *Anhelli*, który ukazał się w roku 1838 w Paryżu. C.K. Norwid uważał ten utwór za nieskończenie piękny.

znajdowaliśmy się od latarni. Sądziłem, że jest ona jeszcze odległa o parę mil. Teraz wydaje mi się, że otrzemy się o latarnię lub zaczepimy o nią nokami rej. Pozostawiam ster nie wychylony. W tej samej chwili dostrzegam wysokie obramowanie podstawy latarni. Jest tak blisko, że chyba można ją poklepać, niezbyt nawet wychylając się za burtę.

Wyczuwam, że nic się nie dzieje. Zaczynam oddychać normalnie, tylko ręce w dalszym ciągu trzymam kurczowo zaciśnięte na rączkach steru i nie mogę zwolnić uścisku.

Zmieniam natychmiast kurs i wyprowadzam bark na spokojną wodę, zakrytą falochronem. Należało szybciej się orientować. Gdybym spostrzegł się o kilka chwil później, roztrzaskalibyśmy się na tej czerwonej latarni. Dziób wpakowałby się na molo, poleciałyby wszystkie maszty. Natychmiast wdarłaby się woda do pomieszczenia. Ogromna fala, idąca prostopadle na falochron, roztrzaskałaby cały statek, z którego prawdopodobnie żywa dusza by nie wyszła. Wystarczyłaby tylko dłuższa chwila mojej dekoncentracji, by zniszczyć naszą „kolebkę” i wszystkich ludzi znajdujących się na niej.

Kapitan stoi tuż przede mną, trzymając się pokrywy kompasu. Gdy weszliśmy na spokojniejszą wodę, mówi:

- Znaczy, dobrze, żeście się w porę zorientowali.

Sagan

- Na szaluuupie!!!
- Tak jest, panie kapitanie!
- Pójdziecie do przystani. Są tam jeszcze jarzyny i sagan*. Tylko prędko wracajcie, bo już zdejmujemy się z kotwicy.
- Tak jest, panie kapitanie! Zabrać z przystani jarzyny oraz sagan i prędko wracać na statek! - wyprostowałem się w łodzi i salutując powtórzyłem otrzymany od starszego oficera rozkaz.

Był rok 1926 i pamiętny dla mnie dzień, w którym po raz pierwszy pełniłem funkcję starszego na szalupie należącej do żaglowca szkolnego „Lwów”, szykującego się do wyjścia w podróż ćwiczebną. Gdy czarne szcزتoczki „chaplinskich” wąsów i dwa rzędy olśniewająco białych zębów, zza których wyszedł skierowany do mnie rozkaz, schowały się za relingiem, odjąłem palce od czapki i usiadłem przy sterze. Kazałem moim podkomendnym przygotować się do odbicia od burty „Lwowa” zakotwiczonego w odległości przeszło mili od jedyne go drewnianego mola Gdyni.

Piersi me rozsadała duma władzy. Funkcja starszego na szalupie była pierwszym ziarnkiem zasadzonym przez tradycję. Z ziarnka tego wyrastał „pierwszy po Bogu”. Można było nie tylko myśleć, ale nawet mówić głośno: „moja szalupa”, „moi wiosłarze”, „moi podkomendni”, „kazałem”. Mąciło mi się w głowie.

Starszy na szalupie - to właściwie kapitan, tylko że mniejszej jednostki. Duma i poczucie władzy starszego na szalupie były utrwalane przez komendanta „Lwowa”, który w swych czasach uczniowskich uchodził wśród kolegów za asa w kierowaniu łodziami na wiosła i żagiel. W regatach wiosłowych zdobywał żetony, a raz - w regatach pod żaglami - otrzymał precyzyjną lornetkę za zdobycie pierwszego miejsca.

Naczynie żelazne lub miedziane, w którym gotuje się wodę lub strawę.

Płynąc kutrem, komendant nigdy nie pouczał starszego na kutrze, jak ma manewrować, pomimo popełnianych przez niego błędów, widocznych dla wszystkich. Milczenie komendanta i pewność, że nie zwróci głośno uwagi, ułatwiały poprawianie własnych błędów i nie naruszały godności starszego na szalupie.

Koledzy ze starszych kursów twierdzili, że komendant hołduje tradycjom angielskim, które wprowadzał na „Lwów” admirał Kazimierz Porębski. Admirał uważał, że tradycje morskie sąsiadujących z nami państw zaborczych są nieodpowiednie dla psychiki polskiej i do czasu stworzenia własnych najlepiej będzie przyjąć na razie angielskie. W tym celu zaraz na początku zaokrętowany został na „Lwów” w charakterze drugiego kapitana oraz instruktora od tych spraw komandor angielskiej marynarki, Tomasz Burton. Zgadzał się z nim jedynie obecny komendant, który wtedy pełnił funkcję kierownika Wydziału Nawigacyjnego w Szkole Morskiej w Tczewie oraz kierownika Nauk na „Lwowie”. Uważał on, że angielskie tradycje morskie, jeśli nie są doskonałe, to jednak wypróbowane przez wieki.

Starszy na szalupie, wioząc komendanta w „swojej” łodzi, choć był zaledwie uczniem drugiego kursu nawigacyjnego, czuł się podobnie jak dowódca angielskiego pancernika, na którym zamieszkał admirał dowodzący całą eskadrą. Admirał dowodzący eskadrą w gwarze marynarskiej zwie się „ojciec”, ale na okręcie, na którym jest zaokrętowany, jest w pewnym sensie wyłącznie lokatorem, bez prawa bezpośredniego wtrącania się do życia okrętowego i jego niedoskonałości.

Na przykład marynarz przyłapany przez admirała na niedozwolonym łapaniu ryb przez bulaj nie ponosi bezpośrednich konsekwencji służbowych. Zgodnie z wiekową tradycją, by ukrócić zauważone na pancerniku wykroczenie, admirał mógł się posłużyć wyłącznie swoim flaglieutenantem, czyli oficerem flagowym, wydając mu polecenie zasygnalizowania dowódcy pancernika, że zobaczył marynarza łapiącego ryby z prawej burty i ma nadzieję, iż ta akcja zostanie przerwana w odpowiedni sposób. Flaglieutenant mógłby naturalnie pójść osobiście do dowódcy pancernika i poinformować go o tym, co widziały oczy admirała na prawej burcie jego okrętu i co admirał zarządził, ale tradycja przewiduje, że każde polecenie admirała musi przejść przez stację sygnałową na pomoście, gdzie zostanie wciągnięte do księgi, jako sygnał nadany przez admirała dowodzącego eskadrą. Blankiet z rozkazem musi być zaopatrzony w odpowiednie numery rejestracyjne

i dopiero w tej „formalnej postaci” rozkaz wędruje z pomostu do wnętrza pancernika, w poszukiwaniu dowódcy. Dowódca zaopatruje otrzymany rozkaz w notatkę: *Informacja dla zastępcy dowódcy*. Ten ostatni uzupełnia z kolei życzenia admirała rozkazem dla oficera wachtowego: *Do natychmiastowego wykonania*.

Niestety, te piękne tradycje były, wraz z komandorem Burtonem, nie do przyjęcia dla jego najbliższych współpracowników i przełożonych na „Lwowie”. Na ich wniosek, po krótkim okresie od podniesienia bandery, umowa z Burtonem została rozwiązana. Angielskie tradycje morskie kultywował wyłącznie były kierownik Nauk, który został drugim w kolejności komendantem „Lwowa”.

Ważność funkcji starszego na szalupie przetrwała w formie legendy jeszcze sporo lat. Gdy któryś z absolwentów Szkoły Morskiej w Tczewie otrzymywał awans na oficera - fakt ten był szczegółowo omawiany we wszystkich mesach naszej załżkowej floty handlowej i jeśli znaleźli się tam koledzy, którzy przed nim pełnili funkcje starszych na szalupie, a teraz zostali przez niego wyprzedzeni w awansie, to opinia mesy była zgodna, iż awans był niesprawiedliwy. Poprzednicy w starszeństwie na szalupie przez długie lata pozostawali nieutuleni w żalu, nadmienając przy każdej okoliczności: „Gdy ja byłem starszym na szalupie, to on nie umiał jeszcze wiązać węzła topowego, nie śniła mu się brylantowa gałka, ba - nie słyszał nawet, co to znaczy ^myć na sucho«...”

Pierwsze starszeństwo na szalupie pozostawało w pamięci na całe życie. Dawało przedsmak władzy, było pierwszym stanowiskiem łączącym się z odpowiedzialnością za życie, zdrowie i samopoczucie załogi oraz pasażerów. Nie potrafiły go zatrzeć w pamięci późniejsze starszeństwa już na ostatnim kursie, nawet takie, z którymi łączyły się silniejsze przeżycia.

Kiedyś podczas sztormowej pogody staliśmy na redzie Gdyni, która nadal nie miała portu. Wysoka fala, idąca od dziobu stojącego na kotwicy „Lwowa”, sięgała grzywami wytyku. Wytyk to kilkumetrowej długości drąg umieszczony przy dziobie prostopadle do burty na wysokości obramowania nadburcia. Pod wytykami zwiisały drabinki i liny zaopatrzone we wplecione w równomiernych odstępach węzły. Ułatwiały one wspinanie się po linie zwanej szkentlem. Szkentle i drabinki miały na dole oka, do których zamocowane były liny łodzi. Na wysokiej fali łódź podchodziła do wysokości krawędzi burty, w dolinie zaś - pomiędzy falami - ginęła za nią.

Utrzymywanie komunikacji z łądem należało do honoru załogi, stanowiąc jednocześnie zaprawę do manewrowania w razie konieczności opuszczania statku podczas sztormu. Schodząc z wytyku do szalupy, należało wyczuć moment, w którym zatrzyma się ona na chwilę na wierzchołku fali, i skoczyć do niej, by razem z nią opadać.

Trzech wioślarzy siedziało już w łodzi, wśród nich wyjątkowo silny Miś Neuman. Przedostatni schodził Nawrot, wyczekując na wytyku momentu podejścia do góry. Z niewiadomych przyczyn Nawrot znalazł się nagi w wodzie przed dziobem szalupy i zniknął pokryty falą. Stojąc jako ostatni na wytyku czekałem niecierpliwie na podniesienie się łodzi, by skoczyć do niej i rozpocząć akcję ratowania Nawrota. Mogło to się udać tylko przy dużej przytomności umysłu ratowanego. Powinien on uskoczyć w bok, aby dno szalupy nie zmiażdżyło mu głowy, ale wtedy fala zacznie go znosić, a my na łodzi będziemy starali się go dogonić.

Wioślarze tak się ustawili, by po wynurzeniu się natychmiast schwytać Nawrota i wciągnąć do łodzi. Szalupa podeszła wreszcie do góry i po chwili już w niej byłem. Nawrota jeszcze nie było widać. Szykowałem się do puszczenia liny przytrzymującej łódź przy burcie, abyśmy mogli błyskawicznie ruszyć z pomocą. Nadszedł moment, w którym Nawrot musiał się ukazać, chyba że został uderzony przez szalupę. Wszyscy wpatrywaliśmy się w wodę i prawdopodobnie wszyscy przestaliśmy oddychać. Nagle spostrzegłem, że Miś Neuman przechylił się gwałtownie za burtę i wyprostował z drogocennym łupem: Nawrot był w łodzi żywy i „nie uszkodzony”!

Miałem możliwość użycia swej władzy i nie zgodziłem się, by płynął z nami na łódź. Wróciłem na statek i wpakowałem go do hamaka, potem wlałem w niego szklankę gorącej herbaty, zaprawionej rumem, wyproszonym od lekarza okrętowego, po czym dobrałem innego wioślarza i po chwili, z piętnastominutowym opóźnieniem, wznowiłem komunikację z łądem.

- Odbij! - zawołałem do swych wioślarzy.

Po przewidzianych i nieprzewidzianych manipulacjach koło trapu, przy którym stała „moja” szalupa, odbiliśmy od burty „Lwowa”. Po chwili równomierny szcęk dulek głużył już wrzawę czynioną na „Lwowie” przez pierwszego oficera, komenderującego: „Aś, dwa! Aś, dwa!” przy podnoszeniu kutra na falach.

Postanowiłem pobić rekord sprawności i szybkości w wykonaniu wydanego mi przez starszego oficera polecenia: szybkiego zabrania

z łądu jarzyn i sagan. Chcąc poprawić moc pociągnięć wioślarzy, dodałem tempa okrzykiem:

- Aaa, w krzyż!!! Aaa, w krzyż!!! Aaa, w krzyż!!!

Miał im przypominać, że należy ciągnąć krzyżem (kręgosłupem), a nie rękami.

Łódź szła szybciej, pióra wiosł przepisowo zanurzały się i ustawiały w wodzie. Stałem się jeszcze bardziej wymagający i dodałem tempa najnowsza „zdobyczą nawigacyjną” - okrzykiem „pożyczonym” przez Tadka Meissnera od francuskiej linii okrętowej:

- Ooo, suk!!! Ooo, suk!!! Ooo, suk!!!

Tak podobno wołają czarni wioślarze na jednej z wielkich rzek afrykańskich.

Gdynia zbliżała się powoli, ale stale. Dochodziliśmy do drewnianego mola.

- Basta!

Wiosła ślicznie ułożyliśmy w łodzi. Bosakami zaczęliśmy chwytać się mola. Na nim stał człowiek pilnujący stosu jarzyn, ale nie było ani śladu sagan. Wskoczyłem na molo, a za mną dwóch wioślarzy. Zaczęliśmy rozgarniać pęki jarzyn. Sagana nie było.

- Panie! - spytałem człowieka, który pilnował jarzyn. - A reszty ładunku nie dostarczyli jeszcze? Kto to miał dostarczyć? Czy ci sami co jarzyny?

Ale człowiek okazał się małomówny i nie chciał nam odpowiedzieć na żadne z pytań.

A może ten mały saganek schowany jest do któregoś worka z jarzynami? Wsunąłem rękę do jednego worka - cebula, do drugiego - ziemniaki! Podeszedłem do krawędzi mola i mówię do pozostałych dwóch wioślarzy:

- Musimy czekać. Sagana jeszcze nie dostarczyli.

Sagan stawał się przedmiotem najbardziej mnie w owej chwili interesującym.

Po co naszemu kucharzowi ten sagan? - rozmyślałem. - Ma przecież kotły, które są cieńsze i szybciej się w nich wszystko zagotuje niż w grubym saganie, przystosowanym do gotowania w piecach o dużych paleniskach, przed płomieniem lub na żarze. Ale może nasz kucharz tak przywykł do sagan, że bez niego nie może ugotować smacznej potrawy? Blacha to blacha...

Minęło pół godziny, a sagana nie dostarczyli. Starszy oficer kazał natychmiast wracać. Byłem w rozterce. Jeśli wrócę bez sagana, każą mi znów popłynąć po niego do przystani. To już lepiej jeszcze poczekać.

Martwimy się głośno z dwoma stojącymi na mołu wioślarzami. Złorzeczmy temu przekłętemu saganowi. Jeszcze go nie ma, a już jest wypełniony naszym niezadowoleniem. Dostało się i Słowikowskiemu. Myśli pewnie, że jak coś ugotuje w saganie, to potrawa zmieni swój smak. Solona wołowina zmieni się w sarninę, a suszone płatki kartofli - w świeże, młode. A może starszy oficer go zakupił?

- Jeżeli sagan wylany jest wewnątrz białą polewą, to ugotowane w nim jedzenie na pewno będzie dużo smaczniejsze niż w kotle blaszanym - uświadomiłem „moich” wioślarzy, którzy nigdy w życiu nie widzieli sagana.

Biedziliśmy się wspólnie, jak powiadomić statek, że nic się nie stało, tylko sagana jeszcze nie dostarczono. Komu sagan jest potrzebny? Słowikowskiemu czy starszemu oficerowi? Jeśli Słowikowskiemu, to obejdzie się on jeszcze w tej podróży. Jeśli dostarczą go i zobaczą, że „Lwów” już odpłynął, to oddadzą, gdy wrócimy. A jeżeli sagan jest potrzebny starszemu?...

Lepiej będzie, jeśli jeden z wioślarzy pobiegnie i dowie się. Do Gdyni kawał drogi. Trzeba minąć Kurhaus w „małpim gaju” i dostać się na Świętojańską. Ale kto go miał dostarczyć?

- Panie! - spytałem człowieka, który pilnował jarzyn. - Nie wie pan, czy ci sami mieli go dostarczyć, co przywieźli jarzyny?

- Nie wiem - odparł wolno i z niechęcią.

Wioślarze położyli się na deskach mola, a tu słońce - piękna, bezchmurna pogoda.

Zrezygowany chodziłem po mołu tak, by mnie widziano dobrze ze statku. Na pewno przyglądali się nam przez lornetkę, co tutaj robimy. Od czasu do czasu zatrzymywałem się zwrócony twarzą do statku i rozkładałem ręce, żeby widziano moją bezradność. Niebo brałem na świadka, że sagana jeszcze nie ma. Nie dostarczyli.

Słychać cztery podwójne uderzenia w dzwon okrętowy, wybite na statku. Dwunasta! Obiad! Byliśmy głodni i źli. Dawno już wyszlibyśmy w morze i zjedli obiad. Jako nadwachta odpoczywalibyśmy spokojnie. A sagana jak nie ma, tak nie ma.

Wioślarze mieli ochotę na marchew. Lepiej jej nie ruszać. Pomyślą, że tak długo tutaj siedzieliśmy, żeby zjeść tych kilka marchwi. Zaczęliśmy

się naradzać: chyba pojedziemy bez sagana. Obejdą się bez niego. Tyle czasu „Lwów” obchodził się bez sagana, może jeszcze jeden rejs obejdzie się bez niego. Niech sobie nawet sagan stoi na mołu i czeka na nasz powrót. Nie będziemy z jego powodu siedzieć tutaj głodni. Starszy kazał natychmiast wracać. Co ważniejsze?

Czułem przez skórę, że przysłał ze „Lwowa” drugą łódź z zapytaniem „co się stało?” To już lepiej wracać bez sagana. A zresztą niech ten człowiek idzie i zawiadomi, że czekać dłużej nie będziemy.

- Panie! - powiedziałem. - My nie będziemy dłużej czekać. Niech pan posiedzi tutaj jeszcze i powie im, że sagan zabierzemy w następną podróż. Trzy godziny już czekaliśmy! Niech sagan zostanie na lądzie, zabierzemy go, gdy wrócimy. Do widzenia panu!

Zabieraliśmy teraz szybko jarzyny do szalupy i układaliśmy na dziobie. Po chwili byliśmy już gotowi. Stanąłem jeszcze w szalupie i powtórzyłem człowiekowi:

- Proszę powiedzieć, żeby dostarczyli sagan, jak wrócimy. Do widzenia!

- Panie! - odezwał się wtedy ten milczący człowiek. - Sagan to ja! Ja nazywam się Sagan. Jestem piekarzem...

Sagan przybył na „Lwów” cały i zdrowy. Przez cały swój pobyt na statku cieszył się dobrym zdrowiem. Ostatni raz widziałem go na zdjęciu przedstawiającym pierwszą załogę parowca „Wilno”. Stał w drugim szeregu, w białej kucharskiej czapce na głowie.

„Sława”

Wiosną roku 1927 z zakotwiczonego na wodach Moonsundu żaglowca szkolnego „Lwów” mieliśmy niekiedy możliwość robienia całodziennych wielkich wypraw żeglarskich dzięki temu, że nasz dotychczasowy starszy oficer, Konstanty Maciejewicz, otrzymał awans na komendanta. Jak na razie, ten awans zmienił całkowicie jego punkt widzenia na prace pokładowe. Beznamiętnie patrzył, jak według niego marnujemy bezcenne godziny na „nie nierobienie” pod żaglami na naszych łodziach poza zasięgiem jego wzroku.

Stanowisko starszego oficera po Maciejewiczu przejął kapitan ż.w. Tadeusz Szczygielski, który przeżył na rosyjskich transportowcach wojennych dwa storpedowania przez niemieckie okręty podwodne i sprawiał wrażenie człowieka mającego dosyć wrzasku na całe życie. Zatopiony we własnych myślach, małomówny, szanował ciszę, cudze nerwy i wiedzę. Tę ostatnią przekazywał nam w sposób dyskretny - w cztery oczy. Obserwował wnikliwie nie tylko pracę każdego z nas, ale i sposób trzymania pędzla przy malowaniu, używanie sekstantu, biegłość czytania mapy, dokładność wiązania lin czy manewry pod żaglami. Nigdy na nikogo nie podnosił głosu, a w najtrudniejszych sytuacjach pod żaglami wiedział dokładnie, co należy przedsięwziąć. Z tego powodu „Lwów” dużo mu zawdzięczał. Rzecz najważniejsza jednak, że Tadeusz Szczygielski miał świadomość, kim jest i co umie. Praca pod jego kierunkiem, nie będąc ciężka, przynosiła nam wiele pożytku.

Podczas jednej z naszych wypraw łodzią pod żaglami ujrzeliśmy na zachód od wyspy Werder wrak olbrzymiego pancernika najeżonego działami. Tak dużych dział jeszcze nie oglądaliśmy. Postanowiliśmy zdobyć pancernik. Dowiedzieliśmy się od naszego komendanta, powiadomionego o naszym odkryciu i projektach, że jest to wrak rosyjskiego pancernika „Sława”, z którym wiąże się zdobycie przez kapitana

Mamerta Stankiewicza, poprzedniego komendanta „Lwowa”, zaszczytnej rangi oficera nawigacyjnego I stopnia oraz wielkiego wyróżnienia, jakim było przeniesienie go w 1915 roku z kontrtorpedowca „Nowik” na nowoczesny krążownik „Riurik”. Kapitan Mamert Stankiewicz, będąc oficerem flagowym dywizjonu i jednocześnie oficerem nawigacyjnym na czołowym, najszybszym w tym czasie kontrtorpedowcu „Nowik”, dowodzonym przez kontradmirała Starka, otrzymał polecenie przeprowadzenia przez zaminowane zachodnie przejście Moonsundu pancernika „Sława”, ponieważ z powodu swego dużego zanurzenia nie mógł przejść do Zatoki Ryskiej przejściem północnym. To zadanie wymagało kilkakrotnego przetrałowania toru przy użyciu dwóch par torpedowców i zapamiętania tak przygotowanego przejścia. Dzięki pomyślnie zakończonej operacji, której kapitan Mamert Stankiewicz nie chciałby, jak wyznał, powtórzyć, „Sława” znalazła się na wyznaczonej pozycji. Uczestnicząc na tych wodach przeszło dwa lata później w ostatniej bitwie morskiej pomiędzy Niemcami i Rosją kapitan Stankiewicz był, niestety, świadkiem zatopienia „Sławy” w miejscu, w którym ją odkryliśmy.

Kapitan Mamert Stankiewicz tak pisze o tej bitwie:

Dnia 17 października 1917 roku przed godziną ósmą Niemcy rozpoczęli decydującą bitwę o Moonsund. Nad bezchmurnym horyzontem świeciło słońce, gdy okręty znajdujące się na redzie oraz oddziały wojskowe na łodzi zostały zaatakowane przez eskadry wielkich samolotów lecących nisko i rzucających bomby. Słup wody wzniesiony wybuchem takiej bomby podobny był do wybuchu pocisku działa sześciocalowego, lecz wybuch takiej samej bomby na łodzi robił wrażenie o wiele większe, wznosząc do góry masy ziemi i kamieni.

Właśnie w tym czasie widać było na przystani Moonsundu oddziały ładujących żołnierzy. Pomimo że na pokładzie nie było w tej chwili zbyt przyjemnie - to na łodzi było o wiele gorzej.

Niebawem za południowym widnokregiem ukazały się słupy dymów. Nadchodził przeciwnik. Wkrótce nad horyzontem można było rozeznąć maszty i górne części kominów. Odległość wynosiła około 12 mil morskich. Zbliżały się szybko sylwetki małych okrętów. Były to torpedowce i trawlerzy przeciwnika. Pancernik „Sława” i „Grażdanin” (dawny „Cesariewicz”), a za nimi krążowniki posunęły się ku południowi. „Nowik” trzymał się północnej części redy. Pozostałe kontrtorpedowce

skoncentrowały się jeszcze bardziej na północ od „Nowika” w oczekiwaniu na rozkazy.

Pancerniki i baterie na wyspie Pater Noster otworzyły ogień, lecz pociski dosięgły tylko najbliższej formacji trawlerów przeciwnika. Po godzinie dziesiątej na okrętach liniowych przeciwnika ukazały się ognie wystrzelonych salw i wkrótce potem dookoła pancerników „Sława” i „Cesariewicz” wzniosły się ogromne jak wieże słupy wody*.

Teraz obydwie pancerniki znalazły się pod ostrzałem wielkich liniowych okrętów nieprzyjacielskich.

Wysłaliśmy grupę dywizjonu torpedowców dla przeciwdziałania trawlerom. Torpedowce otworzyły ogień ze swoich dział pięciocalowych. Tymczasem okręty liniowe przeciwnika manewrowały na kursach OST i WEST i za każdym zwrotem na jakiś czas przerywały ogień, żeby go na następnym halsie rozpocząć z odległości coraz bliższej. Wśród widocznych już coraz lepiej okrętów można było doskonale rozpoznać sylwetki okrętów liniowych „Konig” i „Kronprinz”.

W pewnym momencie spostrzegliśmy, że „Sława” została nakryta salwą z dział okrętu liniowego przeciwnika. „Sława” dotychczas doskonale wykonywała polecane jej zadania, lecz wskutek trafień straciła dowódcę i kilku najlepszych wyższych oficerów. Pancernik ten walczył jak mógł, ale trafiony kilku wielkimi pociskami, płonący, silnie przechylił się na burtę i teraz zawracał, kierując się na północ. Za nim szedł pancernik „Cesariewicz” jeszcze strzelając, ale bez wielkiego rezultatu. Wieże jego nie były przebudowane i zasięg dział był mniejszy. Krążownik „Bajan”, pod flagą wiceadmirała Bachiriowa, również trafiony, wycofywał się na północ. Posłaliśmy do pancernika „Sława” dwa torpedowce. Podeszły pod jego burtę i zabrały rannych. Podniesiono sygnał nakazujący odejście do północnej części Moonsundu. W kierunku wąskiego farwateru ruszył przede wszystkim pancernik „Cesariewicz” i oba krążowniki, potem inne okręty. Na końcu dywizjon torpedowców stawił za sobą zapory minowe. „Sławę” zniszczono zupełnie i szczątki jej długo jeszcze były widoczne na zachód od wyspy Werder. Wieczorem tego dnia wszystkie okręty, zajęte dotychczas obroną Zatoki Ryskiej, zebrały się na obszernej redzie północnego Moonsundu. Na odprawie u admirała Bachiriowa postanowio-

Pamiętnik Mamerta Stankiewicza, nie publikowany.

no podczas nocy opuścić Moonsund i wycofać się do szkieł fińskich. Bazę w Gapsal kazano zniszczyć, mnie zaś polecono zatopienie na farwaterze wyjściowym z Gapsal jakiegoś transportowca - Po zniszczeniu bazy w Gapsal zatopiłem na farwaterze niewielki parowiec „Tor”. Po wykonaniu tych zadań wróciliśmy o północy na redę Lapviku*.

Tą akcją zakończył kapitan Mamert Stankiewicz swój udział w wojnie na morzu podczas pierwszej wojny światowej.

Początek służby braci, Mamerta i Jana Stankiewiczów, w charakterze gardemarinów przypada na rok 1908. Ponieważ bracia nie mogli pełnić służby na tym samym okręcie, Jan został zaokrętowany na pancerniku „Sława”, Mamert na pancerniku „Cesariewicz”, wstawionym walkami w Porcie Artura (po bitwie przebił się przez blokadę japońską jedynie „Cesariewicz” - dowodzony przez kapitana Szczęsnowicza, pełniącego funkcję admirała wobec śmierci dowódcy eskadry, admirała Witgefta - i schronił się, ciężko uszkodzony, w jednym z portów chińskich).

Z admirałskim okrętem „Cesariewicz” wiąże się też wspomnienie kapitana Mamerta Stankiewicza z okresu pełnienia przez niego podczas postoju na redzie służby sternika parowego kutra. Sterowanie kutrem wymagało wielkiej wprawy, a przy prędkościach 12 węzłów zdarzyły się nieustannie awarie wskutek braku doświadczenia gardemarinów pełniących na zmianę tę służbę. Kutry były wciąż potrzebne, wobec czego, by zmniejszyć liczbę awarii, dowódca pancernika „Cesariewicz” wydał rozkaz, powtórzony przez starszego oficera: „Należy dobijać na małych prędkościach. W razie nieposłuszeństwa winni będą surowo karani”.

To, w pojęciu gardemarinów, było niewykonalne. Kutry pancerników „Cesariewicz” i „Sława” zwykle odbijały od lądu o tej samej porze i ambicją obu załóg było zademonstrowanie jak największej sprawności i prędkości swych kutrów, szczególnie gdy na pokładzie znajdował się admirał. Jazda z admirałem przy małej prędkości była nie do pomyślenia. Gardemarin Mamert Stankiewicz, jako sternik kutra, przyjął admirała z należnymi honorami. Kolega maszynista rozwinął jak największą prędkość - tak że z komina walił już nie dym, lecz ogień, a w ślad za kutrem biegła wysoka fala. Podchodząc do trapu z „całą naprzód” dał „stop”. W odpowiedniej chwili gardemarin Mamert dał „całą wstecz” i rozpedzony kuter zatrzymał się precyzyjnie przy trapie

* Tamże.

częścią rufową, z której admirał musiał przejść na trap. Admirał nie zdążył jeszcze dojść do swoich apartamentów, gdy na platformę trapu wszedł we własnej osobie dowódca pancernika „Cesariewicz” i głosem bardzo zirytowanym polecił starszemu oficerowi niezwłocznie aresztować gardemarina Mamerta Stankiewicza.

Po odstawieniu kutra na miejsce gardemarin Stankiewicz musiał się zameldować u starszego oficera. Był nim wówczas komandor Witold Panasewicz. Starszy oficer wezwał natychmiast dowódcę warty. Pełnił tę służbę jeden z kolegów gardemarina Stankiewicza. Dowódca warty w asyście dwóch uzbrojonych w karabiny marynarzy odprowadził kolegę do miejsca odsiadywania kar przez nieposłusznych gardemarinów: Było ono odgródzone płócienną zasłoną, przed którą pełnił wartę jeden z marynarzy z bagnetem na karabinie. Gardemarini nazywali go z powodu tego bagnetu „pikadorem”. Gardemarin Mamert Stankiewicz był dumny ze swego wyczynu i przekonany, że ten piękny manewr zmaże winę rozwinięcia na kutrze nadmiernej prędkości. Niestety! Odsiedział w areszcie pięć dni. (W dwadzieścia siedem lat później kapitan Mamert Stankiewicz, jako kapitan m.s. „Piłsudski”, zaprosił komandora Witolda Panasewicza na pierwszą podróż tego statku z Monfalcone do Gdyni - w charakterze honorowego drugiego kapitana).

Uzyskawszy od komendanta pozwolenie, wyruszyliśmy w podróż na naszej łodzi pod żaglami z zamiarem zwiedzenia „Sławy”.

Odszukaliśmy ją bez większych trudności. Na jej burcie zastaliśmy estońskich robotników zatrudnionych przy rozbieraniu szczątków pancernika z przeznaczeniem na złom. Dokładnie obejrzelśmy wszystkie pozostałe jeszcze zakamarki, a następnie postanowiliśmy „dosiadając” olbrzymich luf „Sławy”, widzianych po raz pierwszy, uwiecznić nasz pobyt na „Sławie” zdjęciami w towarzystwie gościnnych robotników.

Dzięki tym zdjęciom miałem możliwość w kilka miesięcy później jeszcze raz usłyszeć coś o „Sławie”, ale już nie wiążącego się z wojną, lecz z historią romantyczną.

W tym samym roku latem przybyli nowi kandydaci do Szkoły Morskiej w Tczewie i zostali zaokrętowani na nasz żaglowiec szkolny „Lwów”. O odbyliśmy z nimi podróż na Maderę. Wśród nowo przyby-

łych było trzech „wileńczuków”: Wiktor Balczunus*, Romuald Cielewicz i Aleksander Nijołow. Naturalnie wszyscy byliśmy w jednej wachcie. Gdy Nijołow zobaczył zdjęcia „Sławy”, bardzo się wzruszył i powiedział, że mógłby ją nazwać swą „kolebką”. Oleś - tak go nazywaliśmy na „Lwowie” - był wnukiem wiceadmirała Henryka Cywińskiego, herbu Puchała, wiceadmirał zaś był bratem mego gimnazjalnego profesora języka polskiego, Stanisława Cywińskiego. Pochodzili z powiatu oszmiańskiego, z olbrzymiego majątku Lebediew, należącego niegdyś do dóbr starożytnego rodu książąt holszańskich Algimuntowiczów, z których pochodziła czwarta żona króla Władysława Jagiełły, księżniczka Zofia, matka Jagiellonów (Władysława Warneńczyka i Kazimierza Jagiellończyka).

Wiele szczegółów o wiceadmirałach dowiedziałem się z jego książki pod tytułem: „*Dwadcać'piat' let wołtotie Jego Wieliczestwa*” i z opowiadań Olesia.

Henryk Cywiński brał udział w żeglarskiej podróży dookoła świata rosyjskiego następcy tronu, służąc wtedy jako starszy oficer. Uchodził za wirtuoza manewrów pod żaglami. Podobno miał piękny głos i na redzie Petersburga podczas manewrów na żaglowcu pięknie podawał donośne komendy i dostarczał uczy wzrokowi kunsztem manewrowania.

Jego synowie: starszy Eugeniusz, w randze miczmana, zginął na pancerniku „Borodino” pod Cuszimą w roku 1905; młodszy Jerzy, również w randze miczmana, zginął na krążowniku „Pallada” na Bałtyku w roku 1914.

Fotografie obu synów, w hebanowych ramkach ze srebrnymi palmami, stanowiły główną ozdobę pokoju, w którym mieszkał.

Ostatnia kartka książki wiceadmirała napisana była po polsku, pod wrażeniem, jakie na nim wywarł oglądany przez niego w Wilnie pochód z okazji święta Trzeciego Maja:

Gdy zobaczyłem tłum rozradowanych ludzi niosących polskie chorągwie i sztandary, znów poczułem się Polakiem.

* Wiktor Balczunus i Romuald Cielewicz wstawili się uprowadzeniem m.s. „Pułaski” z Conakry 8 lipca 1940 roku. Inicjatorem był pierwszy oficer Balczunus.

Często spotykałem wiceadmirała w Wilnie - przeważnie w okolicy placu Napoleona i w pobliżu pałacu biskupiego. Były to widocznie jego ulubione miejsca spacerów. Idąc, był zawsze wyprostowany i według francuskiego określenia - „*tire a qualre epingles*”, czyli „rozpostarty na czterech szpilkach”, co mniej metaforycznie oddaje w naszym języku powiedzenie: „wytworny od stóp do głów”. Mnie wówczas najczęściej imponowała granatowa czapka wiceadmirała z przypiętą do niej, zamiast emblematu, kunsztownie wykonaną i prawdopodobnie srebrną miniaturą kotwicy Admiralicji. Wiceadmiral zmarł w Wilnie w roku 1938, w wieku 83 lat.

Co do pancernika „Sława” - wyjaśnił Oleś - to był jego „kolebką” w tym sensie, że na pancerniku kapitan Nijołow, adiutant wiceadmirała, i admirałska córka spotkali się na balu i zapalali płomienną miłością od pierwszego wejrzenia, uwieczoną związkiem małżeńskim. A ta para to byli Olesia rodzice.

Oleś był wyjątkowo miłym chłopcem, z niecodziennym poczuciem humoru i wspaniałą wyobraźnią. W najbardziej przez nas nie lubianych robotach na naszym żaglowcu potrafił znaleźć coś zabawnego. Nigdy się nie unosił i nie gniewał, a jego usposobienie wyrażały wykonywane rzeźby i wycinanki. Gdy po ostatnim zdany egzaminie praktycznym schodziłem ze „Lwowa”, Oleś podarował mi na pamiątkę zrobione przez siebie szachy. Króla wyobrażał groteskowy Posejdon; królowę - Amfitryda o kształtach rubensowskich; konia - uskrzydłonego - jeden z synów Posejдона; laufra - inny syn, olbrzym-atleta Anteusz. Monotonne pionki stały się w jego rękach wdzięcznymi boginkami - oceanidami. Każda figurka była wesołym arcydziełem. Te szachy zatoneły na m.s. „Piłsudski” 26 listopada 1939 roku.

Oleś odziedziczył po mnie na „Lwowie” olbrzymią burkę podbitą futrem, sprawioną mi przez moją matkę. Dzięki niej nigdy nie zaznałem chłodu. Umożliwiała mi ona rozkoszne, wygodne leżenie na twardych linach pod bukszprytem.

Po skończeniu Szkoły Morskiej Oleś, podobnie jak jego obaj wujowie, niespodzianie odszedł na wieczną wachtę. Po wielu staraniach udało mu się, dzięki kapitanowi Mamertowi Stankiewiczowi, zamustrować na m.s. „Pułaski” - w charakterze starszego marynarza. W swą pierwszą i ostatnią podróż z Gdyni do Nowego Jorku wyruszył w lutym 1932 roku. Podczas przechodzenia cieśniny Sund, pracując przy łodzi ratunkowej, wypadł za burtę. Ponieważ był w ubraniu sztormowym i w długich, ciężkich gumowych butach, nie mógł się, niestety, uratować.

Kiedy teraz patrzę na zdjęcie samotnego wraka pancernika „Sława”, przychodzi mi jednocześnie na myśl: kapitan Mamert Stankiewicz z jego wyczynem przeprowadzenia „Sławy” przez pola minowe Moon-sundu, wytworna postać dowódcy „Sławy”, wiceadmirała Henryka Cywińskiego, i twarz jego wesołego wnuka, który się nie śmiał podczas przechodzenia przez cieśninę Sund 12 lutego 1932 roku.

Bez skazy

W maju 1927 roku, lawirując „Lwowem” na wodach otaczających wyspę Moon, spotkaliśmy żaglowiec. Wyróżniał się pięknym kształtem i zwrotnością. Na jego widok kapitan „Lwowa”, Konstanty Maciejewicz, powiedział, że jest to żaglowiec z wyspy Run* w Zatoce Ryskiej. Mieszkańcy tej wyspy przez stulecia zachowali czystą krew wikingów i należeli do najlepszych żeglarzy świata.

Wikingowie stworzyli epokę wypraw morskich. Po dziś dzień „droga wikingów” z Europy do Ameryki Północnej przez Islandię i Grenlandię jest drogą najtrudniejszą. Na swych łodziach docierali, gdzie im się zamarzyło. Widziała ich przed wiekami spowita zamieciami Nowa Ziemia i rozpalone słońcem piaski Morza Czarnego. Wszystkie nieomal kraje leżące między tym „zimnem i ciepłem” poznały miecze i okrucieństwo „ludzi Północy” - Normanów, jak nazywano „żołnierzy morza”, wikingów. Wszystkie narody, które umiały się modlić po łacinie, wprowadziły do litanii codziennie powtarzane błaganie: „*A furorę Normannorwn libera nos!* Od gniewu Normanów wybaw nas!”

Wikingowie kierowali się w swych wyprawach położeniem Słońca i Gwiazdy Polarnej, usytuowaniem gór i pól lodowych, rozpoznawaniem roślinności, prądów morskich i temperatury. Ustalali lądy po gatunkach widzianego na nich ptactwa. Drogę do nich wskazywały im zabierane z rodzinnego kraju kruki. Wypuszczane z klatek, leciały prosto w stronę lądu. Po wikingach pozostał po dziś dzień na wszystkich statkach europejskich ślad w postaci nazwy „stjornbordi”, czyli „sterburta”.

Kilka razy widzieliśmy z daleka tajemniczy żaglowiec. Stał się on dla nas symbolem wiedzy żeglarskiej. Marzyliśmy, aby „Lwów” skierował się na wyspę Run. Koniecznie chcieliśmy zobaczyć wikingów.

Run - Ruhnu-Saar.

Był zimny, dżdżysty poranek. „Lwów” stał na kotwicy w pobliżu wyspy Moon. Od szóstej rano, jako służba wachtowa, ubrani w nieprzemakalne płaszcze i zydwestki, zajęci byliśmy, jak co dzień, szorowaniem piaskiem pokładu na rufie.

Pochłonięci robotą, spostrzeżliśmy mijający nas za rufą żaglowiec dopiero w chwili, gdy był od nas o kilkadziesiąt metrów. Nie zdziwiliśmy się wcale, że cała załoga stała na nim z jednej burty i podziwiała „Lwów”. Według naszego najgłębszego przekonania piękniejszego statku nie było na świecie i każdy musiał go podziwiać.

Wszyscy natychmiast rozpoznaliśmy w mijającym nas żaglowcu tajemniczy statek z wyspy Run. Któryś z nas szepnął: - To ten, z Run!

Staliśmy z zapartym oddechem, badając wzrokiem każdy szczegół jego ożaglowania, kształt kadłuba i wreszcie to, co było dla nas najciekawsze - twarze jego załogi. Stała nieruchomo, wpatrzona w nasz statek.

W pewnym momencie, jak na komendę, zdjęliśmy zydwestki. To samo uczyniła cała załoga żaglowca z Run. Staliśmy w bezruchu, bez słowa, bez liczenia czasu, zanim wiatr nie zabrał żaglowca tak daleko od nas, że już nie mogliśmy dojrzeć rysów twarzy jego załogi.

W milczeniu włożyliśmy zydwestki i wróciliśmy do przerwanej pracy. Nikt z nas później już nie rozpoczął rozmowy o żaglowcu z Run ani nawet o samej wyspie.

W ośrodku szkoleniowym w Devonport zbudowano po pierwszej wojnie światowej największy pływający model drewnianego okrętu z XVIII wieku, HMS „Impregnable”. Miniaturowy „Impregnable” nosił na trzech masztach pełne ożaglowanie rejowe. Jego długość wynosiła około trzynastu metrów. Dobrze zbalastowany, przy lekkim wietrze chodził pięć rumbów do wiatru. Miał nawet dwa działa, stanowiące dumę załogi.

Kapitanem małego „Impregnable” był komendant ośrodka szkoleniowego Impregnable, admirał Sir T. Spencer Lyne, projektodawca i konstruktor modelu w jednej osobie. Ponadto załogę stanowili bosman i dwunastu midszypmenów.

Żaglowiec stał się sensacją wybrzeży Kornwalii. Był podziwiany przez całe Plymouth, przy dobrej pogodzie krążąc u jego brzegów.

Admirał Sir T. Spencer Lyne opowiadał:

Gdy „Impregnable” krążył podczas pięknej pogody, spotkaliśmy pancernik, na którym zaokrętowany był głównodowodzący floty angielskiej. Zgodnie z ceremoniałem swej epoki „Impregnable” - w salucie przed głównodowodzącym - spuścił bramreje i oddał ze swych dział siedemnaście salw. Głównodowodzący floty kazał zatrzymać maszyny pancernika i pozostał w bezruchu z odstąpną głową.

Głównodowodzący floty - powodowany miłością do zbudowanego przez siebie miniaturowego okrętu - składał w ten sposób hołd tradycji; w marzeniach - bez skazy.

Kopciuszek

Na zacumowany do południowego mola w Gdyni „Lwów” wkroczyła 4 czerwca 1927 roku, w zanikającej, prawie tropikalnej ulewie, wszechsłowińska wycieczka geografów i etnografów, udająca się na pokładzie naszego żaglowca na Hel.

Spośród przybyłych naukowców uwagę „narodu”, czyli nas uczniów, zwróciła jedna z uczestniczek wycieczki. Wyglądała, jakby ją przed chwilą wyłowiono zza burty. Nic miała ani płaszcza, ani parasola i paradowała na bosaka. Ulewa nie zostawiła na niej suchej nitki, a że nie było zbyt ciepło, trzęsła się z zimna. Któryś z nas nazwał ją „Kopciuszką” i twierdził, że potrzebuje natychmiastowej opieki. Przystąpiono do akcji ratowniczej. Spod lawiny opadających na twarz Kopciuszka mokrych włosów dolatywało tylko jedno słowo: - Pryszcze. - Zostało ono zidentyfikowane jako deszcz, ulewa, dające się we znaki na pokładzie „Lwowa”.

Rozmowa z ratowaną była prawie zrozumiała przez obie strony. Była Słowaczka, a po odgarnięciu włosów tak przemiała, że chwyciła z miejsca „naród” za oczy i serca. Wolni od manewrów zabrali ją natychmiast do międzypokładu. Rozgościła się tam już część wycieczki, chroniąc się przed potokami ulewy. Przede wszystkim należało ratowaną uchronić przed przeziębieniem. Po błyskawicznej naradzie jedni zaczęli przygotowywać prowizoryczną kabinę, by mogła się przebrać w coś suchego, inni przynieśli po chwili gorącą herbatę zaprawioną koniakiem, wyproszone u lekarza okrętowego. Do zaimprovizowanej w rogu międzypokładu kabiny z koców dostarczono najbardziej wytworną francuską bieliznę damską oraz czyste ręczniki do osuszenia. Po wypiciu szklanki gorącej herbaty z koniakiem ratowana odzyskała werwę i humor. Wybrańcy „narodu”, zajęci akcją ratowniczą, delektowali się okrzykami zachwyty, jakie wydawał Kopciuszek, oglądając luksusową bieliznę, pończochy, suknię i lakierki. Były to cudem zachowane pozostałości

z postoju „Lwowa” przez zimę w Cherbourgu. Zapomniane, a teraz odnalezione w potrzebie.

Gdy nasza podopieczna wyszła ze swej zaimprovizowanej kabiny z pięknie upiętymi włosami, w paryskiej sukni, wyglądała uroczo. Jej widok wywołał nie milknące brawa „narodu”.

Koleżanki i koledzy Słowaczki, zwabieni brawami, ze zdumieniem oglądali zaszłe w jej wyglądzie zmiany. Przed chwilą ociekała wodą, teraz była wykwintna od stóp do głów. Wycieczka, składająca się z poważnych profesorów, nie mogła wyjść z podziwu, że wśród marynarzy na prymitywnym żaglowcu z zeszłego stulecia znalazła się modna francuska suknia i podobno śliczna bielizna damska oraz damskie lakierki.

Znakomita część „narodu”, zajęta na pokładzie żaglami, mogła tylko cieszyć się urywkami opowiadań kolegów o radości dziewczyny i o tym, że bielizna, sukienka i lakierki pasowały na nią, jak na Kopciuszka w bajce.

Gdy rzucono kotwicę przy Helu, cały „naród” mógł z bliska podziwiać swego Kopciuszka. W drodze powrotnej do Gdyni była przedmiotem ogólnej adoracji. Przed zejściem na ląd doręczono jej tekturowe pudło, zawierające całą jej garderobę, doprowadzoną do pierwotnego stanu, z sukienką i pantoflami włącznie. Oddano jej to szczelnie opakowane, by w razie nowej ulewy znów nie zmokło i żeby miała się w co przebrać.

„Naród” wyraził swój wielki żal z powodu braku na „Lwowie” parasola i damskiego płaszcza, by Kopciuszek odszedł z kompletem odzieży.

Z jej przemówienia pożegnalnego do „narodu” zrozumiano tylko tyle, że jest etnografem i zajmuje się między innymi zbieraniem klechd ludowych oraz baśni i że od tej chwili będzie opowiadać najprawdziwszą baśń o najpiękniejszym i najserdeczniejszym żaglowcu na świecie - „Lwowie”. „Naród” zaś wiedział, że treścią jego baśni stanie się Kopciuszek na „Lwowie”.

„Niechaj mię Zośka...”

W roku 1927 kilkunastu z nas zaokrętowało się na nasz szkolny żaglowiec „Lwów” jeszcze podczas jego postoju w stoczni w Gdańsku, to znaczy na początku maja. Kończono wymianę mocno już sfatygowanych żelaznych rei i znacznie wzmocniono więcej niż nadwerżone kolumny masztów. Wypłynęliśmy ze stoczni 13 maja i zakotwiczyliśmy na redzie Gdyni. Od tej chwili zaczęło się. Mieliśmy zaplanowaną w tym roku podróż na Maderę. Nowo mianowany komendant, kapitan Maciejewicz, przychodząc na miejsce kapitana Mamerta Stankiewicza, pragnął jak najszybciej poznać nasze zdolności do manewrowania żaglowcem, aby zdobyć pewność, czego może od nas wymagać w nadchodzącej podróży, i rozpoczął niezwłocznie ćwiczenia.

Wychodziliśmy w morze, manewrowaliśmy, manewrowaliśmy, manewrowaliśmy, stawiając i zwijając żagle. Wracaliśmy na kotwicę i znów wychodziliśmy w morze. Manewrowaliśmy, manewrowaliśmy, manewrowaliśmy, „wszystko równo jak oszalawszy”, mówiąc wileńską gwarą. Manewry te i ćwiczenia stawiania i zwijania żagli powtarzały się w nieskończoność, ale ciągle było coś, mówiąc z oszmańska, „nie ażebyś”. „Zdjęcie się” z kotwicy - skok na Bałtyk. Powrót. Rzucenie kotwicy. „Zdjęcie się” z kotwicy. Postój na kotwicy. A jak na kotwicy, to ćwiczenia szalupowe, nie mówiąc już o rytualnym codziennym szorowaniu idelanie białego pokładu piaskiem, czyszczeniu miedzi głowic kompasów, przyćmiewającej swym blaskiem nawet słońce.

W pierwszą, prawie naukową podróż, dla określenia dewiacji kompasów, wyruszyliśmy 20 maja aż pod Hel i z powrotem. Następne podróże były już tylko ćwiczebne, ale widok dawnego pasażerskiego żaglowca oceanicznego podniecił czyjaś na wysokim szczeblu hierarchii morskiej wyobraźnię i 4 czerwca musieliśmy zabrać w kilkunastogodzinny rejs morski na Hel wszechsłowańską wycieczkę geografów i etnografów.

Skutki zachwytu Wszechsłowian, oczarowanych podróżą na żaglowcu z zeszłego stulecia, nie kazały długo na siebie czekać. Następnego dnia, to znaczy 5 czerwca, zaokrętowaliśmy na „Lwów”, ni mniej, ni więcej, tylko okrągłe osiemset osób z Górnego Śląska - urządzając im wycieczkę pod żaglami po Bałtyku. Zachwyt Górnoślazaków był stokroć większy niż Wszechsłowian, ale myślę, że wpłynęły na to i lepsza pogoda, i duma z posiadania „Lwowa”.

Nie ustając w ćwiczeniach, dojrzewaliśmy powoli do wielkiej, oceanicznej podróży. W stawianiu i zwijaniu żagli o każdej porze dnia i nocy przy każdej pogodzie oraz w zwrotach przez sztag czy rufę doszliśmy do doskonałości - i wreszcie niedzielę 12 czerwca uznano oficjalnie za początek tegorocznej kampanii ćwiczebnej naszego żaglowca.

Po mszy wybraliśmy kotwicę i wyruszyliśmy w ogromną podróż dookoła... ale tylko Bornholmu i znów zakotwiczyliśmy na gdyńskiej redzie.

13 czerwca zwiędzia „Lwów” pani marszałkowa Aleksandra Piłsudska i tego samego dnia o godzinie 19 podnieśliśmy kotwicę, a że była cisza, ruszyliśmy napędzani silnikami kursem na Hel, rozpoczynając podróż na spotkanie prochów piewcy „Króla Ducha”, Juliusza Słowackiego*.

Od niewiele od nas starszych kolegów, piastujących już stanowiska oficerów na naszym żaglowcu, dowiadaliśmy się o wszystkim, co słychać w eterze. Inaczej mówiąc, o wymianie radiodepesz pomiędzy naszym żaglowcem a ORP „Wilja”, na którym w Cherbourgu złożono przywiezione z cmentarza Montmartre w Paryżu prochy wielkiego naszego wieszca.

Rano 20 czerwca uderzył w nas niepomysłny wiatr południowo-zachodni z kierunku, w którym mieliśmy właśnie spotkać ORP „Wilja”. Wiatr zaczął szybko przybierać na sile, osiągając dziewiątkę w skali Beauforta. Występowały przy tym silne szkwały z deszczem i stopniowo zwiększała się fala. Pomimo że szliśmy tylko pod sztormowymi żaglami, osiągaliśmy prędkość ośmiu węzłów i wkrótce znaleźliśmy się na Middle Bank, zbliżając się do Szwecji. Trzeba było zawrócić.

* Juliusz Słowacki (4 DC 1809 - 3 IV 1849). Prochy Słowackiego z cmentarza Montmartre w Paryżu przewieziono do Cherbourga, a stąd na ORP „Wilja” do Gdyni. W Gdyni przeniesiono je na ORP „Mazur”, z kolei w Gdańsku na wisłany statek „Mickiewicz”. Na nim przybyły do Warszawy, a z niej do Krakowa, na Wawel 28 VII 1927 roku.

Kapitan Maciejewicz polecił radiotelegraficznie skomunikować się z ORP „Wilja”. Według danych musiał być już na Bałtyku. Kapitan Maciejewicz poinformował dowódcę ORP „Wilja”:

„Lwów” ma za zadanie spotkać „Wilję” w morzu. Na razie przeciwny wiatr uniemożliwia zbliżenie się do przypuszczalnej linii kursu okrętu. Proszę pana komandora o podanie obecnej pozycji oraz czasu, kiedy okręt podejdzie do latarni Rozewie. Kapitan „Lwowa”.

„Wilja” natychmiast odpowiedziała:

„Radio Wilja” nr 8 20.06, godzina 14.50. „Lwów”, będę przez noc na kotwicy na wysokości Stilo. Wyjdę jutro około 7 rano i przejdę Rozewie między 11 a 12. Komandor Petelenz.

Wiatr wzrastał się i nie zmieniał kierunku. Wzięliśmy kurs na Stilo. Coraz większa fala napawała nas niepokojem o balast w postaci piasku. Czy nie przesypie się w ładowniach przy tak dużych przechyłach „Lwowa”?

Wiatr zaczął rwać nam żagle -jeden za drugim. Częściowo porwał bezan. Znaczną jego część udało się nam uratować. W strzępy poszedł dolny marsel grota i kliwer. Zwijanie żagli podczas sztormu uważaliśmy za wyborne „niedźwiedzie mięso” - zazdroszcząc tym, którym je przydzielono.

Chcąc jak najszybciej spotkać ORP „Wilja”, kapitan Maciejewicz nadał wieczorem drugą depeszę:

Dowódca ORP „Wilja”. Statek „Lwów”, godzina 20. Szerokość 33,24, długość 17, 32, kurs 160 - od rana mam sztorm od SW przechodzący w West, wysoka fala. Proszę o podanie pozycji. Kapitan Maciejewicz.

Wkrótce otrzymaliśmy depeszę, a w niej dokładną pozycję „Wilji”:

Radio „Wilja” nr 1020.06,20.35, „Lwów”. Na kotwicy-szerokość 45, 48, długość 17, 34. Odchodzę jutro rano, kurs rzeczywisty 081 stopni, prędkość 9, 3 węzła. Dowódca O PR „Wilja”. Petelenz.

Kapitan Maciejewicz uważał, że pomimo wciąż nie słabnącego wiatru południowo-zachodniego uda nam się przeciąć kurs „Wilji”, ale dopiero na wysokości Rozewia. Całą noc znów lawirowaliśmy w sztormie,

wysokiej fali i w szkwałach deszczu. „Mięsa niedźwiedziego” mieliśmy teraz w bród. Tymczasem wiatr zmienił się na zachodni i zaistniała możliwość podejścia do ORP „Wilja” w nocy. Kapitan jednak słusznie uważał, że ceremonia składania hołdu podczas sztormu i deszczu w nocy nie odpowiada powadze chwili, w dodatku „Wilja” stała na kotwicy.

Zrobiliśmy ponownie zwrot, licząc się z tym, że może uda nam się zbliżyć do „Wilji” w momencie, gdy będzie mijała Rozewie. Sztorm nie przekraczał dziewiątki w skali Beauforta, ale wzrastająca fala powodowała wielki dryf naszego żaglowca. Słowność komandora Petelenza zmusiła nas do położenia się w dryf przy kursie przewidzianym dla „Wilji”. Zaczęło się pilne obserwowanie dymów dla rozpoznania tego właściwego. Sztorm wzrastał, osiągając już dziesiątkę w skali Beauforta. Zbliżały się obserwowane dymy. Odkrywały się coraz to inne statki. Między innymi ukazał się olbrzymi parowiec angielski „Kowno”. Pasażerowie ze zdumieniem ujrzeli leżący w dryfie duży żaglowiec.

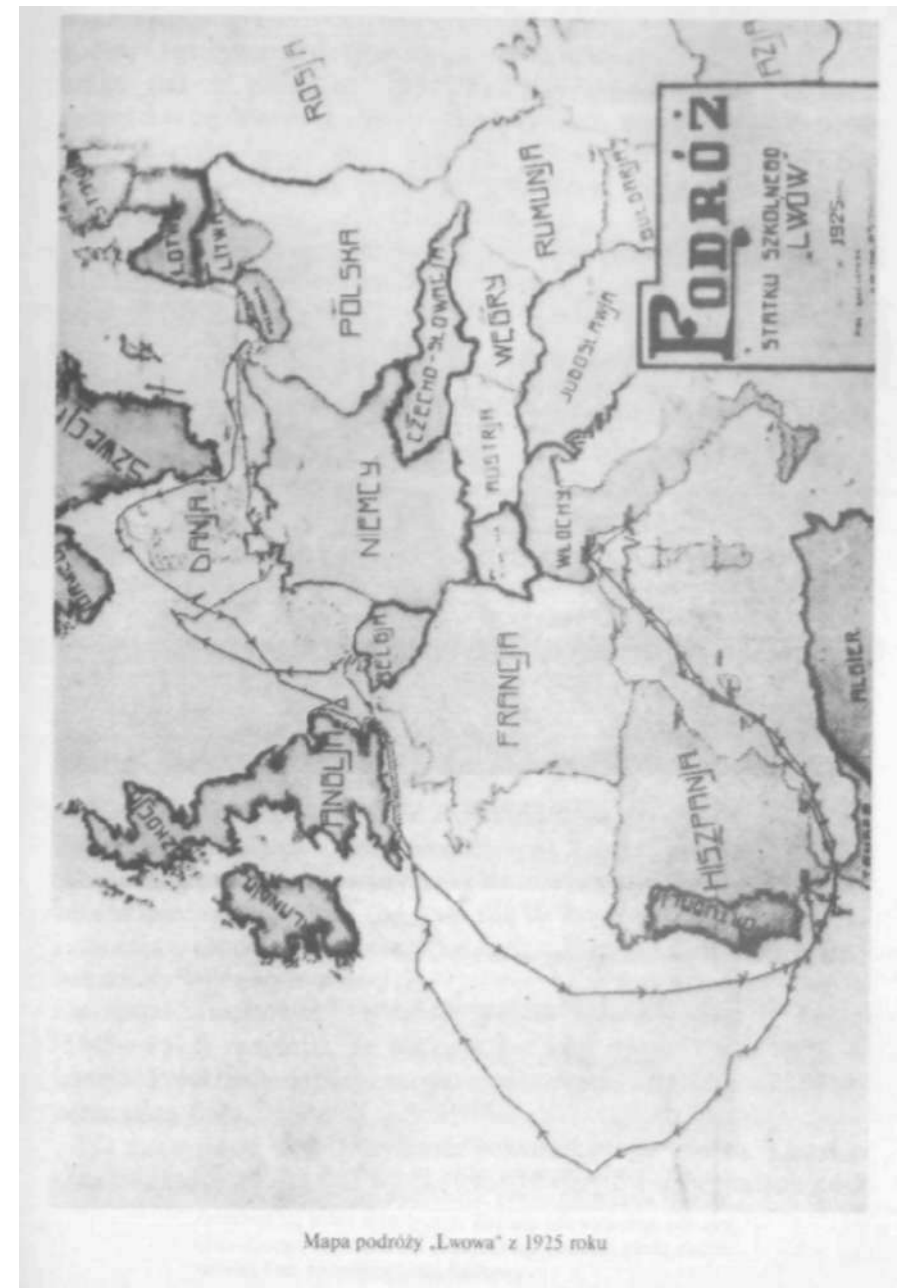
„Lwów”, będąc państwowym żaglowcem szkolnym, miał prawo oczekiwać, że „Kowno”, jako parowiec pasażerski, będzie salutować pierwsze. Kapitan „Kowno” zaś, zapewne dumny, że dowodzi tak wielkim parowcem, nie był skory do uznania tego. Po chwili jednak „Kowno” zniżyło w salucie banderę. Oddaliśmy salut przepisowo, zadowoleni z obrotu sprawy.

Wreszcie ujrzeliśmy dym „Wilji”. Nasz entuzjazm wyraziła depesza kapitana Maciejewicza:

„Lwów” 21.06.1927, godzina 08.00. Na wodach prastowiańskiego Bałtyku wita wieszczą w drodze powrotnej do Polski młodzież morską odrodzonej Ojczyzny. Statek szkolny „Lwów”.

Przygotowaliśmy się do powitania flagami sygnałowymi. Na ORP „Wilja” również nas zauważono i komandor Petelenz, rozumiejąc trudności manewrowania „Lwowem” przy szalejącym sztormie, zmienił kurs, sterując wprost na nas.

O godzinie 11.30 nastąpiło zbliżenie okrętu z żaglowcem. Gwizdek oznajmił: baczość! Załoga i uczniowie w szeregach wzdłuż burty, oficerowie w szeregu na rufie salutowali z powagą. „Wilja” oddała salut i powoli przechodziła za rufą „Lwowa”.



Mapa podróży „Lwowa” z 1925 roku



Nie chodzić w prawo

Statok szkolny „Lwów” 22-VI. 24
 Ciesielska

Mein.

Zakąski:
 Prockiwski a la nature.
 Ser: trappe, hollandais
 Sosol z uakaroviem
 à la „dwoio”

Beuf bouilli - Sos cebulowy
 Kartofle ułode.
 Salata - Ogórki poserie.

Kawa -

Ciastka -

Ser szwajcarski -

Kiua: Algérie,
 Bordeaux

Kidki: Polyska kuisikiwka
 Kaurak afarmity

Likiery: Mass.

• Nie wszystkie jadłospisy na statku szkolnym „Lwów” były tak okropne, jak opisał je „Brazylijczyk” przy przekraczaniu równika. Zachował się jeden autentyczny, Zawiera tak wytworne potrawy tylko dlatego, że oficerowie podejmowali obiadem panią doktor Jadwigę Titz. późniejsza panią Koskową.



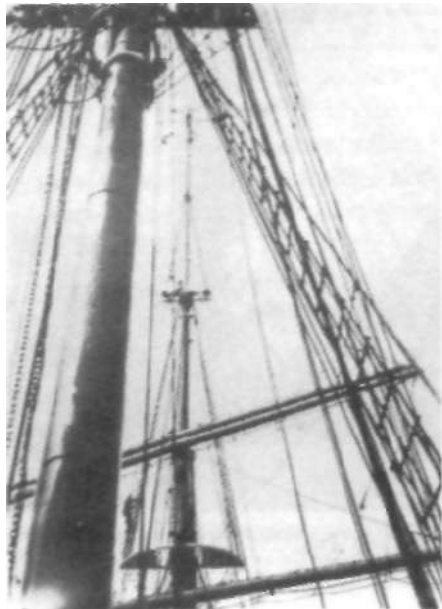
Na fokbombramrei



Faraon XX wieku - to jedno z wcieleń kapitana żeglugi wielkiej Stanisława Kubina
(fotomontaż Ewy Totwen - wg projektu K. O. Burchardta)



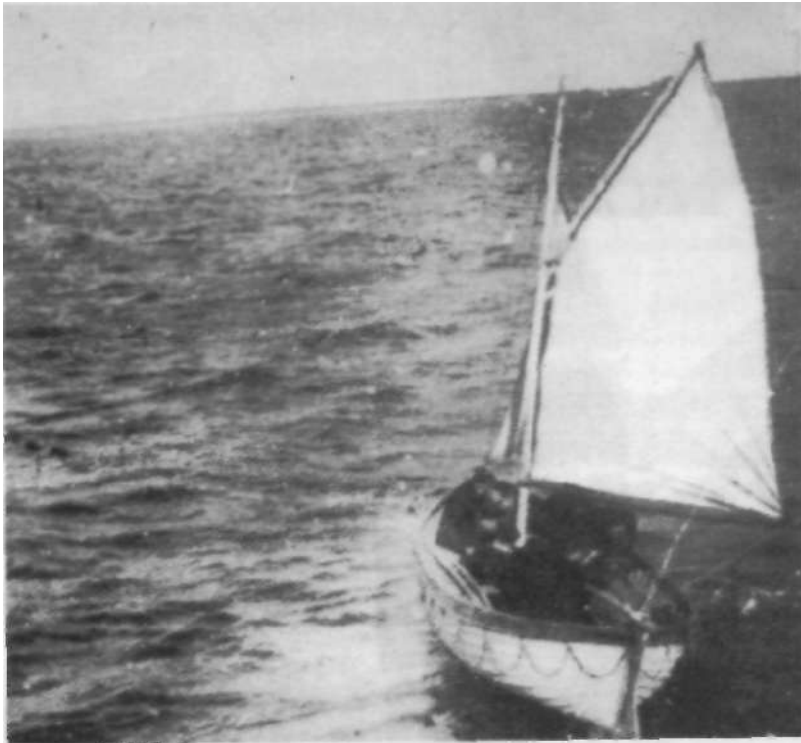
Scena na pokładzie "Lwowa"



Wyczyn Michaia Hłaski na „jabłku”



W podobny sposób salutował „Impregnable”



Nasza „lwowska” łódź ratunkowa była źródłem nowych wrażeń, środkiem zaopatrywania w żywność i korsarskim okrętem do zdobywania nowych lądów

Pozdrowienia flagami sygnałowymi według rytuału morskiego wykonane były przez obie jednostki przy huraganowym wietrze z nadludzkim wysiłkiem, bo flagi rwały się w strzępy.

Gdy ORP „Wilja” przechodził za rufą, ujrzeliśmy górny pokład zasłany purpurą i pokryty niezliczoną ilością kwiatów. Pod tym pokładem w hebanowej trumnie spoczywały szczątki piewcy „Króla Ducha”. W tej najbardziej uroczystej chwili przyszedł mi na myśl nie „Król Duch” i nie „Godzina myśli”, lecz króciutki fragment wiersza z pamiętnika:

*Niechaj mię Zośka o wiersze nie prosi,
Bo kiedy Zośka do ojczyzny wróci,
To każdy kwiatek powie wiersze Zosi...*

Podążaliśmy teraz za „Wilją” w honorowej asyście, zamiast mających jej towarzyszyć okrętów wojennych: ORP „Komendant Piłsudski” i ORP „Generał Haller”. Sztorm zmusił je do schronienia się za wyspę Bornholm. Idąc z wiatrem z rufy pod zwiększoną liczbą żagli zaczęliśmy „Wilję” wyprzedzać. I gdy na jej spotkanie wynurzył się zza Helu torpedowiec ORP „Mazur” z Komitetem Spotkania Prochów Wieszcza na swym pokładzie, popłynęliśmy dalej, przewidując ograniczoną możliwość manewrowania w Zatoce Puckiej. Widoczne już tam były inne okręty wojenne i flotylle rybackie płynące na spotkanie Wieszcza.

Odręczenie po okresie napiętej uwagi związanej z manewrami skierowało myśli w inną stronę. Do czasów gimnazjalnych i długich wykładów na temat Słowackiego. Arcydziełami swymi nie potrafił ugłaskać wielu mających mu za złe, że czynnie nie wziął udziału w powstaniu 1830 roku. Słowacki jednak uważał, że służyć Ojczyźnie musi i może tym, co potrafi najlepiej, i że:

*... gdyby się słowa
Mogły stać nagle indywidualami,
Gdyby Ojczyznę był język i mowa,
Posąg by mój stał, stworzony głoskami,
Z napisem „patri patriae”.*

Cyprian Norwid ujął to tak:

*„Gromem bądźmy pierw niżli grzmotem,
Oto tętnią i rżą konie stepowe;*

*Górq c zynyl... a słowa? a myśli... potem!...
Wróg pokonał już i Ojców mowę" -
Energumen tak krzyczał do Lirnika
I uderzał w tarcz, aż się wygięła.
Lirnik na to:
„Nie miecz, nie tarcz bronią Języka,
Lecz - arcydzieła!"*

Jarlowie

Pierwszą dalszą podróż ćwiczebną odbyliśmy na „Lwowie” do dobrze znanego kapitanowi Konstantemu Maciejewiczowi, dotychczasowemu starszemu oficerowi naszego barku, z okresu pierwszej wojny światowej rejonu Moonsundu, który penetrował jako dowódca okrętu podwodnego.

Była zupełnie niepodobna do tych, jakie dotychczas odbywaliśmy. Wyszliśmy bez ładunku, ze znacznie zmniejszonym stanem liczebnym uczniów. Część kolegów zdawała egzaminy. Na służbę w morzu wychodziło nas dziesięciu. Już to wystarczyło, by rozpierać nas duma. Pomimo znacznie zwiększonych obowiązków każda wachta uważała za ujmę dla siebie wywoływanie podwachty do pomocy przy ciężkich robotach. Troiliśmy się przy każdej pracy, byle obsłużyć wszystko bez czyjejs pomocy.

Zamiast granatowej przestrzeni oceanu mieliśmy teraz szarozielony Bałtyk i stałe lawirowanie pomiędzy wyspami Moonsundu. Dla praktyki kotwiczyliśmy we wciąż innych zatokach. Komendant przypominał sobie na tych wodach swoje młodzieńcze lata. Znał tu każdą wyspę i każde przejście.

Były to dla „Lwowa” wakacje „na wsi”. Musieliśmy przystosować się do nowych warunków życia. Nasze łodzie zaczęliśmy uważać za konie robocze, a kuter wiosłowy za wierzchowca czystej krwi arabskiej. Do największych atrakcji zaliczaliśmy codzienne prowiantowanie „Lwowa”. Mieszkańcy małych wysepek uważali nas za wybawicieli od kłopotu dostarczania nabrała na targ. Im bardziej samotna była wyspa, tym więcej dostawaliśmy prowiantu za tę samą cenę.

Takiego zaprowiantowania nie było chyba na „Lwowie” od czasu jego wodowania w 1868 roku. Wszystkie łodzie i kuter były stale w ruchu. Odkrywaliśmy wciąż nowe lądy, bawiąc się w wikingów. Jeśli dwie łodzie szły w kierunku któregoś z wysepek, prawo do robienia na niej

zakupów miała załoga tej, z której czyjaś ręka lub stopa pierwsza dotknęła wybranego łądu. Przynajmniej tak naśladowaliśmy legendarnych kapitanów wikingowskich łodzi, zwanych jarłami. Jeden z nich odciął mieczem lewą rękę i rzucił skrwawioną na łąd, wygrywając w ten sposób pierwszeństwo przed inną łodzią zbliżającą się jednocześnie do brzegu. Ich prawo bowiem przyznawało pierwszeństwo i wyłączność plądrowania tej załodze, która pierwsza postawiła stopę na brzeg lub dotknęła go ręką.

W przeciwieństwie do wikingów, wychodząc na łąd, zostawialiśmy w łodziach nasze fińskie noże, które nosiliśmy przy pasach. Któregoś dnia wygraliśmy ze Staszkiem Jaworskim prawo pierwszeństwa i wyruszyliśmy po zakupy do odległego od brzegu gospodarstwa. Ubrani tylko w drelichy i boso, szliśmy po miękkiej trawie do domostwa położonego pośrodku wyspy. Byliśmy już od niego o kilkanaście metrów, gdy zza kamiennego wału otaczającego zabudowania wyskoczyły dwa olbrzymie brytany.

Wszystkie kamienie na wysepce zostały skrzętnie zebrane i posłużyły do zbudowania ochronnego wału. W obejściu nie było widać żywej duszy. Brytany gnały na nas, „co koń wyskoczy”, obiecując warczeniem, że nas rozszarpią na kawałki. W pobliżu nie było ani drzewa, ani krzaków. Na własną obronę nie posiadaliśmy nic, prócz krzyku rozpaczki. Mieliśmy przed sobą jasną perspektywę, że broniąc się, obaj będziemy za chwilę jarłami - każdy pozbawiony jednej ręki. Wizja dzielnego jarła stała nam żywo przed oczami, lecz pogarda śmierci była w tym wypadku bezużyteczna.

Staszek miał talent do naśladowania Bustera Keatona, artysty filmowego, który z tragicznie spokojną twarzą stwarzał najweselsze sytuacje. Ta zdolność jednak okazała się obecnie zupełnie nieprzydatna.

Natomiast jeśli chodzi o mnie, pozostała mi z dzieciństwa znajomość paru słów psiego języka. Po sposobie szczekania mogłem poznać, o co psu chodzi. Czy jest to powitanie, czy gniew. Wiedziałem, jak powiedzieć: „Zlituj się nade mną” lub „Spiorę cię na kwaśne jabłko, zmykaj”.

Wpadło kiedyś w moje ucho zdanie, że pogodnie usposobienie można osiągnąć, jedząc sałate, banany lub biegając na czworakach, O ile dwie pierwsze rzeczy nie były zawsze w zasięgu możliwości, o tyle bieganie na czworakach stało się moją codzienną rozrywką. W szkole w Tczewie nakładałem robocze rękawice i co dzień z rana przed pobudką okrążałem boisko.

Nigdy nie wiadomo, co się kiedy przyda. Na porozumienie się z Jaworskim nie było czasu. Z narażeniem głowy postanowiłem wytłumaczyć brytanom, że mogę je również pokasać. Padłem na czworaki i używając najczystszej psiej mowy, przechodzącej w ryk niedźwiedzia, popędziłem na spotkanie wroga. Galopując na czworakach i szczekając, obiecywałem brytanom, że nie tylko je spiorę na kwaśne jabłko, lecz również zamorduję!

Były to brytany wykształcone, znające wszystkie odcienie psiej mowy. Gdy uświadomiły sobie, co je czeka, zawróciły. Jak na komendę, podwinęły ogony, wyciągnęły się jak charty i szorując brzuchami trawę ze skowytami oznajmiły: „Nie chcieliśmy wam zrobić przykrości! Przepraszamy! Prze-a-aj-pra-aj-aj-sza-aj-aj-aj-my!” I zniknęły za wałem, wzniciając swoim skowytami przerażenia popłoch wśród mieszkańców domostwa, bo wybiegło kilka osób, a ogarnięte paniką psy wciskały się do swych bud. Właściciele nie mieli pojęcia, co mogło tak przstraszyć ich olbrzymie psy. Ani wilków, ani niedźwiedzi na wyspie nie było. Przyglądali się nam z niepokojem. Gdy zobaczyli, że jesteśmy bez noży, w drelichach, z koskami na prowiant, z ich twarzy powoli znikł strach. Domyślili się, kim jesteśmy, ponieważ były tu przed nami inne wyprawy kolegów.

Psy przycichły, ale pilnie obserwowały nas z bud, gdy ładowaliśmy do koszy zakupione po bajecznie niskich cenach jaja, masło, chleb.

Gospodarze, dobrze mówiący po rosyjsku, byli bardzo zadowoleni ze sprzedaży swych towarów (uśmiechali się przyjaźnie), więc poprosiliśmy, by przywiązali psy, zanim wsiądziemy do łodzi, gdyż nie jesteśmy pewni, czy nie będą chciały wziąć odwetu za nastraszenie ich.

Gospodarz roześmiał się i spytał:

- Powiedzcie, coście psom zrobili?
- Nic nie zrobiliśmy - odpowiedziałem. - W dzieciństwie miałem parę psów i trochę znam „psi język”. Zaraz mogę zademonstrować tę mowę, jeśli ktoś przytrzyma psy, żeby nie rzuciły się w pana obronie, no i pan sam niech się nie przestraszy...

Chłopcy gospodarza usadowili się przy psach, a ja, nie stając już na czworakach, wyszczerzyłem zęby i ze straszliwym charczeniem „hrrr-hrrr-huuuu” przybliżyłem swą twarz do jego twarzy. Człowiek zbladł, a psy znikły w swych budach.

Ojciec i synowie - cała jego rodzina - wybuchnęli śmiechem. A my, bohaterzy jadownie, objuczeni wspaniałym łupem, wróciliśmy rozradowani na „Lwów”, na którym za namową Staszka jeszcze kilka razy musiałem demonstrować psie charczenie.

„Czy dlatego bijesz tego chłopca...”

12 lipca 1927 roku zapisaliśmy w księdze trapowej „Lwowa”, zakotwiczonego na redzie Gdyni, nazwiska realizatorów i aktorów z ekipy filmowej „Leofilm”. W księdze odtąd figurowali: reżyser H. Szaro, operator inż. Sztanwurcel, dyrektor administracyjny W. Markiewicz, doradca do spraw morskich W. Wolski, aktor J. Marr.

Gwiazdy pierwszej wielkości krajowego filmu, przepięknej panny Marii Malickiej, nie udało nam się obserwować. Szalała za nią marynarka wojenna na ORP „Kujawiak”. Czy podziwiano ją także na torpedowcu szkolnym ORP „Generał Sosnkowski” i na jachcie urzędu rybackiego „Gazda”, nie dowiedzieliśmy się.

Dni z filmowcami na pokładzie naszego żaglowca nie obfitowały w niezwykle wydarzenia pod względem przeżyć morskich, ale dały nam dużo do myślenia.

13 lipca wyszliśmy na pełne morze, by zrobić zdjęcia manewrów pod żaglami. Następnie stawialiśmy i zwijaliśmy żagle, a w przerwach ekipa filmowa nagrywała poszczególne sceny do filmu „Zew morza” według scenariusza Stefana Kiedrzyńskiego. Treścią filmu były dzieje syna młynarza (rolę tę grał Jerzy Marr), który uciekł na morze. Po kilkunastu latach wrócił do rodziny i swojej młodzieńczej miłości (Maria Malicka). Panienska jednak wyszła za mąż za bogatego dziwaka (Mariusz Maszyński). Młodzieniec znów opuścił rodzinne strony i wpadł w sidła bandy przemytników (w roli ich herszta - Stefan Szwarec). Z rąk złoczyńców wyratowała bohatera urzekająca pani Malicka.

Wszystkie „operacje” dla filmu nie robiły na nas szczególnego wrażenia, mimo że pierwszy raz mieliśmy z tym do czynienia, z wyjątkiem jednej sceny. Aktor zmuszany był w niej przez reżysera do powtarzania wiele razy jednego i tego samego zdania:

„Czy dlatego bijesz tego chłopca, że ja go lubię?”

Wszyscy obecni w pobliżu planu dawno już nauczyli się na pamięć kwestii aktora i -jak nam się zdawało - potrafilibyśmy powiedzieć ją z odpowiednią mimiką, gestami, nawet intonacją. Reżyser jednak wciąż nie był zadowolony z gry artysty i miał stale jedną i tę samą ocenę:

- Do niczego! Powtórzyć!

„Czy dlatego bijesz tego chłopca, że ja go lubię?”

- Do niczego! Powtórzyć!

I znów od początku:

„Czy dlatego bijesz tego chłopca, że ja go lubię?”

- Do niczego! Powtórzyć!

Wielu z nas po naradzie między sobą postanowiło zagrać tę scenę, byle uwolnić od mąk doprowadzonego - w naszym mniemaniu - do białej gorączki aktora. Ale nie śmieliśmy filmowcom przeszkadzać. Jeden z kolegów, bardziej przezorny i praktyczny, wyszeptał:

- Przygotujmy szalupę, bo chłop zaraz wyskoczy za burłę!

„Czy dlatego bijesz tego chłopca, że ja go lubię?”

- Do niczego! Powtórzyć!

Zaczęliśmy dyskretnie się zakładać, co zrobi delikwent: skoczy za burłę, wyrznie reżysera pięścią między oczy czy rąbnie go owym bitym chłopcem.

Najwięcej jednak przy kręceniu tych scen zastanawiał nas fakt, że reżyser kazał aktorom przedstawiać nigdy i nigdzie nie widziane przez nas typy marynarzy.

Ludzie filmu mogli przecież tu, na miejscu, na „Lwowie” przypatrzeć się nam, młodym, oraz porozmawiać ze starymi żeglarzami. Mieli przed sobą i wciąż filmowali „Bosmanka” - Jana Kaletę. Bosmanek spędził całe życie na małych żaglowcach, uważaliśmy go prawie za właściciela wschodnich wybrzeży Afryki. Rozmawiali z żaglomistrzem Waju, czyli Janem Leszczyńskim. Był on najwspanialszym typem marynarza, jakiego można sobie wyobrazić. Według nas należała do niego Antarktyda. Spędził na niej wiele miesięcy. Natomiast jakich marynarzy mieli reprezentować aktorzy filmu „Zew morza”, żaden z nas nie zdołał się domyślić. Fajki w zębach mogliśmy jeszcze darować, pomimo że Bosmanek nie używał jej nigdy, a żaglomistrz Waju - tylko od czasu do czasu. Jidnakże większość kolegów z niewiadomych względów rzeczywiście uważała fajkę w zębach za typowy symbol marynarskości. Ale miny i gesty, jakie prezentowali nasi goście podczas nagrywanych scen

- żeby za wszelką cenę odróżnić marynarzy od normalnych ludzi na lądzie - nie trafiały do naszej wyobraźni. Być może ją przerastały?

„Czy dlatego bijesz tego chłopca, że ja go lubię?”

- Do niczego! Powtórzyć!

Bity chłopak, jak mu kazano, robił z siebie półdidiotę, demonstrując przedziwne miny i pozy. Mieliśmy ochotę sprawić mu łaźnię za parodiowanie chłopca okrętowego. Szczególnie obrażony był na niego Tadek Klusiewicz, nasz chłopak okrętowy. Tłumaczyliśmy Tadekowi, że aktor nie jest winien, ale reżyser.

Wreszcie, doprowadzeni powtarzaną sceną do ostatnich granic wytrzymałości, zdecydowaliśmy się prosić reżysera, żeby nam wyjaśnił, w jaki sposób ofiara, nad którą się znęca, może jeszcze mieć ochotę i siłę, by oddać wymagowany przez niego wizerunek „ideału marynarza”. Nasz niepokój o zdrowie „kata i ofiary” stał się prawdopodobnie do tego stopnia widoczny, że filmowcy naraz dali spokój beznadziejnej scenie.

I tylko nasz kolega, zwany Mistrzem Magii, przejrzał ich chyba do głębi, bo gdy zniknęli z naszego pola widzenia, powiedział:

- Całą tę scenę odegrali na pewno tylko po to, żeby nam pokazać, jak trudna jest praca aktora. Może bali się, że a nuż zechcemy zastąpić ich w filmie?

Kto wie, czy Mistrz Magii nie miał racji?

Chyba nam się to śniło

Był lipiec, niedziela. Nasz szkolny bark „Lwów” stał zakowiczony na redzie w Gdyni w odległości przeszło mili od brzegu. Właśnie wróciliśmy z krótkiej podróży do Moonsundu. Odpoczywaliśmy, czekając na kandydatów przed podróżą na Maderę. Wielu kolegów pojechało nawet na kilka dni do domów.

Gdynia w roku 1927 była w powijkach - ludności niewiele. Przyjezdni, chcąc obejrzeć „Lwów”, wynajmowali łodzie rybackie, opływali nasz bark i wracali do Gdyni. Na morzu i na pokładzie „Lwowa” panowała słoneczna, idealna cisza.

Naraz ucznia trapowego zaniepokoił widok dwóch kolorowych czepków na powierzchni wody. Najprawdopodobniej należały do dziewczyn. Na głowach mężczyzn w Gdyni nie oglądaliśmy takich barwnych nakryć. Kolorowe główki zbliżały się z widocznym zamiarem dostania się na nasz żaglowiec.

Utrzymując ściśły ceremoniał morski, żaden z nas nie położył się na relingu burty i nie napawał się widokiem obcych osób. Gościnny trapowy na wszelki wypadek spuścił do wody dolną platformę trapu, aby ułatwić pływaczkom odpoczynek. Obserwowane przez nas, wyjątkowo dyskretnie, zostały jednogłośnie uznane za dzielne. Dotychczas ani jeden pływak nie ośmielił się przypłynąć na nasze odległe kotwico wisko.

Kolorowe główki zbliżały się coraz szybciej. Gdy były już kilka metrów od burty, jedna spytała wpatzonego w nią trapowego (ten miał nie tylko prawo, ale i obowiązek patrzeć):

- Proszę pana! Czy jest na „Lwowie” Staszek Wiśniowski?
- Tak jest, proszę pani! Jest! - radośnie odpowiedział trapowy.
- To może pan będzie tak uprzejmy i go poprosi - rzekła ta sama główka.

Nasz niezawodny telefon bez drutu natychmiast zawiadomił Staszka, że dwie cudne syreny przypłynęły z Gdyni, są w wodzie za burta, mówią ludzkimi głosami i chcą go zobaczyć.

Staszek nie wierzył, by ktoś mógł dopłynąć z tak daleka. Ośmieszyły się, dając wiarę, że są to w dodatku dwie dziewczyny, które przypłynęły specjalnie, by o niego pytać.

- Staszku, naprawdę są! Wyjdź szybciej! Z tak daleka płynęły. Muszą odpocząć.

Niechętnie, ociągając się, Staszek raczył wyjść z międzypokładu i wejść na trap. Obie kolorowe główki na jego widok wydały okrzyk radości. Staszek zbiegł na zanurzony podest trapu i po chwili wprowadził dziewczęta na pokład.

Niestety! Nie znaleźliśmy dostatecznie wspaniałych słów do powiedzenia tego, co chcieliśmy, na ich temat.

Dziewczęta były piękne, zgrabne, odważne. Staszek przedstawił je nam:

- Moje koleżanki gimnazjalne ze Lwowa: Tola i Mira Niemczewskie. Głęboko skłoniliśmy się paniom w uznaniu ich odwagi i pełni szacunku dla nich nie ruszyliśmy się z miejsca.

Staszek po krótkiej wymianie zdań zszedł z przybyłymi do międzypokładu. Domyśliliśmy się, że przebierze je w swoje drelichy. Rzeczywiście, po chwili trójka zjawiła się na pokładzie.

Zanim zdecydowaliśmy się na zainicjowanie towarzyskiej rozmowy, obie przebrane w drelichy dziewczyny znalazły się na wantach grotmasztu. Szybko i zwinnie, idąc na bosaka za Staszkiem, przeszły trudne podwantki marsa. Po chwili były już na salingu - trzydzieści metrów nad pokładem.

Od zachwytu nad sprawnością dziewcząt mąciło nam się w głowie.

Lwowianki przeszły z want na pertę najwyższej rei. Przesunęły się po niej do noku rei, pohnęły się, jakby stale mieszkwały na bombramrei.

Z podziwu dla ich zręczności nie potrafiliśmy się nawet dzielić wrażeniami. Niepokoiła nas przy tym myśl, że mogą się zapalać w za szerokich dla nich drelichach Staszka.

Szybko przesuwał się po percie do masztu, przeszły na jego wanty i po chwili były już na pokładzie.

Nie ochłonęliśmy jeszcze z podziwu dla ich akrobatycznej zwinności, gdy błyskawicznie zrzuciły z siebie drelichy, uściśnęły dłoń Staszka i mignęły nad relingiem burty.

Oczarowani patrzyliśmy na Staszka, aż któryś z nas wypowiedział najmądrzejsze w tym momencie zdanie:

- Chyba nam się to śniło!

Apoksyomenos

Trzynastkę zawsze uważałem dla siebie za szczęśliwą. 13 kwietnia 1927 roku Wiosenne Zawody Sportowe w Szkole Morskiej w Tczewie miały się ku końcowi. Przewaga chyliła się na naszą stronę, ale Niemcy usiłowali wygrać zawody za wszelką cenę.

Mieliśmy w Szkole Morskiej wspaniałych zawodników w szabli, boksie, biegach na sto i więcej metrów, nie mówiąc już o talentach w piłce nożnej i skokach.

Byłem właśnie po swoim wyczynie w rzucie kulą (pierwsze miejsce) i spoczywałem na laurach, gdy dopadli mnie koledzy z żądaniem, abym jeszcze wystąpił na ringu w wadze ciężkiej, bo nasz kolega, Zygmunt Góra, czuje się niedysponowany. Tłumaczyłem, że od pięciu lat nie miałem na rękach rękawic bokserskich, że bez treningu niemożliwe. Na pewno przegram walkę. Nie przekonało to moich kolegów. „Honor szkoły jest zagrożony i nie ma gadania. Musisz!”

Przedtem już zmusili mnie do rzutu kulą. Nigdy nią nie rzucałem. Po rzucie kulą z kolei zmusili do rzucania dyskiem. Rzucałem nim dosłownie kilka razy w życiu. O swym rzucie dyskiem przeczytałem następnego dnia w gazecie tczewskiej:

Brutalna siła Borchardia o mało co nie spowodowała katastrofy przy rzucie dyskiem.

Rzeczywiście - zmuszony — cisnąłem go, ale mi się wymknął i padł przed publicznością, wzniciając wysoki gejzer piasku.

Mój boks miał krótki żywot i amerykańskie pochodzenie. Do Wilna w roku 1921 przyjechali przedstawiciele amerykańskiego zrzeszenia inżynierów Polaków z firmy Agromotor i zaproponowali mojemu ojczymowi prowadzenie ich placówki w Wilnie. Miała ona zaopatrywać Wileńszczyznę w traktory, w małe kalifornijskie żniwiarki, w kosiarki, sierpy, kosy, w bryczki szydłowieckie z zakupionej przez nich fabryki

bryczek w Polsce, samochody Dodge'a, maszyny do pisania Fox itp. Przedstawiciele tej firmy, inżynierowie Orzechowski i Przewołocki ze Stanów Zjednoczonych, byli gośćmi w naszym domu.

Następnego dnia rano usłyszeliśmy dochodzące z ich pokoju, jak nam się wydawało, odgłosy walki. Ponieważ nikt nie wołał o pomoc, nie śmieliśmy wejść ani pukać i pytać, co się dzieje. Zaciekawiony tymi odgłosami, starałem się być na linii ich pokoju i łazienki. Naraz drzwi się otworzyły i jeden z inżynierów stanął w progu. Śmiejąc się kończył rozmowę z kolegą i zdejmował „oszałamiające” rękawice bokserskie. Oglądałem je po raz pierwszy z bliska. Od nich wszystko się zaczęło. Obdarowany dwiema parami tych rękawic, po szybkim wybiciu obu kciuków w wielu walkach, dałem sobie spokój. Z tego okresu zapamiętałem tylko tyle, że należy uderzać z szybkością jednej setnej sekundy i z siłą wagi całego własnego ciała, jako masy napędowej i uderzeniowej. Najskuteczniejsze są uderzenia w szczękę. Bywają decydujące. Nie miałem więc wątpliwości, że zostanę pobity przez wytrenowanego i przygotowanego do walki Niemca.

Chyba że uda mi się ten sierpowy w koniec szczęki. Innego ciosu nie będę usiłował nawet zadać, by się nie odkrywać, innymi słowy, nie narażać swych czułych miejsc na uderzenia przeciwnika.

Co się stało Zygmuntowi Górze, że nie mógł stanąć do walki, nie dopytywałem. Zawdzięczałem jemu drugie miejsce w grze w szachy. Gdy ogłosiliśmy zawody na mistrza w grze szachowej naszego żaglowca „Lwów”, zgłosiło się tylko dwóch zawodników. Ja i Góra. Otrzymałem drugie miejsce.

Wyczyny sportowe w moim życiu wyglądały mizernie, choć dysponowałem dużą siłą fizyczną. Zawdzięczałem ją mojej matce. Szykując się do tej beznadziejnej dla mnie walki bokserskiej, przebiegałem pamięcią wszystkie etapy ćwiczeń i zawodów, aż do tego momentu. Pamięć moja zanotowała z najwcześniejszego dzieciństwa (nie miałem jeszcze trzech lat) rozłożony na podłodze pled. Leżymy na nim z mamą, z końcami stóp w otworze między podłogą a szafą. Ćwiczymy mięśnie brzucha. Ćwiczenie to bardzo lubiłem, więcej od innych, uprawianych codziennie i bardzo systematycznie. Działo się to jeszcze w Paryżu. Dlaczego tak ćwiczymy, dowiedziałem się dopiero po powrocie do Polski od babuni, żyjącej epoką powstania styczniowego. Babunia nie pozwoliła nigdy na ścięcie chociażby jednego drzewa w jej mateczniku, ponieważ według niej każde drzewo może kiedyś służyć za tarczę

powstańcowi. Powstańcy muszą być silni i zdrowi, by zwyciężyć i przetrzymać wszelkie trudy. Mama, wychowana w tym duchu, na pierwszym planie stawiała moje przygotowanie do powstania.

Gdy umiałem już czytać, w książeczce mamy, służącej do prowadzenia naszych ćwiczeń, na której widniał posązek nagiego greckiego atlety, Apoksyomenosa, przeczytałem opis jego mięśni:

Młodzieniec, który służył za model do wspomnianego posągu, mógł zapewne unieść na swym brzuchu ciężar małej lokomotywy.

To zdanie posłużyło mi za drogowskaz na całe życie: „Mieć takie mięśnie na brzuchu, by wytrzymały ciężar małej lokomotywy!” W tym celu, z biegiem lat, uprawiałem już nie tylko „Mój system” (taki tytuł nosiła książeczka Millera, według której ćwiczyłem wraz z mamą), lecz i wszystkie inne systemy gimnastyk dostępne dla mnie po wyszukaniu ich w księgarniach - z dziu-dżitsu włącznie.

Cyrk był dla mnie miejscem kultu siły i sprawności fizycznej. Zaczęłem uprawiać również akrobatykę „parterową” i bieganie na czworakach. Biegi te miały zapewnić dobre samopoczucie. Na rękach chodziłem równie dobrze jak na nogach. W klasie maturalnej gimnazjum byłem założycielem i prezesem kółka... chodzenia na rękach. Drażek urządziłem sobie w domu, w korytarzu. Naturalnie, nie mogłem na nim ćwiczyć „olbrzyma” czy „słońca”, ale stał się dla mnie prawie podłogą. Przygotowywałem 12 numerów akrobatycznych, by wystąpić z nimi w cyrku - aż nagle przyszła kolej na walkę francuską. Opętany nią, chciałem wstąpić do trupy atletów. Namawiał mnie do tego atleta Kornacki, z którym przypadkowo się zaprzyjaźniłem. Matka przedtem wyblagała ode mnie zdanie matury. W jakimś zakątku mojego mózgu przez wiele lat istniała chęć występowania w cyrku, aby dowieść sprawności i siły.

Z atletami jedna walka się powiodła, druga nie! Atlety - Ostoja z Górnego Śląska - z którym walczyłem, zastosował prawidłowy chwyt, ale ja, zbyt dufny w swoją siłę, zamiast przepisowo natychmiast paść z przeciwnikiem na materac i wyjść piruetem, to znaczy na głowie, przetrzymałem o chwilę za długo upadek i po natychmiast zakończonej walce wróciłem do domu z prawie unieruchomionym ramieniem. Następnego dnia pobiegłem na ulicę Garbarską do przychodni lekarskiej, do profesora Muszyńskiego, prosząc o ratunek z zachowaniem tajemnicy (uczniom nie wolno było występować w cyrku). Rozebrałem

się, profesor mnie obejrzał, nic nie powiedział i wyszedł z pokoju. Wrócił z kilkoma lekarzami i pokazując mnie powiedział: „Popatrzcie, co u nas rośnie!”

Największy zachwyt wśród lekarzy wzbudziły moje apoksyomenowskie mięśnie brzuszne. Trzy miesiące unieruchomienia prawej ręki nauczyły mnie pisanie lewą.

Piłkanożna podobałami się, dopóki nie „zrobili” mnie „gołciperem”, jak - kalecząc język angielski - nazywano bramkarza. Padłem przed bramką z piłką koło głowy, którą widocznie trudno było odróżnić, bo koledzy odnieśli mnie nieprzytomnego do domu. Nie wzbudzałem wówczas w oczach mamy ani uznania, ani litości. I tak piłkę po-grzebałem na zawsze.

W księgarni trafiłem na książkę pt. „Wychowanie fizyczne Yogów Hatha Yoga” autorstwa Ramacharaki. Pomimo że w Akademickim Związku Sportowym podczas studiowania prawa na Uniwersytecie im. Stefana Batorego w Wilnie rokowałem jakieś nadzieje nawet w skoku o tyczce, doszedłem do przekonania, że moje ciało nie jest mną, a tylko moim mieszkaniem, bo w tym samym czasie, gdy ja chciałem uczyć się języka francuskiego, moje ciało akurat wołało kąpanie się w rzece i przebywanie w lesie.

Zrozumiałem, że ciało należy szanować i utrzymywać zawsze w dobrym zdrowiu, a nie bezmyślnie nadwierać dla niezdrowych ambicji w zawodach. Ciało moje ma służyć mnie, a nie mną rządzić. Nie wyżyłem się jednak biegania na czworakach, jako źródła dobrego humoru, oraz chodzenia na rękach. Uprawiałem też stanie na głowie, które było przez hatha-jogę popierane, jako odmładzające i szybko utleniające organizm. Zaprzestałem uprawiania walki francuskiej, boksu i udziału w zawodach. Podczas podróży do Szwecji wykorzystałem swe akrobatyczne zdolności, demonstrując je Szwedom w porcie Oxelösund z Kotem Kowalskim. Chcieliśmy pokazać, że my, Polacy, coś potrafimy, bo akurat nie było z nami na naszym dziewięciowiosłowym kutrze reprezentacyjnych śpiewaków. Otrzymaliśmy z Kotem dwie olbrzymie tabliczki czekolady. Przyjeliśmy je z wielkim wstydem, bo przecież nie o to chodziło. Występować kazał nam honor szkoły.

Teraz ponownie zaszachowano mnie tym argumentem. Dla honoru szkoły, wbrew moim przekonaniom, miałem dać się pobić, bo nie wierzyłem w ten sierpowy w szczękę przeciwnika. W narzuconym płaszczu kąpielowym czekałem na sygnał: ring wolny.

- Ring wolny! - usłyszałem. Zrzuciłem płaszcz i przez sznury wszedłem na udeptane zwycięstwami kolegów deski ringu. Stałem w narożniku i czekałem na nałożenie rękawic, pilnie oglądając muskularnego Niemca. Zauważyłem, że mój przeciwnik nie odrywa oczu od mego brzucha. Po chwili oznajmił, że się poddaje. Zwyciężył Apoksyomenos!

W tym samym roku byłem bliski spełnienia swych marzeń - występów w cyrku. Wracając z Madery, „Lwów” rzucił kotwicę na redzie Cherbourga. Lekarz okrętowy, dr Mieczysław Węglewski, „Dyzio” (Petruszewicz) i ja wyruszyliśmy do Paryża.

Któryś z wieczorów postanowiliśmy spędzić w jednym z najlepszych paryskich kabaretów. O wyborze zdecydowała nie rozbieżność zdań, a tylko moje wspomnienia. Pamiętałem, że moja matka lubiła „Moulin Rouge”. Doktor z Dyziem poszli do „Folies Bergeres”. W tej podróży czułem szczytową kondycję, sprawność i siłę fizyczną. Stojąc w foyer „Moulin Rouge” w mundurze marynarskim ze złotymi kotwicami na naramiennikach, pod pachą mając tak ułożoną czapkę, że można było na niej przeczytać napis *Szkoła Morska*, wyglądałem prawdopodobnie jak posąg Guliwera. Tłoczący się koło mnie wydawali się mali, słabi i bladzi. Uważali mnie zapewne za coś niezwykle czołotycznego.

Naraz moją uwagę zwróciła grupa eleganckich panów, wciętych w pasie, z rzucającą się w oczy sprawnością fizyczną. Nie miałem wątpliwości, że mam przed sobą gimnastyków. Niedwuznacznie patrząc na mnie uśmiechali się, coś do siebie mówiąc. Olśniła mnie myśl, że moje marzenia o cyrku mogą się spełnić. Musiałbym porzucić szkołę, z której byłem zadowolony, i „Lwów”, który kochałem. Ale nie zawsze człowiek jest panem myśli, pomimo że mogą być one bardzo bezsensowne. Zachowanie tych panów coraz bardziej utwierdzało mnie w przekonaniu, że zaproponują mi wstąpienie do ich ekipy. Czułem się na siłach w szybkim czasie opanować najbardziej zawiłe ćwiczenia. Widziałem już siebie „latającego” pod kopułą cyrkową z jednego trapezu na drugi. Powodzenie będę miał zapewnione, nie miałem wątpliwości. Już teraz wzbudzam podziw!

Upojony tymi myślami zobaczyłem, jak trzech panów oddziela się od grupy pozostałych i zbliża lekkim, elastycznym krokiem kursem wymierzonym na mnie z wieścią zaangażowania mnie do swego zespołu. Już byłem przygotowany, że przemówią do mnie po francusku, gdy stanął przede mną najstarszy z nich. Uderzając prawie niedostrzegalnie

obcasami rzekł piękną polszczyzną: - Pułkownik dyplomowany, szef Szkoły Polskiego Sztabu Generalnego w Paryżu. - Drugi pan przedstawił się jako podpułkownik... Trzeci - również podpułkownik...

Czułem, jak spadam spod najwyższej kopuły cyrkowej na piasek nie osłoniętej siatką areny. Pomimo doznanego zawodu udało mi się w odpowiedzi również stuknąć obcasami. Wyprężyłem się i trzymając czapkę w rękę zameldowałem przepisowo. Taki to a taki... uczeń drugiego kursu nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie w podróży ćwiczebnej z Madery na żaglowcu szkolnym „Lwów”, zakotwiczonym w Cherbourgu.

Pułkownicy uśmiechali się, kolejno podając mi rękę. Po tym przywitaniu szef Szkoły Polskiego Sztabu Generalnego w Paryżu powiedział:

- Przyszliśmy podziękować panu za wspaniałą reprezentację Polskiej Marynarki.

Znów zwyciężył Apoksyomenos.

Potem, potem...

P „Był dzień Patrona, uroczyste święto...” Dwie doby „słońca średniego” dzieliły go od wiosennego zrównania dnia z nocą roku 1927. Czwórkami wymaszerowaliśmy z naszej Szkoły Morskiej w Tczewie na uroczystą akademię w sali gimnazjum męskiego. Wykładowcy nasi, z inspektorem Gustawem Kańskim, wyruszyli wcześniej i w chwili gdy weszliśmy na salę, siedzieli już w pierwszym rzędzie wśród zaproszonych gości.

Mądre, ochronne prawo przyrody nadało inspektorowi groźną postać. Wysoki i barczysty, uzupełniając to prawo natury, usiłował przybierać surowy wygląd i używać zwięzłej mowy. Ani jedno, ani drugie jednak mu się nie udawało. Surowość zaczynała się i kończyła na wrodzonym groźnym wyglądzie. Nigdy nas nie karał i we wszystkich wypadkach stawał w naszej obronie, interesując się nami i wiedząc o każdym z nas znacznie więcej, niż myśleliśmy. Zwięzłość miała polegać na szybkim wymawianiu słów, ale niekiedy je powtarzał, co niszczyło zamierzoną zwięzłość. Uczył nas morskiej praktyki, której podręcznik, pierwszy w języku polskim, musiał sam napisać. Podręczniki z dziedziny morskiej wówczas w ogóle nie istniały.

Traktując nas jak rodzone dzieci, zwracał się do nas zwykle, mówiąc „zwięźle”: „Chłopcy, chłopcy... rozumiecie, rozumiecie... należy to wykonać szybko, szybko...”

W wypadku gdy miał do czynienia z liczbą pojedynczą, to mówił jeszcze bardziej „zwięźle”: „Chłopcze, chłopcze...”

Wykłady ilustrował wspomnieniami ze swego bogatego doświadczenia, udzielając praktycznych wskazówek, jak na przykład należy patrzeć oczami oficera ładunkowego na przedmioty i jakie można mieć kłopoty:

„Chłopcy, chłopcy! Pamiętajcie, jeśli będziecie mieli beczki z dobrym winem, to jeśli na beczkach zobaczycie świeże ślady naruszenia obręczy,

musicie to podać w swych uwagach o przyjętym na statek ładunku. Obręcz mogła być podniesiona w celu zrobienia otworu, wytoczenia wina i dolania wody. W takim wypadku znajdziecie ślad po nowym zabitym kołku. Mieliśmy kiedyś ładunek beczek kawioru. Obręcze były naruszone. Ale waga się zgadzała. Nie wiedzieliśmy, co się za tym może kryć. Okazało się, że wybrano znaczną część kawioru i zastąpiono go przez sago. Tak, sago! Chłopcy, chłopcy! Musicie zawsze bardzo uważać i zawsze wszystko zapisywać".

Konieczna w każdej szkole morskiej dyscyplina wojskowa miała jeszcze to podłoże, że Szkołę Morską w Tczewie założyło w czerwcu 1920 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych, a pierwszy nasz żaglowiec szkolny nosił przed nazwą skrót ORP - Okręt Rzeczypospolitej Polskiej. Od pierwszego stycznia 1922 roku szkoła przeszła do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zaś inspektor donaszał swoje wojskowe mundury i stosował zwyczaj - według niego - sposób wyrażania się wojskowych.

W owym, marcowym, dniu zajęliśmy miejsca z tej samej strony, co inspektor, w następnym rządzie za nim. W drugiej połowie sali siedzieli uczniowie - gospodarze tej sali. Zaczęła się prelekcja. Naraz drzwi się otworzyły i zupełnie jak w modnej wówczas piosence „Cicho na paluszkach, cicho na paluszkach..." wszedł nasz kolega, który tego dnia musiał pozostać w szkole, ponieważ pełnił służbę pod dzwonem. Stąpając wciąż na palcach trzymał kurs na nabieżnik w postaci naszego inspektora. Widać było, że chce dobić do niego od rufy.

Ścisnęliśmy się, by dać mu miejsce na krześle, żeby nie zrobił zamieszania, stając naprzeciwko prelegenta. Inspektor miał w tym czasie wzrok zwrócony na mówcę i nie widział wejścia ucznia na salę ani manewrów przy dobijaniu do jego osoby. Uczeń wyciągnął swą „mównicę" jak mógł najbliżej trąbki eustachiuszowej inspektora z jego lewej burty i „odkręcił kurek, puścił gaz", jak mówiliśmy wówczas w szkole.

- Panie inspektorze - wyszeptał.

Inspektor widział, w jaki sposób zajmowaliśmy miejsca za nim, więc słysząc głos jednego z nas, odpowiedział również szeptem: - Potem! Potem!...

Zauważyliśmy natychmiast, że końce uszu inspektora pokryła purpura. Ułożenie tych dwóch barw pionowo oznaczałoby: „Nie odpowiadam za swe ruchy!"

f

Twarz służbowego przybrała rozpaczliwy wyraz, ale bez oznak rezygnacji. Patrzył na prelegenta wzrokiem, w którym każdy z nas z łatwością wyczytał prośbę: „Zrób przerwę! Napij się wody!"

Prelegent nie był nawigatorem i nie zrozumiał niemej prośby służbowego. Nie zwrócił w ogóle na niego uwagi. Służbowy był dla niego powietrzem, pyłem. A może bał się, że zgubi wątek? Mówił z pamięci i - jak nam się wydawało - improwizował niekiedy na poczekaniu.

Twarz służbowego przybrała po chwili wyraz, jakby miał zamiar skoczyć do wody głową. Wciągnął kilka razy powietrze. Głęboko! Oddychał ciężko. Widać było, że się sam ze sobą mociuje. Wreszcie, gdy odwaga wzięła górę nad niezdecydowaniem, zbliżył „gaśnicę" (tj. nos) do inspektorskiego ucha i wyszeptał:

- Panie inspektorze!

Ognie świętego Elma, tak często ukazujące się nawigatorom, pojawiły się teraz nad uszami inspektora. Były koloru purpury.

Inspektor odwrócił nieco głowę. Ukazał się płonący krwawą zorzą policzek i jednocześnie usłyszeliśmy syk, a w nim trzy słowa:

- Powiedziałem: Potem! Potem!...

Głowa inspektora wróciła na miejsce, ale ognie świętego Elma nad uszami pozostały.

Służbowego ucznia zaliczaliśmy do odważnych. Widzieliśmy, że nie rezygnuje, ponieważ nie podniósł kotwicy i nie wyszedł z sali. Wprost przeciwnie: jeszcze się bardziej zakotwiczył, siadając głębiej w krześle. Było rzeczą jasną, że jest to klasyczne „nawigacyjne przeczekanie" dla wyjaśnienia sytuacji.

Służbowy zaczął teraz badać stan prelegenta, licząc, że się wreszcie zmęczy i napije się wody przygotowanej dla niego w szklance. Ale prelegent, zajęty dobieraniem słów i wiązaniem ich w zdania, nie zwracał uwagi na zawartość stojącej przed nim szklanki. Nie zdradzał oznak ani łaknienia, ani zmęczenia. Mówił i mówił...

Zachowanie prelegenta nie wniosło nowych czynników do zmiany sytuacji. Kończył się przewidziany przez służbowego okres nawigacyjnego przeczekania. Należało działać. W momencie gdy prelegent postawił w powietrzu kropkę po pięknie zaokrąglonym zdaniu, służbowy taranującym ruchem zbliżył swą „część ciała, która niektórym uczniom służy wyłącznie do noszenia czapki", według wyrażenia kapitana A. Ledóchowskiego, do ucha inspektora i wyszeptał:

- Panie inspektorze!...

Z lekka przygasłe nad uszami ognie znów buchnęły pełną siłą żaru. Nad kołnierzykiem inspektora ukazała się zorza koloru, który dobrym żeglarzom znamionuje silny wiatr: purpurowa czerwień, pokrywająca kark i szyję. Siła wielu tysięcy świec dobrej latarni morskiej zabłysła w oku inspektora zwróconym do służbowego. Wypowiedź brzmiała zwięźle:

- Powiedziałem, że potem! Potem!...

Ciało służbowego natychmiast po tych słowach przyjęło postawę na „odtrąbiono”. Po trzech niepisanych, ale przepisowych, próbach oddał się czekaniu na okazję.

Prelegent, „czując się wspaniale na swym ujeżdżonym, starym mustangu”, był niezmordowany. „Naród” - to znaczy my uczniowie - byliśmy już zmęczeni. W szkole tak długo nikt nie „trzymał się rzeczy”. Największy nasz krasomówca i jednocześnie nasz naczelny wychowawca, kapitan Adolf Hryniewiecki, pomimo że upajał się swoją mową - nie przekraczał nigdy pół godziny. „Naród” uważał, że wszelkie oficjalne przemówienia, przekraczające pół godziny, również z naukowego punktu widzenia nie są w stanie utrzymać napiętej uwagi słuchaczy. Wszystko, co ponadto, było czczym popisywaniem się wymową i zabieganiami czasu, z którego — bądź co bądź - składało się nasze życie.

Już druga godzina dobiegała końca, a prelegent wciąż mówił, nie popijając wody. „Naród” nie spał jedynie dlatego, żeby się dowiedzieć, co służbowy uczeń powie inspektorowi. Jeśli któryś z nas nawet się zdrzemnął, to po przebudzeniu natychmiast pytał:

- Czy służbowy już to powiedział, co miał powiedzieć?

I oto nareszcie, o godzinie dwudziestej drugiej czasu średnioeuropejskiego, skończyło się przemówienie. Nie przebrzmiały jeszcze echa oklasków, gdy inspektor odwrócił się na krześle i spytał służbowego:

- Chłopcze! Chłopcze! Co chciałeś powiedzieć?

Służbowy poderwał się i w postawie zasadniczej wyrecytował:

- Pan dyrektor Garnuszewski kazał powiadomić pana inspektora, że minister przemysłu i handlu będzie przejazdem w Tczewie i bardzo prosił, żeby się pan inspektor z nim zobaczył na dworcu przy pociągu. Ale przed chwilą ekspres musiał chyba odejść...

* * *

Był maj 1940 roku. Na ORP „Gdynia”, zacumowanym do beczek w bazie Angielskiej Marynarki Wojennej w Devenport nad kanałem La

Manche, oczekiwano przyjazdu ówczesnego prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Władysława Raczkiewicza.

ORP „Gdynia” to był stary transatlantyk „Kościuszko”. Wyprowadził go z Gdyni 28 sierpnia 1939 roku kapitan Mamert Stankiewicz, odwołany w tym celu z urlopu w Zakopanem. W zastępstwie kapitana Mamerta Stankiewicza transatlantykiem „Piłsudski” dowodził w tym czasie kapitan Jan Stankiewicz, starszy brat Mamerta.

„Kościuszko” zdołał przed wybuchem wojny dojść do Anglii, w której następnie podniósł banderę wojenną, zmieniając nazwę na ORP „Gdynia”. Służył jako okręt-baza, mieszcząc m.in Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej oraz szkołę specjalistów floty.

Zapowiedziany dosłownie w ostatniej chwili przyjazd prezydenta Władysława Raczkiewicza podyktowany był chęcią wyrażenia wdzięczności za trud żołnierski, dzielną postawę i poświęcenie rannym marynarzom, którzy zdołali się uratować z niszczyciela „Grom”, zbombardowanego i zatopionego przez niemieckie samoloty 4 maja 1940 roku pod Narwikiem.

Parę minut przed zapowiedzianą godziną ukazała się piękna motorówka, wypożyczona od angielskiej Admiralicji, i wkrótce potem prezydent stanął na trapie ORP „Gdynia”, chyląc głowę przed banderą. Towarzyszył mu dowódca okrętu, komandor porucznik Roman Stankiewicz, młodszy brat kapitana Mamerta. Po przejściu przez szpaler ośmiu trapowych, zgodnie z pełnym ceremoniałem przynależnym głowie państwa prezydent przywitał się z zastępcą dowódcy okrętu i oficerami. W chwili gdy orszak prezydenta ruszył, by udać się do szpitala okrętowego, do dowódcy podszedł jeden z podchorążych, były uczeń fregaty „Dar Pomorza”. Wyprężył się, zaszalutował i rozpoczął od „Panie komandorze...”, ale tyle tylko słów zdążył z siebie wyrzucić, poskromiony błyskawicami oczu dowódcy i krótkim żołnierskim rozkazem:

- Podchorąży! Potem! Potem!...

Podchorąży zaniemówił, salutując wszystkie przechodzące osoby w orszaku. Gdy jednak orszak zbliżył się do zejścia na niższy pokład, na którym znajdował się szpital, podchorąży znów znalazł się przed dowódcą okrętu. Wyprężony i wpatrzony w swego dowódcę, w chwili gdy ten zbliżył się nieomal do zderzenia, podchorąży zaszalutował i rozpoczął swoje „Panie komandorze...”

Natychmiast ponownie został zgaszony groźnym głosem:

- Podchorąży! Powiedziałem już raz, że potem! Potem!...

Podchorąży w miejscu zmienił swój kurs o sto osiemdziesiąt stopni i pędząc „cała naprzód” zdołał drugim zejściem wyprzedzić orszak i stanąć w postawie zasadniczej przed drzwiami szpitala. Widząc znów podchorążego przed sobą, dowódca usiłował oniemić go na odległość wzrokiem i znanym w całej flocie wyrazem twarzy. Ale bezskutecznie! Podchorąży przymknął oczy, by nie widzieć rodowej szczęki Stankiewiczów, ustawionej na podobieństwo strzałki aneroidu na „huragan”, i rozpoczął swoje: „Panie komandorze”...

Musiał jednak zaniemówić, gdyż usłyszał klasyczne, przez zaciśnięte zęby wypowiedziane słowa:

- Podchorąży! Podchorąży rozumie, co to jest subordynacja? Powtarzam po raz trzeci, że potem! Potem!...

Podchorąży zdrętwiał z ręką przy daszku czapki i z całą serią słów za zębami.

Gdy prezydent z orszakiem wszedł do szpitala, podchorąży wcisnął się za nimi, ale ugrzązł przy samych drzwiach, ponieważ miejsca było niewiele. Prezydent skłonił się leżącym w kojach marynarzom i powiedział (przemówienie prezydenta nie było stenografowane, przechowała je tylko pamięć mocno podenerwowanego w owej chwili podchorążego):

- Marynarze Okrętu Rzeczypospolitej Polskiej „Grom”! Składam wam podziękowanie w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej za wasz żołnierski trud, za waszą wspaniałą postawę w służbie na morzu, za waszą ofiarną pracę, w której nie szczędziliście swych sił i swego życia dla Ojczyzny. Polska jest dumna ze swych marynarzy i dzięki nim pełna wiary w ostateczne zwycięstwo. Dziękując wam jeszcze raz, życzę powrotu do zdrowia i dalszych zwycięstw.

Prezydent skłonił się i opuścił szpital okrętowy. Orszak skierował się w kierunku wyjścia. W chwili gdy prezydent wstępował na schody prowadzące na wyższy pokład, dowódca skinieniem ręki przywołał podchorążego i spytał:

- Podchorąży! O co podchorąży chciał prosić pana prezydenta?

Podchorąży znów zasalutował i wreszcie powiedział:

- Panie komandorze! Zastępca pana komandora kazał zameldować, że wszyscy marynarze z „Groma” przed pół godziną, gdy pan komandor wyjechał po pana prezydenta, zostali zabrani do szpitala na lądzie. W szpitalu okrętowym pozostali wyłącznie marynarze z innych okrętów, chorzy na kawalerską chorobę.

Bocianie gniazdo

Było jak w radiowej piosence, śpiewanej pod batutą wileńskiego organisty, Bronisława Rutkowskiego:

*Wojsko z ćwiczeń powracało,
Lewa! Lewa! Raz i dwa!
Przed Gdynią się zatrzymało,
Lewa! Lewa! Raz i dwa!*

Zarządzono postój pułku. Obiad i odpoczynek.

Na biwaku, po obiedzie, odpoczywała załoga kuchni polowej. Jej starszego kucharza zainteresowała gromada bocianów, krążąca nad jednym i tym samym miejscem. Co było przedmiotem zainteresowania tych ptaków, mistrz nie mógł rozpoznać. Do rozpoczęcia marszu zostało jeszcze sporo czasu, a nie zaspokojona ciekawość wzrastała. Zmusiła ona wreszcie kuchmistrza do zbadania sprawy na miejscu.

Był koniec sierpnia. Kuchmistrz, rodem z Wileńszczyzny, przejęty kultem bocianów - od lat dziecięcych słyszał o sejmikach bocianich w tym czasie, pamiętał też o wielkim święcie w dniu 25 marca, uważanym za dzień przylotu bocianów. Każdy gospodarz na Litwie wydawał ucztę w tym dniu, zwaną po litewsku *sterkawimas*. Świętowano przy niej radośnie przylot „sterkusa” (bociana), spraszając na ucztę sąsiadów i znajomych. Pamiętał, że miejsca, w których gnieźdzą się bociany, uważa się za szczęśliwe i wszyscy starają się zwabić tego skrzydlatego przyjaciela domu.

Pamiętał hodowane u sąsiadów w kuchniach bociany, myszkujące po kątach, ganiające za dziećmi, psami, kotami i żyjące ze wszystkimi w najlepszej przyjaźni, jak to bywało w słynnym z tego na cały powiat oszmiański Tenczynie, majątku Leonarda Wołczaskiego, leżącym przy drodze ze Smorgoń do Krewa, tuż koło unickiego kościoła Suckow.

Przed domem mieszkalnym na klombie, na dwumetrowym słupie zbudowano ogromne gniazdo bocianie, do którego dzieci pana Wołczaskiego dostawały się bez trudu po drabinie, pieszcząc i karmiąc w gnieździe małe bocianięta, ku wielkiej radości starych bocianów, uważających cały dwór z ludźmi i zwierzętami za swój własny i wracających tutaj co roku z zimowej egipskiej podróży.

Zbliżała się jesień i bociany zbierały się do odlotu. Kucharz wiedział o tym dobrze. Ruszył w ich kierunku. Dotarł na ukrytą za łożami łąkę. Bociany uniosły się i odleciały, z wyjątkiem jednego. Leżał nieruchomo na trawie. Kucharzowi przypomniały się wiele razy słyszane w dzieciństwie opowiadania o tym, że bociany przed odlotem zabijają słabe, niezdolne według opinii bocianie starszyny do długiego lotu do Afryki.

Czy leżący przed nim bocian został zabity przez współbraci, czy też zaniemógł sam - tej zagadki kucharz nie rozwiązał. Z natury bardzo praktyczny, widząc długie skrzydła bocianie, ocenił ich przydatność do podmiatania śmieci przy płytach kuchennych w koszarach. Nie mając przy sobie noża, zabrał bociana i wrzucił go do pojemnika przy ruchomej kuchni polowej.

Pułk stacjonował w miejscowości niezbyt odległej od Gdyni. W koszarach podczas porządkowania kuchen polowych kucharz wydobyl z pojemnika nieżywego bociana, zaniósł go do kuchni i położył w kącie.

Następnego dnia szef wchodząc do kuchni zauważył, że bocian zniknął. W każdym razie nie leżał tam, gdzie go zostawił. Po chwili zobaczył go stojącego przy kubie i usiłującego znaleźć w nim coś do zjedzenia. Z powodu cudownego zmartwychwstania bociana radość kucharza była wielka, a spotęgowała się jeszcze bardziej, gdy bocian bez oznak strachu podszedł do swego zbawcy, dając mu niedwuznacznie do zrozumienia, by go nakarmił.

Przygotowanie porannego posiłku dla żołnierzy dało okazję do nakarmienia bociana z nikłym - ale jednak - uszczerbkiem dla batalionu. Po kilku godzinach ptak poczuł się panem w kuchni i nie przepuścił żadnej okazji, by się nie posilił czymkolwiek, co się znalazło w zasięgu jego dzioba. Obiad dał sposobność poznamienia się bociana z piechurami. Podchodził do każdego z osobna, pozwalał się gładzić i nie było wątpliwości, że obie strony są zachwycone. Tak było przez kilka dni. Pomimo że obopólne sympatie wzrosły, to jednak wynikła komplikacja: bocian zabierał wojakom mięso.

Sprawa z błahej urosła do urzędowej. Bocian został przedstawiony pułkownikowi. Przez pułkownika - Ministerstwu Spraw Wojskowych, co prawda tylko na papierze, ale z wnioskiem o zezwolenie wciągnięcia bociana na listę żołnierską - dla przyznania mu pełnej racji żywnościowej.

Tak więc za zgodą Ministerstwa Spraw Wojskowych latające stworzenie stało się piechurem i rzecz najważniejsza - zrozumiało, że ma przyznane racje żywnościowe i że przyjaciół nie wypada pozbawiać najsmaczniejszych kasków, jeśli ich sami nie ofiarują. Po kilku tygodniach stwierdzono niezaprzeczalnie, że bocian wyznaje się w szarżach i zakresach ich władzy. W koszarach czuł się jak w swoim gnieździe, tyle że nie sypiał w łóżku, tylko w izbie żołnierskiej, i nie czyścił broni, chociaż bardzo pilnie asystował przy tej czynności.

Nagle żołnierze bocianiego pułku zauważyli, że zaczęły ginać guziki, naboje, szczyryki, niekiedy widelce.

Niewyjaśniona sprawa trwała do momentu, aż jeden z piechurów zajęty przyszywaniem guzików ujrzał ze zdumieniem przygotowany do przysycia guzik w... dziobie pilnie mu asystującego bociana. Żołnierz zastosował główną zasadę dżentelmena: udał, że tego nie widział, jak się nie widzi rzeczy niestosownych. Siedział nieruchomo, jak zamurowany. Bocian „odwrócił się na pięcie” i wolno wymaszerował z żołnierskiej izby. Piechur szybko podążył za swym guzikiem. Za drzwiami zobaczył swego przyjaciela unoszącego się w powietrzu. Bocian wylądował na starym gnieździe na jednym z budynków w pobliżu koszar. Od tego dnia, gdy zabrakło któremuś z żołnierzy guzików, naboji, kłamy, innymi słowy - wszystkiego, co mocno błyszczy, koledzy organizowali dla bociana w izbie żołnierskiej przyjęcie, karmiąc go bocianami przysmakami i pilnując, by nie wyszedł za wcześnie i nie przeszkodził w odzyskaniu poszkodowanemu eksponatów z bocianiego muzeum.

Ku wielkiej ucieście pułku okazało się, że bocian uwielbiał ćwiczenia: musztrę, zwroty, a zwłaszcza marsze. Po kilku tygodniach orientował się w nich lepiej od niejednego rekruta, ustawiając się zawsze bezbłędnie.

Na dłuższy przemarsz bocian wyruszył razem z batalionem. Początkowo maszerował obok oficera, następnie przed nim, a potem odszedł na bok i pilnie lustrował przesuających się przed nim żołnierzy. Odrabiał potem tę odległość lecąc tuż nad ich głowami. Najbardziej lubił, gdy cały pułk defilował przed nim. Od pułkownika do najmłodszego rekruta - nikt nie miał wątpliwości, że bocian należy do pułku, a pułk do bociana. Gdy nie było wielkiego mrozu, nie mówiąc o odwilży, bocian wyrywał się ze swej ciepłej kuchni, by uczestniczyć w marszach.

Przyszła wiosna. Wróciły inne bociany. Pułk z niepokojem obserwował swego ulubieńca. Bocian przyglądał się przylatującym współplemieńcom, nie zdradzając jednak ochoty do zmiany swego obecnego, żołnierskiego, stanu na ptasi.

Ćwiczenia marszowe, dawniej uciążliwe, teraz stały się dla piechurów prawie rozrywką dzięki akrobatycznym popisom bociana. Cały pułk twierdził, że bocian doskonale zdaje sobie sprawę ze swego postępowania i stara się odwdziżyć za okazywane mu serce. Ba! Znał nie tylko szarże, ale nawet osobiście każdego żołnierza. Wiedział, jakie podczas ćwiczeń po każdym rozkazie następują ewolucje. Umiał zająć taką pozycję, by widzieć dokładnie cały maszerujący przed nim pułk. Kuchnię uważał za swoje stałe miejsce pobytu, a kucharza - pierwszego człowieka ujrzanego po przebudzeniu - chyba za rodziciela.

Zbliżało się Święto Morza. Pułk miał wziąć udział w wielkiej defiladzie w Gdyni. Szykowano się do niej odpowiednio. Duszą tych przygotowań był bocian, nie odstępujący podczas ćwiczeń pułkownika ani na krok. Szeptano, że pułkownik asystuje bocianowi - ponieważ jednakowo już się orientują we wszystkich ewolucjach związanych z paradą, na której ma wystąpić pułk.

Nareszcie nastał oczekiwany dzień. Pułk wyruszył do Gdyni. Wszyscy, od pułkownika poczynając, byli ciekawi, jak podczas defilady zachowa się bocian.

W marszu do Gdyni bocian wytrwale lustrował każdego piechura. Następnie leciał nad wszystkimi batalionami. Stawał z boku przed pułkownikiem, za którym przesuwał się roześmiany pułk, defilując paradnym krokiem pod okiem bociana.

Gdynia! Pułk zbliżał się do trybuny. Bocian, chcąc zobaczyć, jak wygląda miejsce parady, wznosił się nad pułkiem wyżej niż zazwyczaj. Przyśpieszył swój lot i wylądował kilkanaście kroków przed pułkownikiem. Stał na czele swego pułku i przemaszerował przed trybuną jak przy komendzie: „Na prawo patrz!” Duma rozpierała cały maszerujący w ślad za bocianem pułk, powiadomiony podawaną z ust do ust wieścią. Gdynia oszalała! Biła brawo! Po przedefilowaniu przed trybuną bocian jak zwykle stanął z boku, przyjął defiladę, a potem uniósł się w powietrze, ogarniając skrzydłami swój pułk*.

* Bocian przebywał w I Morskim Pułku Strzelców do 1939 roku. Ten fakt podał do wiadomości Edward Obertyński w telewizyjnej „Panoramie” w dn. 17 X 1986 roku.

Trzysta sześćdziesiąt pięć lat przed opisaną defiladą z funduszy ostatniego z Olgierdowjców, króla polskiego Zygmunta Augusta, i pod jego opiekuńczym okiem kończono w Elblągu budowę pierwszego okrętu polskiego. Galeon, co miał się zwać „Smokiem”.

Budowano od 8 czerwca 1570 roku do 15 marca 1572. Okręt ten miał zapoczątkować zaprojektowaną przez tego króla flotę polską. Król osobiście zajmował się i interesował tą budową, posyłając na nią pieniądze.

Prawdopodobnie królowi, wnikałemu w każdy szczegół budowy okrętu i w nazwy poszczególnych jego części, nie podobało się, że górujące nad całym okrętem i tak ważne dla jego bezpieczeństwa miejsce, z którego żeglarze mieli wypatrywać odkrywające się lądy czy zbliżającego się nieprzyjaciela, ma nosić niemiecką nazwę *Mastkorb* lub *Marskorb*. Chodziło o kosz na „czubku” masztu. Kosz masztowy, w skrócie *Mars*.

Król Zygmunt August, żywo mając w pamięci gniazda skrzydlatych opiekunów zamków, dworzyszcz i chat na Olgierd owych ziemiach, kazał przemienić obcą nazwę *Mars* na rodzimą: „bocianie gniazdo”*, znaną wyłącznie Polskiej Marynarce Wojennej i Handlowej.

* Oficjalne jednak współczesne nazewnictwo morskie uznaje za jedynie poprawne nazwy: mars i saling. (*Przyp. red.*).

Trzyńście Beauforta

„Młodszy nawigacyjny” - taką funkcję pełniliśmy na żaglowcu szkolnym „Lwów” po drugim roku studiów w Szkole Morskiej w Tczewie. Ta zaszczytna funkcja umożliwiała nam zapoznanie się z praktycznym sposobem prowadzenia nawigacji oraz ze sposobem „myślenia nawigatora”. W uczniowskiej kabinie nawigacyjnej mieliśmy drugi dziennik okrętowy, a także mapy i pomoce nawigacyjne, identyczne z tymi, które miał na mostku oficer nawigacyjny. Z uczuciem zawodu zapisaliśmy 2 października 1927 roku w naszym dzienniku okrętowym: *Trawers statku latarniowego „Skagen rev” z prawej burty. Kurs - 090°. Wiatr - North. Siła wiatru - 3 według skali Beauforta.*

Uczucie żalu wiązało się ze wskazaniami skali Beauforta, które były dla nas „gamą muzyki wiatrów”. Poznaliśmy już *dźwięczne fa-mi-la-sol*, ale nigdy jeszcze najwyższego z tonów: *si*. Bez zapoznania się z nim praktycznie, bez wypróbowania przy jego dźwięku swych nerwów i woli absolutnie nie mogliśmy sami przed sobą uważać się za pełnowartościowych nawigatorów. W roku 1925 udało nam się zakosztować dźwięku: *do*, oznaczonego w skali Beauforta zerem: *calm*, czyli cisza. Stanowiła ona dla nawigatorów w epoce żaglowców nie mniejsze niebezpieczeństwo niż nawet *hurricane* - huragan, przekraczający dwunastostopniową skalę Beauforta. Melodia tego dźwięku mówiła: *„that which no canvas could withstand”* - „nie ma żagla, który by wytrzymał [taki wiatr]”.

Tak określił to w roku 1806 Sir Francis Beaufort (1774-1857), podając do wiadomości ułożoną przez siebie „gamę wiatrów”. Admiralicja angielska zaakceptowała ją dopiero w roku 1838, zaś Międzynarodowy Komitet Meteorologiczny w 1874 (patrz tabela).

Dwa lata temu poznaliśmy, co może oznaczać zero Beauforta: głód i szkorbut. Ale to było tak dawno. Obecnie „paliliśmy się” już do rzeczy największych. Pozycja i kurs, zapisane w dzienniku okrętowym, mówiły o zakończeniu tegorocznej kampanii. Za nami pozostało cmentarzysko

Stopień	Prędkość wiatr w węzłach	Opis angielski	Opis polski
0	0- 1	Calm	Cisza
1	1 -3	Light air	Powiew
2	4- 6	Light breeze	Słaby wiatr
3	7- 10	Gentle breeze	Łagodny wiatr
4	11-16	Moderate breeze	Umiarkowany wiatr
5	17-21	Fresh breeze	Dość silny wiatr
6	22-27	Strong breeze	Silny wiatr
7	28-33	Moderate gale	Bardzo silny wiatr
8	34-40	Fresh gale	Wicher
9	41 -47	Strong gale	Wiatr sztormowy
10	48-55	Whole gale	Sztorm
11	56-65	Storm	Silny sztorm
12	ponad 65	Hurricane	Huragan

żaglowców - pełna sztormów Zatoka Biskajska. Pogrzebane zostały nasze nadzieje na dwunasty stopień skali Beauforta: mineliśmy właśnie „wrota Bałtyku” i weszliśmy na osłonięte ładami wody cieśnin duńskich. Gorycz tego zawodu usiłowaliśmy osłodzić sobie wspomnieniami niedawnych przeżyć z podróży. Naturalnie tych, które napawały nas dumą i czyniły z nas „bohaterów”, bez potrzeby patrzenia w lustro. „Bohaterstwa” bywały różne. Zespołowe - można było przeżywać raz jeszcze, wspólnie omawiając towarzyszące im szczegóły. Natomiast te, w których się było „bohaterem” wyłącznie we własnej wyobraźni, musiały być natychmiast „żywcem pogrzebane”.

W tym roku nie wieźliśmy na „Lwowie” ładunku. Wracaliśmy z Madery, z letniej podróży ćwiczebnej, podczas której mieliśmy nadzieję zapisania w dzienniku okrętowym w rubryce „siła wiatru” — 12 stopni Beauforta. Ponieważ jednak nic podobnego nie zaszło aż do miniętego przed chwilą statku latarniowego „Skagen rev”, więc wspomnienia z Madery zaczynały nabierać coraz żywszych barw, coraz większej wagi i uroku, jako jedyny „dorobek” z całej podróży. Zawdzięczaliśmy go „Dyziowi”, którego uważaliśmy w szkole za

jedynego bodaj tatarnika. Tańczył „zbójnickiego”. Drobił, śpiewał, będąc sam sobie orkiestrą i baletem. Miał nawet bardzo zniszczone kierpce, których używał zamiast nocnych pantofli i to one czyniły z niego w naszych oczach górala.

Podczas pierwszego wyjścia na ląd w Funchalu, porcie Madery, Dyzio podzielił się ze mną myślą zdobycia najwyższego szczytu tej wyspy, Pico Ruivo - wysokości 1861 metrów. Jednakże okazał się on dla nas niedostępny z powodu stosunkowo dużych kosztów wycieczki. Dostanie się do niego wymagało dwóch dni czasu. Należało pokonać niemal trzydziestokilometrowa odległość. Trzeba też było wynająć dwóch przewodników do ubezpieczania nas linami przy wchodzeniu. Pomimo tych przeszkód zasiana przez Dyzia chęć rosła w nim i we mnie. Dyzio zaczął przede mną drobiazgowo roztrząsać sytuację, a ja zgadzałem się z jego wywodem.

- Po co nam przewodnicy? - mówił.

- Rzeczywiście, po co? - zgadzałem się. - Jesteśmy nawigatorami! Po co nam przewodnicy?

Dyzio dowiedział się, że przewodnicy sami nie używają lin, tylko zabezpieczają nimi turystów.

- Po co nam liny, jeśli oni sami nie używają lin?

Zgadzam się: - Po co nam liny?

- Dowiadywałem się - ciągnął Dyzio - czy droga jest rozpoznawalna bez przewodnika. Otóż widoczna jest tylko w dzień. Będziemy więc szli tylko w dzień.

- Naturalnie! - przytaknąłem.

- Czas: dwie doby - nudził Dyzio. - Czas można z łatwością skrócić. Pójdziemy dwa razy szybciej niż turyści!

- Naturalnie! - zgodziłem się natychmiast, nie mając pojęcia o chodzeniu po górach. - Możemy z łatwością przejść w ciągu jednej doby, jeśli się pośpieszymy.

Do wejścia na szczyt Pico Ruivo brakowało nam już tylko pozwolenia komendanta „Lwowa”, którym był „Macaj”.

- Pozwoli albo nie. Jeśli nie pozwoli, to nie pójdziemy, a jeśli pozwoli, to pójdziemy - bardzo logicznie rozważał Dyzio.

Plan Dyzia polegał na wyjściu nocą, by dotrzeć o brzasku do drogi, którą trzeba odbyć przy świetle dziennym i dojść do celu. Powrót - uda się albo nie. W zależności czy zdążymy wrócić do wyraźnej drogi przed zmrokiem.

Turystyka była źle widziana przez naszych kolegów, tak zwanych „zejmanów”, czyli nadludzi morza. Z twarzy zejmana słuchającego projektu wycieczki można było wyczytać opinię o turyście: „Jeszcze go takie rzeczy obchodzą”.

Postanowiliśmy o projektowanej wycieczce powiadomić serdecznych przyjaciół, by nie podnieść sprzeciwu całego „zejmaństwa”. Jeden z serdecznych przyjaciół, pomimo że nie zejman, popatrzył na mnie ze współczuciem i powiedział: - To po to mam jak szalony drapać się trzydzieści kilometrów na górę, aby potem jeszcze szybciej z niej zejść? - i zatoczył palcem kółko na czole.

Ani jeden z kolegów nie chciał iść z nami, uważając wycieczkę za nierealny pomysł, który mógł się zrodzić wyłącznie w głowie Dyzia.

Do zawiadomienia pozostał mi jeszcze „Starzec”, z którym w szkole siedziałem w jednym kącie. Grał właśnie na swej gitarze, gdy mu oznajmiłem, że jednak wybieramy się na Pico Ruivo.

Biorąc coraz trudniejsze akordy Starzec uśmiechnął się pobłażliwie i spytał:

- Kto jeszcze idzie, oprócz dwóch takich „bohaterów” jak wy?

- Nie domyślasz się? - spytałem.

- Nikt! - zgadł od razu.

Wziął znowu parę akordów i oświadczył:

- No, żebyście nie czuli się tak bardzo osamotnieni, to mogę pójść z wami.

Wobec ustalonego już planu i składu wycieczki o wejściu na szczyt Madery miało zdecydować wyłącznie pozwolenie komendanta. Zadzaliśmy drogą służbową, przez pierwszego oficera, kapitana Tadeusza Szczygielskiego, który dzięki poczuciu humoru wyjednał nam pozwolenie na to „nic nierobienie” i załatwił otrzymanie należnego nam na cały dzień prowiantu. Dokupiliśmy owoców na drogę. Właściwie był to tylko jeden owoc: olbrzymi arbuż. Właśnie ja miałem go dźwigać na Pico Ruivo. Dyzio, jako wódz wycieczki (Starzec - podobnie jak ja - nigdy po górach nie chodził), zapowiedział, że nie pozwoli nam tknąć tego arbuza wcześniej niż na Pico Ruivo.

Zjedliśmy kolację i natychmiast położyliśmy się spać. O godzinie dwunastej w nocy koledzy łodzią pod wiosłami odwieźli nas na ląd, skąd natychmiast rozpoczęliśmy marsz. Dyzio bardzo sumiennie i drobiazgowo przestudiował całą drogę, i prowadził nas pewnie przez oświetlone gwiazdami ulice Funchalu. Było jeszcze ciemno, gdy skończyły się domy

i winnice, ale można było wyczuć drogę. Milczeliśmy, goniąc ze Starcem cień Dyzia. Kurs: *North*. Prędkość: co Dyzio wyskoczy.

O wpół do piątej zaczęło szarzeć. Dyzio pozwolił nam chwilę postać. Myśleliśmy ze Starcem, że coś niecoś przegryziemy, ale okazało się, iż nie można. O wpół do szóstej był wschód słońca. Po paru godzinach „marszu” (to nie był marsz, lecz naśladownictwo bersaglierów, którzy - według słów Dyzia - „idą biegnąc”, więc jeśli tak mogą chodzić Włosi, to cóż dopiero my) okazało się, że minęliśmy strefę iglastą. Dyzio nic w dalszym ciągu nie wspominał o jedzeniu. Nie bardzo wiedzieliśmy, kogo w tym głodzie naśladujemy. Wkrótce było wiadomo - Louesa, Greka, który po wznowieniu Igrzysk Olimpijskich wygrał maraton.

- Wy jedliście kolację - wyjaśnił Dyzio — a on i tego nie miał w ustach!

Na razie musiała nam wystarczyć radość z powodu zjedzonej kolacji.

Tymczasem zaczęło dopiekać słońce. Dyzio zarządził postój, by uporządkować ubrania. Kazał nam się rozebrać. Pozostaliśmy tylko w kąpielówkach. O jedzeniu - ani słowa. Udając bersaglierów, pomaszrowaliśmy dalej po stromej ścieżce górskiej. Naraz zobaczyliśmy coś, co przeszło nasze najśmielsze marzenia: krynica! Źródłana woda w wykutej w skale olbrzymiej wannie. Dyzio, by nie narazić na szwank godności wodza, natychmiast pozwolił nam się w niej wykapać. Uczyniłem ślub, że jeśli kiedyś w życiu znów będę na Maderze, to przyjdę się wykapać w tym źródle życia, by zaznać „absolutnej” radości.

O jedzeniu, naturalnie, dalej nie było mowy. Dyzio kazał nam się namaścić olejkami. Była to akcja mocno spóźniona. Przez tych parę godzin słońce już nas spaliło, pomimo że byliśmy opaleni. Marsz bersaglierów zmienił się w powolne wspinanie w ślad za Dyziem wyszukującym miejsc na postawienie nogi. Doszliśmy tak do grzbietu „ostrego jak brzytwa”. Zamieniliśmy się tam, dla odmiany, w kawalerzystów. Siedząc na nim okrakiem, przesuwaliliśmy się do przodu na rękach. Zwietrzałe kawałki skał usuwały nam się spod rąk i nóg. Nie gustowaliśmy w tym marszu. Dobrze, że się skończył. Zaczęło się coś nowego, co kazało nam żałować, że nie posuwamy się dalej „konno”. Mieliliśmy do przebycia „ścieżynę” wykutą w ścianie skalnej na szerokość stopy. W niektórych jednak miejscach zniknęła i pozostawało przemieszczać się wisząc na rękach i próbując opierać o coś nogi. Dyzio jakoś wynajdywał w występach skalnych nad głową miejsca, których można się było uchwycić i przesunąć ciało do przodu. Dna przepaści nie

widzieliśmy z powodu wypukłości. Widoczna druga skała tworzyła wraz z tą, po której szliśmy, rozpadlinę pomiędzy górami. Absorbowało nas to do tego stopnia, że nie myśleliśmy o niczym innym, jak tylko o tym, by się nie znaleźć na dole.

I wreszcie odetchnęliśmy z przyjemnością, znalazłszy się na zboczu. Radość była krótkotrwała. Przepaść, której nie widzieliśmy z boku, była za nami. Po chwili skrociliśmy nad nią. Trzymaliśmy się ściany, wkładając palce rąk i nóg w szpary opuszczone przez palce i stopy Dyzia. Teraz widać było dokładnie czerń rozpadliny i welony białych obłoczków sunące nisko pod nami. Znów weszliśmy na zbocze i zaczęliśmy się wspinać ku górze.

Minęło już południe. Starzec, poddający się dotychczas przywództwu Dyzia bez protestu, powiedział niespodziewanie rozkazującym głosem:

- No, już dosyć tego marszu! Siadamy i jemy obiad!
- Powiedziałem, że dopiero na Pico Ruivo - sprzeciwił się Dyzio.
- Człowieku! Ja ci mówię, że to już jest Pico Ruivo - oznajmił Starzec.
- Nie opowiadaj! Idziemy szybciej! - naglił Dyzio.
- Człowieku! Skąd wiesz, że to nie Pico Ruivo? Przecież tu nie ma

żadnego napisu.

- Wiem! Nie traćmy czasu! - próbował zakończyć rozmowę Dyzio.
- Człowieku! Ja nie idę dalej.
- Siadaj, ale jeść nie będziesz. Prowiant jest w naszych tornistrach i nie będziemy się teraz zatrzymywali, by go dzielić. Będziesz musiał jeszcze zaczekać.

Obaj z Dyziem rozumieliśmy dobrze, że nie głód i zmęczenie przemawiają przez Starca, ale rozsądek. Był przeciwny naszemu szaleństwu. Przed wyruszeniem bardzo dzieciennie przysięgliśmy sobie z Dyziem, że dotrzemy do Pico Ruivo. Podaliśmy sobie ręce i uroczyście wypowiedzieliśmy: „Pico Ruivo albo śmierć!” Śmierć jak śmierć - żadnemu z nas naprawdę przez myśl nie przeszła, ale należała do rytuału. Gdybyśmy przed zmierzchem nie dotarli do wyraźnej drogi, musielibyśmy nocować w górach. Jeśli chmury otoczą nas i przykryją zręby skał, to możemy posiedzieć znacznie dłużej. Dyzio obliczył co do minuty czas, w którym trzeba będzie wracać, więc jeszcze chyba pozostało go trochę w zapasie, jeśli dyskutował. Koledzy mieli czekać na nas przed północą, by zabrać łodzią na „Lwów”. Mieliliśmy za sobą trzynaście godzin marszu. Według Dyzia powrót będzie szybszy - bo na dół. Według Starca zmęczenie może być tak duże, że nie potrafimy iść

tak samo szybko. Nie mogłem poprzeć Starca z powodu zaprzysiężenia, choć najwyraźniej nie było jeszcze alarmu... Starzec po chwili ustąpił i nie odzywając się więcej ani słowem wspinał się za nami.

I naraz... z drugiej strony przed nami ukazał się ocean. Zamiast płowej ściany widzieliśmy, rozcięte jak nożem, pasma górskie, w postaci nałożonych na siebie warstw ze wszystkich kolorów tęczy. „Jam jest posąg człowieka na posagu świata” - przeszło mi błyskawicznie przez myśl. Wzruszenie, jakie nas ogarnęło, było więcej niż żywiołowe. Szliśmy z Dyziem na Pico Ruivo z lekka przygotowani na ten widok, ale Starzec nie miał pojęcia, idąc wyłącznie dla naszego towarzystwa. Zazwyczaj nie uzewnętrzniał swych uczuć, niczemu się nie dziwił. Teraz jednak cisnął swą czapkę o szczyt Pico Ruivo, ucisnął nas kolejno, pokręcił głową i powiedział: - Ale pięknie!

Pół godziny staliśmy oszołomieni, zapominając o picu i jedzeniu, jakbyśmy chcieli nasycić się tym widokiem na całe życie, świadomi, że drugiego takiego wyczynu raczej już nigdy nie powtórzymy. Wzruszenie nie opuszczało nas, nawet gdy przez rozum zabraliśmy się do picia i jedzenia. Arbuz okazał się ambrozją. I bez niej w swej młodości czuliśmy się nieśmiertelni jak bogowie. Byliśmy na Olimpie - nie mieliśmy co do tego wątpliwości. Zapomnieliśmy o rzeczywistości. Wypełniała nas radość. Zdobyliśmy Pico Ruivo 24 sierpnia 1927 roku.

Tymczasem słońce wytopiło z nas ostatnie gramy tłuszczu, upodabniając do bohaterów z opowiadań Jacka Londona. Po godzinnym napawaniu się widokiem i własnym wyczynem, o czternastej, zgodnie z wyliczeniami Dyzia, ruszyliśmy w drogę powrotną. Do zachodu słońca mieliśmy przeszło cztery i pół godziny, a potem prawie godzinę zmierzchu. Ten okres miał nam starczyć na dojście do wyraźnej drogi, którą przebedziemy przy świetle gwiazd.

Przechodzenie ponad przepaściami nie wydawało się już nam tak karkołomnym wyczynem jak przedtem. Z dziecinną radością przegłotaliśmy grzbiet górski. Ze względu na spaloną skórę zrezygnowaliśmy z kąpieli w źródle. Było już ciemno, gdy doszliśmy do wyraźnej drogi. Szliśmy w tym samym szyku: Dyzio pierwszy, ja za nim, a za mną Starzec.

W pewnej chwili Dyzio usunął mi się na nogi. Szybko go złapałem i wziętem na ręce. Szczęśliwie dla mnie był średniego wzrostu, ważył niewiele. Uważałem, że cucenie bez wody na miejscu nie ma sensu i że trzeba jak najszybciej dotrzeć do czekającej na nas łodzi. Na bitej drodze

f

opuściła Dyzia mobilizacja związana z poczuciem odpowiedzialności wodza wyprawy, a że słońce dało się jemu najbardziej we znaki, więc musiało nastąpić zamroczenie. Starzec chciał poszukać jakiegoś drąga i płachty, by sporządzić hamak i miejscowym zwyczajem nieść w nim Dyzia. Ale nie było czasu, więc niosłem go zwyczajnie, co mi umożliwiała doskonała kondycja fizyczna.

Po godzinie marszu Dyzio ocknął się i powiedział: - Zrobiło się ciemno! - Postawiłem go szybko na nogi i przytaknąłem: - Istotnie, zrobiło się ciemno. - Dyzio dalej już sam był w stanie maszerować, nigdy się nie dowiedziawszy, że niosłem go prawie godzinę. O dwudziestej trzeciej znaleźliśmy się na brzegu. Koledzy czekali na nas w łodzi. Darowaliśmy sobie przechwałki na temat tego, co przeżyliśmy i widzieliśmy. Starzec uśmiechał się pobłaźliwie, gdy go pytano, czy po to wszedł na górę, żeby z niej natychmiast zejść?

Gdy o godzinie 6 rano 27 sierpnia „Lwów” opuszczał Maderę, długo nie mogliśmy oderwać oczu od niknącego za horyzontem szczytu Pico Ruivo...

Wieczorem 2 października 1927 roku w te miłe wspomnienia i rozmyślenia wdarł się głośny i śpiewny rozkaz oficera wachtowego:

- Podwachty na góreee!!! Fok i grot na gejtawy! Wszystkie żagle w dół!!!

Zwinęliśmy natychmiast wszystkie żagle, wiążąc jak najmocniej. Ustawiliśmy tak reje, by stawiały najmniejszy opór przy napędzie silnikami. Zadzźwięczały silniki. Okazało się, że barometr zaczął gwałtownie spadać, znamionując nadejście bardzo silnego wiatru. Byliśmy już przygotowani na jego spotkanie, gdy radiotelegrafista otrzymał wiadomość, że zbliża się huragan. Siła wiatru: dwanaście stopni Beauforta! Spodziewaliśmy się wiatru zachodniego, wobec tego jedy- nym wyjściem było szukanie ukrycia za niską wyspą Laeso, której trawers minęliśmy już dość dawno. Trzeba było szybko wracać.

W drodze do wyspy wiatr uderzył w nas z całą siłą. Rzucono natychmiast kotwicę na głębokości około trzydziestu sążni. Oba silniki pracowały „cała naprzód”. Jedna kotwica nie potrafiła nas utrzymać. Rzucono drugą. Po kilku godzinach ustalono z namiarów, że jeśli się nam nie uda utrzymać na miejscu, to za parę godzin wiatr zdryfuje nas na szwedzkie wybrzeże i roztrząska o skały.

Nasz „Lwów” przypominał teraz trzymanego na wędzidłach rumaka. W momencie gdy głowę miał spuszczoną, długi jego bukszpryt siekł

P

wodę jak różgą, po czym fala zwałała się na dziób i w postaci białej kipieli z szumem i rykiem posuwała się po pokładzie w kierunku rufy. W chwili gdy wchodził na nią, przysiadał na zadzie jak rumak i wówczas słychać było straszliwy zgrzyt i trzask wędzideł: to grzmiały i szczękały trzymające nas łańcuchy kotwiczne. Powtarzało się to już od wielu godzin, bez przerwy, rytmicznie, przy wciąż rosnącej fali, przy najdziwniejszych odgłosach pochodzących od wszelkich lin takielunku, stalowych i włókiennych, przypominając słowa admirała Beauforta: „*No canvas could withstand*”. „Nie ma żagla, który by wytrzymał [taki wiatr]!”

W naszej uczniowskiej kabine nawigacyjnej siedzieliśmy na ławce z nogami opartymi o stół. Pomimo wysokiego progu przy przechylach na rufę woda z szumem wlewała się do kabiny. Pomiedzy nami siedział nasz lekarz okrętowy.

Wśród ryku i bulgotu wody na progu nawigacyjnej ukazała się postać jednego z kolegów z twarzą zalaną krwią. W nikłym świetle kołyszącej się nad stołem naftowej lampy wygląd kolegi zrobił na nas wstrząsające wrażenie. Otóż gdy wychodził z międzypokładu, fala rzuciła go na nadbudówkę, o którą przeciął sobie skórę nad czołem. W poszukiwaniu lekarza dotarł do nawigacyjnej. Lekarz, brnąc po kolana w wodzie, zabrał rannego do swego ambulatorium.

Zaledwie obaj z doktorem zniknęli za drzwiami, wpadł inny kolega, krzycząc po angielsku: - *AU hands on deck!* Cała załoga na pokład!

Sytuacja „Lwowa” stawała się krytyczna. Należało go za wszelką cenę utrzymać na miejscu lub przynajmniej zmniejszyć do minimum jego dryfowanie w kierunku szwedzkiego brzegu. O jakiejś skutecznej pomocy z zewnątrz nie było mowy. Wśród tej wodnej zamieci i nocą nikt by nas nie odnalazł. Z wielkim trudem udawało się chwytać od czasu do czasu błyski latarni morskich, by określić nieustanne dryfowanie statku, pomimo rzuconych dwóch kotwic i silników pracujących „cała na-przód”. Każda minuta zbliżała nas do skał.

By zmniejszyć dryf, należało rzucić jeszcze dwie zapasowe kotwice. Ale żeby to uczynić, trzeba było tuż przed fokmasztem, na wysokości dwunastu metrów, zawiesić duży żelazny blok z przeciągniętą stalową liną i najpierw z jej użyciem wydobyć, a potem rzucić obie kotwice. W tym celu ktoś musiał wejść na platformę marsa na fok i po owinięciu dookoła masztu stropu z przymocowaną do niego olbrzymią żelazną szakłą zawiesić ją na forsztagu - grubej stalowej linii poprowadzonej

między marssem a dziobem. Do szakli z kolei trzeba było przymocować blok ze zbawczą liną, która podniesie zapasowe kotwice.

Wszyscy palili się do tej roboty. Szczęście sprzyjało Kotowi Kowalskiemu i mnie, jako dwóm produkującym się stale razem gimnastykom, zgranym we wspólnych popisach akrobatycznych. O porozumiewaniu się i widzeniu czegoś na maszcie nie było mowy. Każdy ruch i każdą czynność, którą mieliśmy wspólnie wykonać na marsie, musieliśmy szczegółowo omówić na dole. Uzgodnić, kto co będzie robił, oraz ustalić sposób wyrażania potwierdzenia lub przeczenia.

Przymocowałem do siebie olbrzymią szakłę oraz środek rzutki do wciągnięcia bloku z liną. Rzutka przy tym miała mnie zabezpieczać przed zniesieniem z want przez wiatr. Kot zabrał ze sobą strop i drugą taką samą rzutkę. Oprócz tego zaopatrzyliśmy się w krótkie linki, by się nimi przymocować przy wchodzeniu na prowadzące do krawędzi płaszczyzny marsa podwantki - odchylone od masztu drabinki.

Tak objuczeni ruszyliśmy na wanty. Szliśmy początkowo jeden koło drugiego. Wiatr, który nam w górze wpadał do ust, rozdymał policzki i nozdrza. Nie można było utrzymać się inaczej, jak szybko wsuwając pomiędzy szczeble want rękę niemal do ramienia. Nogi w pewnych chwilach przestawały być naszą własnością i trzepotały jak proporce w gęstej masie powietrza i wody. Droga na mars była prawdziwym londonowskim „soczystym niedźwiedzim mięsem”.

Najtrudniejszym momentem było samo wejście z pod wantek na mars. By nie pofrunąć, musieliśmy się przymocować kawałkami lin, które bardzo utrudniały wejście, ale zapewniały pozostanie nad pokładem w pozycji wiszącej. Najbardziej jednak przeszkadzała nam rozpierająca piersi дума, że oto „coś” się dzieje naprawdę.

Wreszcie obaj znaleźliśmy się na deskach marsa, który wydał się nam jądrem trzynastki Beauforta. Zamocowani tak, by nas nie zwiąło, zaczęliśmy tę najprostszą, dobrze nam znaną robotę. Oczy i usta mieliśmy od momentu wchodzenia na wanty zamknięte i zaciśnięte. Czuliśmy na sobie całą siłę orkanu, wyczuwając rytmiczne szarpanie się „Lwowa”. Strop okazał się „absolutnie żywym stworzeniem”, które za wszelką cenę chciało się oderwać. Musieliśmy go najpierw uwiązać, podobnie jak olbrzymią szakłę, która również ożyła. Była to naprawdę zabawna robota: pracowały dwie ręce, ale każda należała do innego człowieka. Dwie pozostałe ręce musiały regulować odpowiednie ustawienie ciała do zamierzonej pracy i utrzymywać je w owej pozycji.

Ułożony na dole plan współpracy sprawdził się. Gdy jedna ręka wkręcała bolce, druga musiała utrzymać w odpowiedni sposób szakłę, i to tak, by nią nie szarpnęło w chwili wyjmowania bolca. Założenie szakli na sztag jedną i odnalezienie jej drugą ręką, która przed chwilą schowała uwiązany bolec pod brzuchem - to była sztuka! Wreszcie strop i bolec były na miejscu ze środkiem rzutki. Po daniu nią sygnału koledzy zaczęli z dołu wciągać blok ze stalową liną. Jedyny sposób porozumiewania się to trzykrotne szarpnięcie rzutką, ale wszystko było bez przerwy stokroć mocniej szarpane przez wiatr i kołysanie się „Lwowa”. Mimo to udało się nam zasygnalizować, że można już linę wciągać.

Od początku byliśmy zupełnie mokrzy, ale nie czuliśmy tego. Nie myśleliśmy o niczym innym, jak tylko o tym, by blok z liną znalazł się na swoim miejscu. Baliśmy się, że rzutka będzie zbyt mocno tarła o bolec i że się zerwie, ale otaczająca nas wodna kąpiel znakomicie łagodziła tarcie. Wreszcie mieliśmy blok na górze. Zamocowaliśmy go linką i znów wykręciliśmy bolec. Wprowadziliśmy ucho bloku w szakłę, założyliśmy bolec i zabezpieczyliśmy go. Blok z liną były na miejscu. Nasza akcja była skończona. Pozostało tylko z rozpierającą nas dumą zejść na pokład.

Zaczeliliśmy schodzić. Zwieszona z marsa noga trzepotała jak wimpel. Z trudem wtłoczyłem ją w kratę szczebli podwantek. Kot trzymał mnie na linie tak długo, aż nogami i rękami złączyłem się z wantami. Zaczętem mocować linę obwiązaną dookoła Kota. Po chwili udało mi się złapać jego fruwającą nogę. Wtedy już obaj schodziliśmy po wantach. Na samym dole, jeszcze trzymając się want, otrzymaliśmy solidną kąpiel. Opici wodą, ale przepełnieni radością, poszliśmy zameldować swój powrót oficerowi wachtowemu. Pozwolił nam pójść do międzypokładu, by się przebrać w suchą bieliznę. Zaraz potem trzeba było pomóc kolegom przy rzucaniu obu kotwic.

Mimo czterech kotwic w wodzie i silników pracujących „cała naprzód” dryfowało nas nadal z prędkością jednej mili na godzinę. Jeśli wiatr nie zmieni kierunku w najbliższym czasie, „Lwów” roztrzaska się o skały. Wiatr wzmógł się, fala stawała się coraz większa. Według nas to już nie dwanaście Beauforta, lecz dwadzieścia cztery! Słyszymy, a raczej czujemy, zgrzyt zbawczych łańcuchów, przy nie dającym się opisać wyciu wiatru i zawrocie szesnastu kilometrów lin takielunku „Lwowa”. Z namiarów coraz wyraźniej wynika, że zbliżamy się nieuchronnie do skał. Nierealna przy tej sile wiatru była myśl o opuszczeniu którejś

łodzi. Czekaliśmy na rozkaz nałożenia pasów ratunkowych. Jedyny ratunek w tej sytuacji - to szczęśliwe wyrzucenie każdego z osobna przez fale na brzeg, bez roztrzaskania przedtem o skały.

Do wieczora 3 października - pomimo rzuconych czterech kotwic i silników pracujących „cała naprzód” - zdryfowało nas czternaście mil od miejsca zakotwiczenia.

Wieczorem 4 października wiatr nieco zelżał. Przyszła z tym nadzieją, że może nastąpi zmiana jego kierunku. W napięciu doczekaliśmy świtu. Na wschodzie ukazało się pasmo czystego nieba. Stawało się coraz jaśniej. Widoczna była mimo miotanej nad pokładem wody biała kąpiel tworzona przez rozbijające się o skały fale za rufą „Lwowa”. Coraz bliżej, coraz wyraźniej.

I naraz wiatr zmienił kierunek. „Lwów” zaczął się odsuwać od skał za rufą, które przesunęły się za jego lewą burtę. Po chwili wiatr uciszył się do tego stopnia, że usłyszeliśmy przeraźliwy okrzyk komendanta, który od niepamiętnych już godzin stał na mostku. Macaj, czarny do spalin wydobywających się z komina przed mostkiem, w swej starej, pokrytej sadzą bekieszy, którą nakładał zawsze na sztormową pogodę, wyglądał upiornie. Z daleka zobaczyliśmy rząd jego białych zębów i doleciał do nas okrzyk: - Chaleraaaa!!!

Skamienieliśmy. Co jeszcze gorszego nam zagrażało? Może, gdy niebezpieczeństwo wydawało się mijać, nerwy odmówiły mu posłuszeństwa? A może jednak spostrzegł coś groźnego? Runęliśmy wszyscy w kierunku rufy, by własnymi piersiami odeprzeć niebezpieczeństwo grożące naszemu żaglowcowi.

Na razie innych słów komendanta nie mogliśmy dosłyszeć, z wyjątkiem tej dobrze nam znanej „chalery”. Aż wreszcie, gdy byliśmy już na rufie, zrozumieliśmy. Macaj krzyczał:

- Chalera! Mewy głodne!

Rzeczywiście, nad smugą piany za „Lwowem” zjawiło się stado mew w poszukiwaniu pożywienia...

Oficer wachtowy wyznaczył kilku ludzi do przyniesienia z kuchni odpadków oraz najstarszego chleba dla mew. Za sobą mieliśmy już trzynastą „gamę” skali Beauforta, a przed sobą - głodne mewy.

4L = SDSL

Nawigatorzy angielscy twierdzą, że chcąc być pewnym swego kursu na morzu, należy znać cztery *L* - *latitude* (szerokość geograficzna), *longitude* (długość geograficzna), *lead* (wskazania ołowianki, tj. sondy) oraz... *Lackeya*. Kapitan Lackey uchodzi w Anglii za najlepszego nawigatora, a jego książka pod tytułem „*Wrinkles of Navigation*” stanowi podstawę nawigacyjnej wiedzy i sposobu nawigacyjnego myślenia Anglików. Przenosząc całą rzecz na język i stosunki polskie, należałoby powiedzieć, iż marynarz na morzu powinien znać SDSL, czyli: szerokość, długość, sondę, a zamiast nazwiska angielskiego nawigatora na L., nazwisko na L. polskiego kapitana żeglugi wielkiej - Antoniego Ledóchowskiego. Przed laty, w 1918 roku, kapitan Ledóchowski kładł kamień węgielny pod polskie słownictwo morskie i od tego czasu na stałe związał się ze szkolnictwem morskim.

Wczesne dzieciństwo kapitana Ledóchowskiego upłynęło pod znakiem koni. Były to, jak mówił, „małe, chłopskie koniki huculskie, na których można było mnie posadzić i samego puścić w świat”. Od momentu gdy mały Tosio, syn wykładowcy języka francuskiego w wojskowej szkole kawaleryjskiej, potrafił się utrzymać w siodle - huculskie koniki stały się najbliższymi towarzyszami zabaw przy odkrywaniu świata lasów i piasków pól bitewnych konfederatów barskich w okolicach Lubaczowa.

To dziecinne upodobanie do wędrówek zawiodło młodego jeźdźca na fale Adriatyku, na hulk szkolny „Feuerspeier”, na którym mieściła się szkoła zwana Seeaspirantenkurs. Po rocznej praktyce na okrętach floty wojennej Austro-Węgier przeszedł na inny hulk szkolny - „Custozza”, na którym mieścił się tak zwany Seekadetenkurs. Po jego ukończeniu odbył praktykę na torpedowcach, krążowniku „Seida” i pancerniku „Prinz Eugen”.

Po pierwszej wojnie światowej, pod koniec 1918 roku, kapitan Ledóchowski zameldował się w Warszawie, w budynku przy ulicy Miodowej 1, w referacie szkolnictwa nowo utworzonej Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. „Aczkolwiek - wspomina ten okres kapitan Ledóchowski - nie mieliśmy ani jednej obracającej się w wodzie morskiej śruby, posiadaliśmy pięciu admirałów”.

Nie mieliśmy też ani jednego podręcznika z dziedziny nautyki, nie istniało też słownictwo morskie. To wszystko należało stworzyć z niczego. Antoni Ledóchowski rozpoczął swą pracę od tworzenia polskiego słownictwa nautycznego. Dzisiaj do tej samej pracy Ministerstwo Żeglugi powołuje potężne komisje, zbierające się okresowo dla rozpatrzenia poszczególnych zagadnień terminologicznych*.

Zadaniu, które wykonuje dziś sztab naukowców, musiał sprostać były Fregattenleutenant z austriackiego pancernika „Prinz Eugen”. Zaczął od tłumaczenia podręcznika nautyki Stupera. Tłumaczenie to zostało powielone litograficznie. Jednocześnie opracowywał budżet przyszłej szkoły morskiej (17 VI 1920), a w 1920 roku przeprowadził pierwsze egzaminy wstępne, które odbyły się w Warszawie. W grudniu 1920 roku kapitan Ledóchowski rozpoczął pracę wykładowcy w nowo utworzonej Szkole Morskiej w Tczewie.

Eu ludzi w tym okresie mogło uczyć przedmiotów nautycznych i ilu mogło się zająć pracą nad słownictwem morskim, najlepiej ilustrują notatki kapitana ż.w. Mamerta Stankiewicza, który w tym samym mniej więcej czasie był kierownikiem Wydziału Nawigacyjnego Szkoły Morskiej w Tczewie i wykładowcą nawigacji:

Rozpoczął się rok szkolny. Przypadło mi niewiele godzin wykładów, ale i te wymagały ode mnie intensywnego się przygotowania. Ocalały niektóre moje podręczniki nawigacji rosyjskiej, więc tłumaczyłem je na język polski. Dużą pomoc okazał mi w tym kapitan Ledóchowski, który wykładał astronomię i tak samo jak ja nawigację. Razem z nim ustaliliśmy i uzgodniliśmy, przynajmniej do pewnego stopnia, terminologię tych przedmiotów i bezsprzecznie więcej w tym było inicjatywy jego niż mojej, gdyż lepiej i swobodniej władał językiem polskim.

* Np. dla ustalenia podstawowych nazw i określeń okrętowych kompasów magnetycznych pismem z 13 września 1968 roku MZ powołało komisję złożoną z przedstawicieli wielu instytucji. Darujmy sobie wymienianie ich.

Że byli w tym czasie unikatami, świadczy o tym inna notatka kapitana Mamerta Stankiewicza:

Nowo utworzona Szkoła Podchorążych w Toruniu miała wielkie trudności z wykładowcami, toteż kierownictwo Marynarki Wojennej skomunikowało się z Garnuszewskim i prosiło, aby pozwolił mi i Ledóchowskiemu dojeżdżać raz na tydzień do Torunia i prowadzić wykłady z astronomii i nawigacji w podchorążówce. Dojeżdżaliśmy przez całą zimę. Wagony były nie ogrzewane i marzliśmy w sposób niemożliwy. Do Torunia docieraliśmy późną nocą, na dworcu czekały już na nas konie szkoły. Przez puste ulice uspiętego miasta, pachnące spalonym torfem, jechaliśmy do sławnego hotelu „Trzy Korony” i kładliśmy się natychmiast do łóżek. Nazajutrz rano o ósmej zaczynaliśmy nasze wykłady. Zmęczeni forsownymi zajęciami, po południu jechaliśmy na dworzec. Znowu nie ogrzany wagon i powrót późną nocą do domu. Pomimo niewygód i zmęczenia jeździliśmy z Ledóchowskim na te wykłady z zapalem. Na zakończenie roku szkolnego mieliśmy dużą satysfakcję. Wyniki egzaminów były doskonałe. Na egzaminie był obecny admirał Porębski.*

Astronomia wymaga dla jej zrozumienia dużego zasobu wyobraźni, toteż kapitan Ledóchowski chcąc nas, swoich uczniów, zachęcić do wysiłku, używał powiedzenia: „Pomyślcie, to nie boli!” To powiedzenie przekazane zostało - wraz z otrzymaną od kapitana Ledóchowski ego wiedzą - następnym pokoleniom nawigatorów. Nie zdarzyło się, by kiedykolwiek nota niedostateczna z jego przedmiotów wywołała uczucie niechęci do kapitana. Nigdy! Gdyby był królem, bez wątpienia jego poddani, to znaczy my, uczniowie, dodalibyśmy do rzymskiej liczby przy jego imieniu przydomek Sprawiedliwy. Jego osoba nie nadawała się do krytyki czy żartu lub sądu uczniowskiego. Był nietykalny. Jedyna familiarność w stosunku do osoby kapitana przejawiała się w nazywaniu go jego spieszczonym, dziecinnym imieniem: „Tosio”. Żaden uczeń, mówiąc o nim, nie używał pełnego imienia: Antoni. Zawsze i wyłącznie - Tosio. Ponieważ nie słyszeliśmy o królu Antonim, chyba więc pełny tytuł kapitana jako króla brzmiałby: Tosio Pierwszy Sprawiedliwy.

* Komandor inżynier Antoni Garnuszewski, jeden z twórców naszego szkolnictwa morskiego, był pierwszym dyrektorem Szkoły Morskiej.

Kapitan Ledóchowski, chcąc ułatwić nam zapamiętanie pewnych cech przyrządów nawigacyjnych, starał się je zawsze kojarzyć ze zrozumiałymi dla nas cechami ludzkimi. Do historii w naszej marynarce przeszły cechy dobrego kompasu, które według kapitana Ledóchowskiego powinny być również cechami dobrego małżonka. Jeden i drugi musi być czuły, stateczny i spokojny.

Sam kapitan Ledóchowski był zawsze spokojny. Kilka lat temu, gdy płynął jako kapitan na statku, któryś z oficerów nawigacyjnych podczas podróży do portów Bliskiego Wschodu uwikłał się w zawiłościach astronawigacyjnych obliczeń. Chcąc podpowiedzieć oficerowi, gdzie ma szukać porady, kapitan Ledóchowski udał, że nie pamięta, jak to zagadnienie się rozwiązuje, i powiedział: „Wiesz co, najlepiej będzie, jeśli przyniesiesz z mojej kabiny książkę starego Ledóchowskiego. Zobaczymy razem, co on radzi”.

Książki kapitana Ledóchowskiego były i pozostały filarami nautyki w języku polskim. „Astronomia żeglarska”, „Kurs nawigacji” (wraz z dodatkami: „Nawigacja techniczna”, „Kompas żyroskopowy”, „Radiogonometria”, „Logi mechaniczne”, „Sondy dźwiękowe”), „Dewiacja kompasu”, „Astronawigacja” (sześć wydań) - zostały napisane z wielką umiejętnością docierania najprostszym sposobem do świadomości przyszłych nawigatorów. Gdyby krytycy literaccy zajmowali się tego rodzaju literaturą, powinni by podkreślać ich jasny styl, przemyślaną kolej zdań w rozumowaniu i w obrazowaniu przedmiotów, logiczny szyk wyrazów, piękną polszczyznę. Książki Ledóchowskiego stały się fundamentem naszego morskiego słownictwa, którym posługują się dziś swobodnie specjaliści i pisarze. Nawet druga wojna światowa nie przerwała zapotrzebowania na „Ledóchowskiego”. Dla potrzeb znajdującej się wówczas na zachodzie naszej floty handlowej trzeba było wydać wspomniane książki w Londynie. I dziś nadal wszystkie nasze statki trafiają do miejsca przeznaczenia według „Ledóchowskiego”.

„Dziadek” Bielski

Wydziału Mechanicznego Szkoły Morskiej w Tczewie nie można sobie wyobrazić bez postaci inżyniera Kazimierza Bielskiego. „Dziadek” Bielski był dla mechaników tym, czym dla nas z Wydziału Nawigacyjnego młodziutki Fregattenleutenant „Tosio” Ledóchowski.

Nawigatorzy nie mieli z Kazimierzem Bielskim żadnego kontaktu, bo niczego nam nie wykładał. Zналиśmy jednak otaczającą go legendę wielkiego budowniczego rosyjskich okrętów wojennych. Było to mgliste, konkretów jego uczniowie też nie znali, a pytać nikt nie śmiał. Zawsze jednak coś się usłyszało. Czuli go mechanicy za to, że nocami pisał dla nich skrypty, bo podręczników nie było. Podobnie jak Tosio, Dziadek był tabu, to znaczy nie podlegał żadnej uczniowskiej krytyce, uważany za główne źródło wiedzy na najwyższym poziomie, podawanej w doskonałej polszczyźnie, bez rusycyzmów.

Nie chcąc powtarzać tylko zasłyszanych wieści, zwróciłem się z prośbą do wnuczki inżyniera Bielskiego, pani Anny Chrząszczewskiej, by mi napisała wszystko, co wie, o swym Dziadziu, którego, jak wiedzieliśmy, bardzo kochała. Oto co o nim pisze:

Dziadek urodził się w miejscowości Bodiaczów koło Włodzimierza Wołyńskiego 29 lipca 1860 roku. Jego ojciec za udział w powstaniu styczniowym zesłany został na Sybir. Matka została sama z dziećmi, zmuszona do płacenia dużej kontrybucji, tak że na kształcenie dzieci, których było czworo, brakło pieniędzy.

Najstarszy z chłopców, nasz Dziadek Kazio, wysłany został do Szkoły Realnej do Równego. Ucząc się, musiał sam dorabiać korepetycjami.

Szkołę realną ukończył z bardzo dobrymi wynikami. Postanowiono, że ma kształcić się dalej. Z trudem zebrano fundusze, by wysłać go do Petersburga, gdzie znajdował się Instytut Techniczny, o którym zawsze myślał. Przyjęcie do Instytutu zależało od egzaminu.

Dziadek wyciągnął kartkę złożoną na pół. Na pierwszej połowie przeczytał zadanie, które od pierwszego rzutu oka umiał rozwiązać. Siedział jednak nadal przeszło pół godziny, bojąc się spojrzeć na drugą połowę kartki—czy dalej nie będzie takiego tematu, z którym nie da sobie rady. Przez cały ten czas nic nie napisał, blady jak ściana. Gdy wreszcie poproszono go do komisji, nie było innej rady, kartkę rozwinął i zobaczył, że drugiego zadania nie ma. To jedyne zadanie rozwiązał błyskawicznie na tablicy, dostał „otliczno” i cały trzęsący, znalazł się za drzwiami. Zdarzenie to Dziadek wspominał bardzo często, gdyż zadecydowało ono o jego dalszym życiu.

W Instytucie Technologicznym radził sobie bardzo dobrze, tak że otrzymał stypendium. Nadal jednak dorabiał korepetycjami i absolutnie już nie korzystał z pomocy matki. Studenckie fundusze były jednak dosyć „chude”. Zatem w stołówce na obiady jadał przeważnie samą zupę, do której można było wziąć dowolną ilość chleba i tym „zapychał” głód. Skoro jednak miał zamiar iść wieczorem do teatru czy opery, musiał zrezygnować także i z zupy, pozostawał sam „sitnyj chleb”. Musiało to się powtarzać dość często, jako że poznał wszystkie spektakle wystawiane w operze petersburskiej, spoglądając na nie z najwyższej „galerii”.

Głosu nie miał zupełnie, ale kochał muzykę i melodie zapamiętywał znakomicie, często cicho je pogwizdując. Potem, gdy był już na stanowisku w Petersburgu, utrzymywał przyjazne kontakty z Szałapinem, który zawsze przysyłał Dziadkowi bilety do łoża na swój występ. Gdy, zaproszony, nie mógł iść sam — wysyłał w zastępstwie dwie dziewczynki (mama z kuzynką) wraz z pudełkiem czekoladek. Tym sposobem moja matka słyszała Szałapina.

Instytut Technologiczny ukończył Dziadek ze złotym odznaczeniem; dostał również premię w wysokości 30 rubli na zagospodarowanie się i został wysłany ze swoimi kolegą do Samarkandy. Stamtąd miał niezbyt miłe wspomnienia. Dokuczał im klimat i wielkie ilości skorpionów. Żeby się obronić przed nimi w nocy, kazano im spać na gołych skórkach baranich nie najlepiej wyprawionych. Kolega, który był z Dziadkiem, mimo to nie spał całe noce, bojąc się ukąszenia i w końcu dostał jakiejś psychozy lękowej.

Po tej pierwszej posadzie Dziadek przeniósł się do Warsztatów Naprawczych Statków pływających po Wołdze towarzystwa Kaukaz i Merkury, w miejscowości Spaskij Zatoń. Stamtąd przeszedł jako inżynier konstruktor maszyn okrętowych do tak zwanego Towarzystwa

Franko-Ruskiego (Franko Ruskaja Fabrika). Z tej właśnie, fabryki często wyjeżdżał za granicę na zachód Europy - do Niemiec. Anglii. Szwajcarii. Jednocześnie więc uczył się języków, zwłaszcza angielskiego.

W tym czasie był współkonstruktorem kilku okrętów wojennych, jak: „Andriej Pierwozwannyj”. „Pietropawłowski”, „Oleg”, kanonierki, „Wołga”, „Chiwieniec”; napędowych instalacji na „Admirał Makarów”, „Połtawa”, „Gangut”. „Nawarin” i „Borodino”. Naprawiał również i konserwował krążownik „Aurora”, „Bajan”. „Pallada”.

Po paru latach został mianowany inspektorem, nadzorującym produkcję różnych fabryk produkujących sprzęt obronny i wyposażenie okrętów w Rosji i Finlandii. Jeździł wówczas często na inspekcje, na które zabierał już niekiedy swą córkę Joasię. (Babka moja, Eugenia Reutt, Półka, była córką właściciela majątku Kamieniec, położonego na tak zwanych Inflantach w guberni Dynaburskiej). Matkę moją zabierał Dziadek ze sobą dlatego, że wówczas krepowano się proponować mu jakiegokolwiek „lewe wynagrodzenie”, czego był absolutnym wrogiem.

Jednak pomimo ścisłego umysłu był szalenie rozróżniony. Gdy kiedyś po przeprowadzeniu inspekcji wychodził z domu jakiegoś dyrektora, do którego był zaproszony, włożył w przedpokoju machinalnie swoją czapkę futrzaną, a następnie, zapomniawszy o tym, sięgnął po drugą, dyrektorską. Trzymając ją w ręku zęgnął się z panem domu, a ten nie pisnął ani słowem, tylko trochę mu się twarz wydłużyła, bo czapa przedstawiała dużą wartość. Mama patrzyła na to okrągłymi ze zdziwienia oczami. Dopiero za drzwiami Dziadek nałożył następną papachę i okropnie skonfundowany wrócił z przeprosinami.

Za swą pracę jako inżynier na terenie Rosji otrzymał Dziadek dwa order: Stanisława i Anny.

We wianie żony otrzymał Dziadek kawałek ziemi i lasu w miejscowości Ruszonica, również na Inflantach, niedaleko Kamieńca. Postawił tam nieduży dom i założył ogród. Sam jednak rzadko mógł tam przebywać, będąc bardzo zapracowanym.

W roku 1915 Dziadek został dyrektorem fabryki „Dynamo” w Petersburgu. W 1917, już w marcu, rozpoczęły się zamieszki, zwiastujące rewolucję. Dziadek dostał ochronę Komitetu Robotników - zawsze przyjeżdżało pod dom na saniach dwóch robotników z czerwonymi kokardami przypiętymi do ubrania, którzy odwozili Dziadka do pracy, a następnie przywozili z powrotem. Świadczyło to o dużym autorytecie i sympatii załogi.

W czerwcu 1917 roku Dziadek z córką udali się pociągiem do Kijowa i statkiem po Dnieprze do miejscowości Kremieńczug nad Dnieprem. Tam przebywał brat Dziadka, wysiedlony w czasie wojny z Wołynia. Powrót do Petersburga stał się już potem niemożliwy. Babka moja w tym czasie przebywała w Ruszonicy, skutkiem czego zupełnie się rozłączyli i zagubili. Nie mieli o sobie żadnej wiadomości przez cały okres rewolucji, a także i potem. (Do Polski, do Tczewa babka przyjechała dopiero w 1924 roku).

Dziadek, jako człowiek niezwykle czynny, nie mógł długo „usiedzieć”, a była i druga konieczność - trzeba było z czegoś żyć. Zaangażował się zatem jako nauczyciel matematyki i fizyki w tamtejszym gimnazjum, do którego uczęszczała jego własna córka. W roku 1918 po zajęciu Kremieńczuga przez wojska niemieckie wszyscy z rodziny wrócili na Wołyń do Bodiaczowa. Przeżyli w tym czasie prawdziwy okres głodu, brakowało nawet ziarna na mąkę, nie mówiąc o jarzynach czy mięsie lub tłuszczu. Gdy po paru miesiącach dostali butelkę czarnego oleju rzepakowego, pili go łyżką, jak niewielki rarytas.

Na początku 1919 roku Dziadek zostawił gospodarstwo swemu bratu, sam zaś wyjechał do Warszawy, gdzie zgłosił się jako specjalista do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Został od razu mianowany głównym inżynierem Warsztatów Naprawczych Żeluzi Wiślanej. Niedługo potem dostał propozycję objęcia dyrekcji w dopiero co organizowanej Szkole Morskiej. Nie przyjął jej jednak, uważając, że dyrektorem jej powinien być przede wszystkim marynarz. Z chęcią i zapałem objął jednak stanowisko kierownika Wydziału Mechanicznego Szkoły, która miała się dopiero zorganizować.

W końcu lipca 1920 roku Dziadek z moją matką musieli zlikwidować mieszkanie w Warszawie i tak się „uwinąć”, by zdążyć na specjalny pociąg, który wówczas podstawiono i który miał udać się do Tczewa. Gdy zapadła decyzja wyjazdu, nastąpił tak wielki pośpiech, że mama musiała zapakować mokrą bieliznę pościelową, jako że akurat było pranie.

To, co pisze pani Ania, może wydać się niezrozumiałe. Otóż w tym czasie trwała jeszcze wojna. Stacje kolejowe zniszczone, taboru kolejowego prawie nie było, a więc nie było i rozkładów jazdy. Był tylko nie dający się opisać entuzjizm i duma, że to nasz pociąg, że po stu latach niewoli jesteśmy u siebie. Na stację chodziło się ciągle dowiadywać, kiedy i w jakim kierunku pojedzie pociąg. Siedziało się na dworcu po parę dni, czekając na jego odejście. Wagony były przeważnie towarowe,

dobrze jeśli z ławkami. W nocy wszyscy rozkładali się na podłodze i trzeba było być ekwilibrystą, by nie nastąpić na twarze śpiących, chcąc dostać się do „toalety”, którą były z lekka otwarte zasuwane drzwi. Ale nic nie było w stanie popsuć dobrego nastroju, czyjeś niezdarne zachowanie stwarzało okazję do śmiechu, nie do gniewu.

Gdy w drodze, wśród lasów, pociąg stawał, maszynista głośno obwieszczał: „Kochani, idźcie do lasu po drzewo, bo już daleko nie dojedziemy”. Druga grupa, na rozkaz maszynisty, z zachwytem szła z wiadrami po wodę, bo na stacjach wodokaczki były nieczynne. A wszystko odbywało się w atmosferze nie kończącej się radości.

I dalej pisze pani Ania:

Wagony, oddane do użytku, były to wagony bydłące, wokół ścian stały jedynie sklecone ławki. Razem z Dziadkiem i mamą jechała bratowa Dziadka i pp. Ledochowscy (pani Ledóchowska na krótko przed rozwiązaniem). Jazda była ogromnie męcząca. W Bydgoszczy wagony miały być przetaczane z powrotem i należało szukać dalszego środka lokomocji. Nasze towarzystwo udało się więc do hotelu „Pod Orłem” i tam chwilowo się zatrzymało. Nazajutrz Dziadek jako pierwszy wyruszył do Tczewa, by szukać jakiegoś locum. Mama ze swoją ciotką wyruszyły w parę dni potem. Pp. Ledochowscy, ze względu na stan pani Ledochowskiej, zostali trochę dłużej.

W Tczewie zaczęła się praca iście pionierska. Dziadek z mamą poszli w pierwszym rzędzie obejrzeć gmach wyznaczony na szkołę. Był zdewastowany. Otworzył go woźny Szot. Pomieszczenia zdemolowane, zasypane słomą z rozprutych sienników, pozostałych po wojsku. Mama z Dziadkiem weszli do sali i natychmiast gorzko pożałowali tego kroku - nogi do kolan były czarne od pyłu.

Dziadek zaczął zdobywać wyposażenie. Przyjechał dyrektor Garnuszewski i inspektor Kański, zaczęli zjeżdżać się wykładowcy i wychowawcy. Trzeba było w krótkim czasie zorganizować wszystko od podstaw. Matka moja została zatrudniona w Komisji Gospodarczej Szkoły. Ma nawet zaświadczenie z tego okresu, które nie wiadomo jakim cudem zachowało się do tej pory.

Mieszkanie w Tczewie, w roku 1920, było bardzo prymitywne. Umeblowanie stanowiły jedynie sienniki leżące na podłodze i drewniane skrzynki rozmaicie poustawiane: jako stoły, krzesła, szajki. Stopniowo skupowano najpotrzebniejsze sprzęty od Niemców opuszczających miasto. Tczew był

zniemczony, ale entuzjazm Polaków, organizujących nowe życie, przechodził wszelkie wyobrażenia. Nie liczone się absolutnie z czasem pracy, pomagano sobie życzliwie i z humorem.

W tym okresie przyjechała do Tczewa owdowiała bratowa (żona drugiego brata) Dziadka i zamieszkała razem z nami. Obie z moją matką, w wolnym czasie, organizowały amatorski teatr w Tczewie. Wystawiano własnym sumptem żywe obrazy do wierszy poetów polskich, jasełka itp. W przedstawieniach brali udział niekiedy uczniowie Szkoły, a także czasem żony wykładowców i córki miejscowych obywateli. Dziadek był temu bardzo rad, a tczewscy Polacy stanowili ogromnie wdzięczną publiczność.

Dziadek oprócz urządzenia Szkoły zabrał się do układania i pisania programów nauczania. Musiał je tworzyć z niczego, gdyż podobnych uczelni dotychczas nie było w Polsce. Nie było też podręczników, skryptów ani żadnych pomocy naukowych. Rozpoczął się bardzo mozolny okres w życiu Dziadka. Tłumaczenie z obcych języków podręczników technicznych, a także pisanie własnych utrudniał brak odpowiedniej polskiej nomenklatury fachowej.

Po roku bytowania w Tczewie inżyniera Bielskiego do Gdyni przybył zagłowiec szkolny „Lwów”. 4 września 1921 roku podniesiono na „Lwowie” banderę. Oto co o tym pisze pani Ania:

Matka moja pamięta doskonale tę uroczystość, a to ze względu na dwie sprawy:

1. Nowa bandera przysłana została ze Lwowa, jako dar kobiet - przepięknie wyhaftowany orzeł na atłasie biało-czerwonym. Z chwilą jej podniesienia zerwał się wiatr i tak mocno targnął materiałem, że bandera pękła na pół, aż do miejsca haftu. Należało potem założyć inną, a ta przechowywana była w gablotce. Kapitan „Lwowa” Ziółkowski prosił moją matkę ip. Janinę Wiśniewską (potem Kowalską) o zacerowanie, ale nie dało się tego zrobić.

2. Wymienione dwie młode panie, jako jedyne kobiety, zostały również zaliczone w poczet honorowych marynarzy „Lwowa”.

W roku 1929 Szkoła z Tczewa przeniosła się do Gdyni na Grabówek. Dziadek, jak i inni wykładowcy, zamieszkał w Domu Profesorów, mieszczącym się tuż obok Szkoły. My z rodzicami zamieszkałyśmy już w Poznaniu. Na wakacje jeździło się do Gdyni. Moje wspomnienia z Gdyni datują się z lat 1934-35.

Jakie miejsce zajmował Dziadzius w naszym życiu? Stanowił jakieś oparcie, autorytet, pewność. Był nadzwyczaj cichy i zapracowany. Nigdy nie podnosił głosu, ale czuło się, że jest. Miał doskonałe podejście do dzieci i wprost anielską cierpliwość. Z drugiej strony nie przyszło nam nigdy do głowy, aby móc ukochanemu Dziadziusiowi zrobić umyślną przykrość.

Dziadek wygospodarował sobie trochę czasu i udzielał nam lekcji rysunków. Pamiętam, że nauczył mnie rysować domek - nie przodem, jak to zwykle robią dzieci, a z profilu, z pewnej perspektywy. Było to dla mnie wielkim odkryciem.

Roztargnienie Dziadka stawało się niekiedy kłopotliwe, gdy idąc ulicą nikogo nie zauważał i nie reagował na ukłony dwu, a nawet trzykrotne. Ludzie potrafili się obrażać, a Dziadek nie miał pojęcia dlaczego i o co. Bardzo lubił iść z mamą do kawiarni na skwerze Kościuszki (chyba „Fangrat”). Po drodze mama musiała co chwilę swego ojca trącać łokciem, żeby się odkłonił. W kawiarence Dziadek zamawiał małą kawę, zastaniał się ogromną płachtą gazety i... chwilowo miał spokój.

Gospodarstwo domowe w Gdyni zostało zlikwidowane w roku 1935, gdy w wieku siedemdziesięciu pięciu lat Dziadek przeszedł na emeryturę. Zamieszkał wówczas z nami w Poznaniu na ulicy Grotgera 3.

Od czasu do czasu wybierał się z nami na pół czarnej, tylko już nie w Gdyni, a w Poznaniu. Była to dla nas cudowna impreza. W cukierni Dziadek pozwalał nam zjeść tyle ciastek, ile się chciało, podczas gdy rodzice nigdy na to nie pozwalali. Dziadek chciał w ten sposób wynagrodzić nam swoje „chude”petersburskie młode lata. A zresztą wiedział, że nasze możliwości kończą się na dwóch, trzech ciastkach. Rozkoszna była sama świadomość, że wolno. Dziadek popijał swoją „pół czarnej”, zastłony niby gazetą, ale przyglądał się nam z pobłażliwą aprobatą.

Nie zrobił niczego na pokaz. W pracy swej był bez reszty zaangażowany, lecz nie dla zysku czy awansu. Gdy w 1926 roku zaproponowano Dziadkowi objęcie katedry na Politechnice Warszawskiej, odmówił, bo nie chciał rozstawać się ze Szkołą Morską, którą pokochał. Otrzymał wiele odznaczeń, ale nigdy się nimi nie chwalił. Bardzo wielu osobom pomagał, przysyłając regularnie pewną kwotę w formie stałej zapomogi finansowej. Robił to bardzo dyskretnie.

Nikomui nie sprawiał kłopotu, nawet w ostatnich dniach swego życia. Pewnego dnia nagle został zabrany do szpitala, gdzie przebywał bardzo krótko. Lekarz określił jego stan w ten sposób, że organizm odmówił posłuszeństwa. Dziadek odszedł 23 maja 1939 roku. Pogrzeb odbył się

w kilka dni potem. Przyjechała duża delegacja ze Szkoły Morskiej. Trumna była niesiona przez zmieniające się trzy pary oficerów, absolwentów i uczniów. Dziadek spoczął na cmentarzu Gorczyńskim w pogodny letni dzień.

Pighl

Przed laty redaktor naczelny miesięcznika „Morze”, Jerzy Miciński, zadał mi pytanie: „Kto to jest Pigłu?”

Obawiam się, że moja próba odpowiedzi niewiele wyjaśni, a być może uczyni osobę Pigłu jeszcze bardziej tajemniczą. Jest to bowiem najciekawszy człowiek, jakiego spotkałem. Tytan wyobraźni, tytan pracowitości, tytan siły woli, nie mieszczący się w ramach społeczności dwudziestego wieku.

Gdyby mi kazano „namalować” jego sylwetkę duchową, to niewątpliwie przedstawiłbym ją jako motyla, na którego powierzchni skrzydeł każdy promień światła stwarza nowe obrazy, szczerze darząc tych, których interesuje malarstwo. Nie wahałbym się w wyborze gatunku - na pewno *Morpho*, i to *Papilio menelaos*, jako że z wyglądu i z imienia do Pigłu najbardziej pasuje. Nierównym lotem motyla, podobnie jak Menelaos, prowadził tułaczke życie poza swoim królestwem, zanim osiadł w nim ze swą małżonką, Piękną Heleną, którą dla Michała przez całe życie było malarstwo.

Pierwszy raz z Michałem Leszczyńskim spotkaliśmy się na jednym kursie nawigacyjnym w Szkole Morskiej w Tczewie. Nim jednak poznałem go osobiście, dowiedziałem się już, że ramy szkoły morskiej nie za bardzo do niego pasowały. Z „powieściowym” nosem - Charłampą z „Potopu” - wysoki, świetnie się fechtował, jeszcze lepiej władał językami - angielskim, francuskim i niemieckim - grał na skrzypcach i fortepianie. Doskonały matematyk. Na opanowanie tych wszystkich umiejętności musiał zużyć wiele pracy. Bez ogromnej siły woli nie zdołałby tego osiągnąć. Podczas pobytów zimowych w szkole dyrygował zorganizowaną przez siebie orkiestrą, z większym jednak zapałem oddawał się rysowaniu i malowaniu żaglowców. Wreszcie ilustrował pierwsze podręczniki fachowe powstające w Szkole Morskiej w Tczewie.

Sławę przyniosła Michałowi dekoracja sali na doroczny bal z okazji święta szkoły - 8 grudnia. To w tym dniu w 1920 roku po raz pierwszy podniesiono banderę na jej gmachu. Ze wszystkich dekoracji największy podziw wzbudził wykonany przez Michała witraż o powierzchni kilkudziesięciu metrów kwadratowych, pokrywający całą ścianę olbrzymiej sali gimnastycznej. Tematem witraża był obraz. Michał nigdy go nie widział, a ja tylko o nim słyszałem. Miał być namalowany przez fanatyka siły woli dla udowodnienia, że właśnie ona jest kluczem wszystkich osiągnięć w życiu, nie mającego pojęcia o malarstwie, które opanował, i za namalowany obraz otrzymał pierwszą nagrodę na światowej wystawie. Przedstawił na nim nurka sięgającego ręką po perłę ukrytą w olbrzymiej muszli na dnie morza. Błask perły był jedynym źródłem światła odbijającego się od fantastycznych kształtów fauny morskiej, otaczającej nurka.

Nie potrzebuję dodawać, że cały sukces swego witraża Michał zawdzięczał mnie, jako że zgodziłem się, powieszony za jedną nogę, pozować godzinami nago do tego „Poławiacza pereł”.

W tczewskiej Szkole Morskiej wyobraźnia Michała okazała się „bezcenna” i koledzy obdarzyli go przydomkiem „Pigłu”. Słowo to powtarzane szybko nabierało właściwego znaczenia i niedwuznacznie określało, za kogo oni go uważają. A w piosence ułożonej na jego cześć nazwany został nawet Wielkim:

*Wielki Pigłu jestem ja,
Wnet miraże wam pokażę.
O! la! la!*

Po skończeniu szkoły nie widzieliśmy się z Michałem przez kilka lat. Wiedziałem od wspólnych kolegów, których ściany kabin zdobiły jego wspaniałe akwarele, przedstawiające typy ludzi i życie w Indochinach, że właśnie tam na francuskich statkach pływa Pigłu.

Po jakimś czasie spotkałem się z Michałem w Gdyni, gdy był pilotem portowym. A potem powiedziano mi, że jest w Warszawie i ma własne... (w tym miejscu rozmówcy dodawali głośno: ha! ha!) atelier, bo nie zmieścił się w ramach pilota w Gdyni.

Jadąc z Oszmiany do Konstancy zatrzymałem się w Warszawie, by odwiedzić Michała. Cała jego pracownia była zastawiona nieprawdopodobną liczbą obrazów olejnych. Michał przerzucił się na tę formę malarstwa i „z głębiał” ją zachłannie.

Potem, gdy pływałem na statku pasażerskim „Polonia”, na linii palestyńskiej, otrzymałem telegram:

Karlsruhe zrzecz się na moją korzyść stanowiska drugiego oficera na „Elemce” stop konieczne dla mnie dla studiów nad żaglami stop Michał Leszczyński.

Zrzekłem się.

Po latach spotkaliśmy się w Kopenhadze. Objął mnie, że jest starszym oficerem na szkunerze trzymasztowym „Zawisza Czarny” pod dowództwem generała i kapitana w jednej osobie Mariusza Zaruskiego. Według słów Michała, generał nie może dla niego znaleźć słów zachwytu i uznania. - Mam moc obrazów i szkiców żagli - dodał. Ucieszyłem się tą wiadomością. Nareszcie został zrozumiany i cieszy się tak wielkim uznaniem. W kilka dni potem Michał zjawił się u mnie w Gdyni. Okazało się, że generał rzeczywiście nie znalazł dla niego nie tylko słów zachwytu, ale i uznania. Nie zmieścił się bowiem w harcerskich ramach „Zawiszy Czarnego”.

Dość szybko dowiedziałem się, że goniącego za możliwością studiów nad pracą żagli Michała „porwał” trzymasztowy szkuner „Orion”. Już jako kapitan, mogąc spokojnie malować pracę żagli, Michał załadował go drewnem i wyruszył do Anglii. Niestety, nie zmieścił się w „błędnych” (tzn. cholernych) ramach przedsięwzięcia holowniczego w Newcastle i zgodnie z ówczesnym naszym słownictwem, „uderzył w krajobraz” angielski, innymi słowy, osiadł odrobinę wbrew własnej woli na lądzie w Anglii. W wyniku wyczerpanej pracy w tym „krajobrazie” powstała fantastyczna liczba obrazów. Ich wystawę otworzył irlandzki dramatopisarz, George Bernard Shaw. W tym samym okresie we francuskich wykazach współczesnych akwarelistów Michał Leszczyński notowany był jako artysta klasy A1.

Podczas drugiej wojny światowej prawie cała nasza flota handlowa znalazła się na Zachodzie. Michał Leszczyński, od dłuższego czasu zadomowiony w Londynie, został wybrany na sekretarza generalnego Związku Oficerów Marynarki Handlowej i „wypłynął na arenę polityczną” prawie jako mąż opatrnościowy w dniach największej klęski sprzymierzonych, jaką był upadek Francji.

Po zniszczeniu Angielskiego Korpusu Ekspedycyjnego premier Winston Churchill nie miał więcej nic do zaoferowania swemu narodowi „oprócz krwi, znoju, łez i potu”. Nie istniała w owej chwili żadna siła

militarna, która mogłaby przyjść Anglii z pomocą. Groza tego okresu doszła do szczytu 25 czerwca 1940 roku, kiedy to Francja poddała się Niemcom. Polska flota handlowa straciła ostatni kontakt z naszymi siłami zbrojnymi, przerywając ich ewakuację z Francji. Pozostaliśmy sami, zdając sobie doskonale sprawę, że we wrześniu pokonano nas fizycznie, ale nie pokonano duchowo, jak to miało miejsce z naszymi sojusznikami na Zachodzie.

Będąc wyrazicielem naszych uczuć, Pigłu formułuje nieodzowne w tej chwili zdanie „ku serc pokrzepieniu”. Zostaje ono przesłane Ministerstwu Wojny Wielkiej Brytanii za pośrednictwem prezesa Federacji Oficerów Angielskiej Marynarki Handlowej, kapitana Coombsa. Oto jego treść w tłumaczeniu, może nieściśle, ale niezłe oddającym sens:

Mam zaszczyt prosić Pana o natychmiastowe przesłanie Ministerstwu Wojny Wielkiej Brytanii tego, co następuje: My, oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej, będziemy walczyli aż do śmierci dla osiągnięcia zwycięstwa we wspólnej sprawie. Związek Polskich Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej.

Tą samą drogą nadeszła odpowiedź od premiera Anglii:

Proszę Pana o przekazanie oficerom Polskiej Marynarki Handlowej mego zadowolenia, z jakim przyjąłem do wiadomości ich natchnione postanowienie, Winston Churchill.

Gdy zagrożenie Wielkiej Brytanii inwazją minęło, wierny sztuce Pigłu kontynuował studia nad żaglami jako kapitan małego dwumasztowego żaglowca „Garlandstone”, kursującego pomiędzy Irlandią a Wielką Brytanią - z ładunkami węgla i złomu, do momentu gdy ramy armatora „Garlandstone” okazały się za ciasne. Znowu Michał znalazł się w „krajobrazie”. W Londynie.

W tym czasie organizowałem szkołę morską w Wielkiej Brytanii. Udało mi się pozyskać zgodę Michała na prowadzenie wykładów z wiedzy okrętowej i modelarstwa. Michał z zapałem zaczął się przygotowywać do tej pracy. Mając specjalne pozwolenie Admiralicji spędzał czas w podziemiach muzeum w Greenwich i wykonywał szkice przyszłych modeli. Do współpracy jednak naszej nie doszło, ponieważ ówczesne władze uznały, że ramy szkoły morskiej nie wytrzymają osobowości Michała.

Pigłu zaniósł sporządzone przez siebie szkice do wydawnictwa „The Studio” w Londynie, chcąc się dowiedzieć, czy nie przydałyby się jako ilustracje do książek o żaglowcach lub dzieł Conrada. Dyrektor wydawnictwa - po obejrzeniu szkiców - poprosił Michała, by przyszedł za dwa tygodnie. Gdy się ponownie spotkali, podał Michałowi książkę zatytułowaną „*How to Draw Sail and Sea*” (W jaki sposób malować żagle i morze). Autorem książki był... Michał Leszczyński. Pigłu otworzył książkę i stwierdził, że są w niej wyłącznie czyste kartki. Zdumiony, spytał dyrektora, co ma znaczyć ten żart. - A właśnie! - odpowiedział dyrektor. - Uważam, że nikt lepiej od pana tych kartek nie zapełni.

W roku 1944 pierwsza książka z tej serii ukazała się w księgarniach Wielkiej Brytanii.

Po dość długim niewidzeniu się ponownie odwiedziłem Michała w Londynie. Pigłu natychmiast zaczął mówić o swej pracy nad zagadnieniem perspektywy w malarstwie i o tym, że doprowadził ją dalej, niż to uczynił profesor Kazimirz Bartel w Polsce (prace z dziedziny perspektywy rozstrzelanego we Lwowie w 1941 roku przez Niemców profesora posłużyły im do udoskonalenia celowników na samolotach dla precyzyjnego bombardowania miast). Na dowód Michał pokazał mi trzydziestocentymetrowy stos cienkich jak bibułka kartek papieru z wykresami teoretycznymi i z wykazaniem zastosowania w praktyce perspektywy w obrazach mistrzów dawnych i współczesnych. Zade-monstrował też obraz wykonany z zastosowaniem własnych osiągnięć w tej dziedzinie. Obraz nosił tytuł: „Bitwa pod Anzio”. Wytłumaczył mi dokładnie, na czym polega jego „nowa teoria” i w czym posunął naprzód prace profesora Bartla.

Wyszedłem oszołomiony tym, co widziałem i słyszałem. W drodze na obiad do restauracji „Polonia”, pozostając cały czas w stanie podziwu dla Michała, spotkałem kapitana ż.w. Antoniego Zielińskiego. Zajęliśmy stolik i w chwili gdy zacząłem opowiadać, że byłem u Pigłu i że dotychczas nie mogę ochłonać z podziwu dla pokazanych mi przez niego „miraży”, jakiś major Wojska Polskiego spytał, czy może usiąść przy naszym stoliku. Kiedy usiadł, usiłowałem jak najwierniej powtórzyć to, co przed chwilą usłyszałem, i by czegoś nie przekręcić, mówiłem do Tosia słowami Michała. Zapewne nie popełniałem błędów, bo wpatrzony we mnie i wsłuchany w to, co mówię, major zapomniał zupełnie o posiłku. Gdy skończyłem, major zerwał się ze swego miejsca, przedstawił mi się i nie wypuszczając mojej ręki ze swej dłoni, powiedział:

- Nie potrafię wypowiedzieć, co czuję w tej chwili! Całe życie stawiłem nad tymi zagadnieniami! Jest to największy dzień w moim życiu! Proszę przyjąć wyrazy mojego najwyższego uznania!

Naraz, na widok innego oficera, który podszedł do naszego stolika, major przerwał swoje entuzjastyczne przemówienie i obaj oficerowie padli sobie w objęcia.

Było mi przykro, ponieważ nie miałem wątpliwości, że wziął mnie za autora nowej teorii. Powiedziałem kapitanowi Zielińskiemu, że muszę natychmiast to sprostować, ale Tosio sprzeciwił się, twierdząc, że zepsuje majorowi jego wielki dzień. Major był pochłonięty spotkaniem z dawno nie widzianym przyjacielem, któremu przekazywał, że miał oto szczęście rozmawiać z geniuszem.

Znów minęło sporo czasu, zanim odwiedziłem Michała w Londynie. Dowiedziałem się, że dwa razy wystawiał swe obrazy w Royal Academy, a potem pokazał mi nowe „miraże”: opracował własną teorię barw! Według niego barwy są bardzo złożonymi wyrażeniami matematycznymi. Przez odpowiedni ich dobór można osiągnąć trójwymiarowość malowanych na płaszczyźnie przedmiotów. Dawniejsi mistrzowie dochodzili do tego drogą wielkiej pracy, cierpliwości i nieskończonej liczby prób. Oszołomił mnie, pokazując znacznie grubszy plik kartek od tego z opracowaną perspektywą. Tematem zapisanych kartek była już nawet nie matematyka, ale jej filozofia.

Dowodem osiągnięć w tej dziedzinie były obrazy. Kilkadziesiąt. Michał wybrał trzy. Obok najwymowniejszego z nich, z żonkilami, postawił żywe kwiaty w wazonie. W namalowanym bukacie zwłaszcza jeden z kwiatów niczym nie różnił się od prawdziwych. -W tym obrazie osiągnąłem przeszło trzydzieści procent trójwymiarowości! W tym jeszcze więcej! - mówił Michał wskazując wspaniały tors z głębią za nim. Na małym obrazku w namalowanej szklance była woda - „mokra i czysta”. Żywa!

Podczas nowego spotkania dowiedziałem się, że w obrazie przedstawiającym kwiaty w wazonie osiągnął siedemdziesiąt pięć procent trójwymiarowości. Tym razem osiągnięcia sprawiły, że Pigłu nie zmieścił się sam w sobie i wyładował w sanatorium. W tym okresie napisał rozprawę naukową w języku angielskim, używając liternictwa Leonarda da Vinci. Całość, w postaci olbrzymiej księgi, zewnętrznie przedstawiała się jak stare arcydzieło. Nad jej treścią debatowali uczeni uniwersytetu w Oxfordzie. Tematem była teoria barw. Pigłu twierdził, że każda szerokość geograficzna ma „przydzieloną” sobie liczbę barw

i mogą występować tylko te, a nie inne na odpowiednio ukształtowanych gatunkach flory czy fauny. Wywody swe poparł licznymi przykładami. Na przedstawionych mu w Oxfordzie trzydziestu kwiatach bezbłędnie podał barwy dwudziestu siedmiu.

W tym wypadku pracę poprzedziły rozległe studia nad kwiatami. Dla uzyskania doskonałości w oddaniu szczegółów rysunki kwiatów wykonał srebrnym ołówkiem. Kilkadziesiąt plansz, każda o rozmiarach metra kwadratowego, ze specjalnego papieru. Przedstawiały kwiaty ze wszystkimi detalami ich rozwoju, kwiatostanu, pączków i liści. Gdyby mnie spytano, pokazując plansze, czym są dziełem, bez dłuższego namysłu powiedziałbym, że samotnego benedyktyna zamkniętego w klasztorze, nie mającego nic do stracenia.

Przy zdolnościach do malarstwa posiadał Michał niepoślednie zdolności pisarskie. Już jego reportaże z podróży do Indochin pod banderą francuską były doskonałe, ale Michał umiał być wierny tylko malarstwu. Po powrocie do kraju miał zostać naczelnym dyrektorem Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. Przed objęciem tego stanowiska kapitanował na parowcu „Rataj”. Michał jednak znowu nie zmieścił się w ramach rzeczywistości. Wówczas wydawało nam się, że Pigłu utonął. Okazało się, że nie na długo - wypłynął jako nadworny malarz... królowej Elżbiety II, towarzysząc jej w podróżach na Bermudy.

Gdy na jakiś czas znów zaginął o Pigłu słuch, niespodziewanie otrzymałem z transatlantyka „Batory”, po jego wycieczce do wysp na Morzu Karaibskim, obrazek, a pod nim dobrze mi znanym pismem Michała skreślone słowa: *Karluszy, by mu przypomnieć pozowanie powieszzonego za nogę „poławiacza pereł”, który do tej pory mnie interesuje jako temat. Z lewej strony obrazka napis: Widok z mojej pracowni - M. Leszczyński - Jamajka 1963.*

Znacznie później dowiedziałem się, że Pigłu stanowił jedną z największych atrakcji Jamajki. Jego galerie obrazów w mieście Montego Bay przyciągały do tej wyspy turystów z całego świata. Na północno-zachodnim cyplu Jamajki znajdowało się miniaturowe królestwo Menelaosa, z nie pasującą do jego imienia własną elektrownią, jako podstawą niezależności. W tym królestwie do końca jego dni panowały dwie królowe: Piękna Helena - Malarstwo oraz Peggy - żona, przyglądająca się, z dobrze pojętym poczuciem humoru, rozsadanym przez Michała ramom.

Byka nie było

Byka nie było! Powiedzenie to zrodziło się w Gimnazjum i Liceum Morskim w Landywood w Anglii, które zorganizowano podczas drugiej wojny światowej z myślą o przygotowaniu nawigatorów i mechaników dla floty w okresie wojny i po jej zakończeniu.

Cudem wydostałem się z zamkniętej kabiny tonącego m.s. „Piłsudski” 26 listopada 1939 roku, lecz potem, skacząc do łodzi, uderzyłem się o nią głową i doznałem licznych kontuzji, które uniemożliwiły mi, zdawało się, na zawsze jakąkolwiek pracę. Otrzymałem dożywotnią rentę inwalidzką i wobec bezradności medycyny zacząłem leczyć się sam w górach Szkocji, stosując ćwiczenia hatha-jogi. Po ośmiu miesiącach pokonałem największą moją dolegliwość - absolutną bezsenność, trwającą łącznie jedenaście miesięcy.

Przez cały czas mego pobytu w Szkocji byłem w stałym kontakcie z kpt. ż.w. Konstantym Kowalskim, byłym komendantem „Darza Pomorza”, pracującym wtedy w Ministerstwie Żeglugi w Londynie na etacie starszego inspektora żałogowego. W Szkocji odwiedził mnie również kilkakrotnie dyrektor Leonard Możdżeński, z którym poznałem się w 1938 roku na „Darze Pomorza” podczas podróży na zlot żaglowców w Sztokholmie. W naszych rozmowach często poruszaliśmy temat konieczności kształcenia kadr dla polskiej marynarki.

Jedyną i największą „wadą” dyrektora Możdżeńskiego była jego bezdyskusyjna uczciwość, a przy tym upór, z jakim realizował swe idee. Dzięki niemu flota nie została przejęta przez Niemców. On sam opuścił Polskę owinięty sztandarem Szkoły Morskiej w Gdyni. W Londynie Leonard Możdżeński sprawował w Ministerstwie Żeglugi funkcję dyrektora do spraw morskich. W trosce o umożliwienie uczniom uzyskania stopnia oficera pokładowego nawiązał kontakt z angielską szkołą morską w Southampton.

Flota handlowa musi wrócić do kraju nie uszczuplona ani o jedną tonę. Musi być w ruchu i nie może stanąć z powodu braku ludzi - to cel, jaki sobie założył. W sprzeczności z nim były nieraz różne projekty społeczności emigracyjnej, a dyrektor był niejednokrotnie obdarzany przez tych, którzy go nie rozumieli, niewyszukanymi epitetami.

Gdy wreszcie zostałem dopuszczony przez komisję lekarską do pracy, jednakże bez prawa pływania, otrzymałem od dyrektora Możdżeńskiego - na wniosek Kota Kowalskiego - propozycję objęcia funkcji inspektora szkolenia zawodowego. Rozpocząłem pracę w roku 1942, organizując kursy dla kapitanów żegluga wielkiej, szyprów i mechaników. Nie rozwiązywało to jednak problemu kadry na przyszłość.

Jan Kwapiński, minister i premier w jednej osobie, polecił mi opracować zapotrzebowanie na kadry po wojnie na podstawie przewidywanych przyszłych linii żeglugowych.

Z pomocą oficerów z kursu kapitanów żegluga wielkiej przygotowałem mapę z planowanymi liniami żeglugowymi oraz plansze ilustrujące obecny stan kadry i potrzeby według przedstawionych prognoz - od młodszych marynarzy do kapitanów żegluga wielkiej.

Wynikało z tego, że należy przygotować trzystu nawigatorów oraz trzystu mechaników. Minister Kwapiński obejrzał efekt mojej pracy, wysłuchał moich wyjaśnień i po namyśle powiedział:

- Zorganizuje pan i otworzy szkołę morską na sześciuset chłopców. Ściągnie ich pan z ośrodków emigracyjnych w Indiach, Persji, Afryce i Palestynie.

Po przybyciu kandydatów na wszelkie stanowiska marynarskie zorientowałem się, że powinni w klasach gimnazjalnych otrzymać wiedzę wspólną z nawigatorami i mechanikami, natomiast w liceum - w zakresie przedmiotów specjalistycznych. „Materiał” był wielce różnorodny. Przybyło czterystu chłopców, większość z ośrodków wojskowych z Palestyny. Major Kulczycki, który ich przywiózł, zadał mi pytanie:

- Ilu bosmanów z gumowymi pałkami ma pan dla utrzymania dyscypliny? Musi ich być tylu, by na sześciu chłopców przypadał przynajmniej jeden dobry podoficer.

Tymczasem był tylko jeden stary bosman ze statku „Wisła”. Swój sposób postępowania oparłem na innym „systemie wychowawczym”. Nikt nie miał prawa karać chłopców ani okazywać im swego słusznego czy niesłusznego gniewu. Mieli go w swym życiu o wiele za dużo.

Miałem już pewne doświadczenie i wiedziałem, że kary nic nie dają. Nie znaczy to, że jestem za pełną bezkarnością. Gdy na „Darze Pomorza” w czasie sztormu w nocy zastałem śpiącego absolwenta, który o mało nie naraził statku na uderzenie o falochron, sam byłem za odebraniem mu dyplomu na dwa lata. Jestem natomiast przeciwny karom nie przemyślanym. Dawno już wiadano, że arbitralnie i każdorazowo wymierzona kara uczyniła ludziom więcej zła niż wszystkie najsrozsze i najstraszniejsze klęski i katastrofy od początku wieków.

Nauczycielom, którym wytrąciłem z ręki podstawowy środek „autoritetu”, starałem się wytłumaczyć, że nie możemy żądać od tych chłopców jakiejś nadzwyczajnej dyscypliny, zrozumienia dobra i zła, nienagannego zachowania, skoro byli pozbawieni podstawowego domowego wychowania.

Moje osobiste przeżycia i odczucia, jakie wyniosłem z młodszych klas, utwierdziły mnie w przekonaniu, że niesłuszna kara wcale nie wpływała na poprawę mego zachowania, rodziła tylko bunt i ostrożność wobec człowieka wymierzającego karę, który w dodatku uważał, że dobrze wykonał obowiązek „wychowawczy” i był z tego zadowolony.

Nie nauczyłeś, nie dajesz przykładu, ale wymagasz. Spróbuj wpierw na sobie tego, czego wymagasz od swych wychowanków - a łatwiej zrozumiesz ich trudności. Żeby coś rośło - potrzebne jest światło, powietrze, woda, słońce. Bijąc rośliny kijem nie doczekasz się plonu. Chłopiec, normalny, gdy zrozumie, że jesteś jego nauczycielem w całym tego słowa znaczeniu - nie z tytułu i stanowiska - nie będzie ci robił niczego na złość, będzie z tobą współpracował, a gdy coś nie wyjdzie, sam będzie tego żałował.

Jeśli chodzi o wzór, to skończyłem właśnie takie gimnazjum „bez kar”, przekształcone po pierwszej wojnie światowej z kursów dla dorosłych. Tamtemu dyrektorowi łatwo było zastosować wyznawaną bezkarnością, gdyż zwracano się do uczniów „per pan i pani”. I trudno było powiedzieć pani urzędnicze: „Za karę zostanie pani po lekcjach” lub bitnego podoficera postawić w kącie.

Wiele wychowawczych przykładów dostarczyły mi konie, z którymi miałem do czynienia i które kochałem. Potrafiły mi wytłumaczyć swym zachowaniem, że nikt nie może być zmuszany do pracy przekraczającej jego siły (rzymskie: *Ad impossibilia nemo obligatur*). Inaczej mówiąc - narowiły się, jeśli było coś ponad ich siły.

Tych czterystu chłopców w szkole - był to zespół bardzo zróżnicowany pod względem siły wyobraźni, zasobu wiedzy i zrozumienia tak zwanego *common sense* (zdrowego rozsądku, myślenia opartego na powszechnym doświadczeniu), w którym celowali Anglicy a którego my byliśmy prawie pozbawieni. Opierając się na tych przesłankach musiałem przyjąć trzy zasady w sprawach wychowawczych i nauki:

- określenie dla każdego z uczniów ścieżki nauki według jego możliwości i stopnia rozwoju duchowego;
- budowę jego struktury wewnętrznej na fundamencie jego dotychczasowego poziomu moralnego czy pojmowania przez niego, co dobre, a co złe z punktu widzenia społecznego;
- określenie możliwości odchyłeń (amplitudy wykroczeń) w zależności od stopnia rozwoju.

Za rzecz najważniejszą jednak uważałem zrozumienie przez nich *common sense* na żywym przykładzie. Przyjęcie faktu, że szkoła jest ich, że oni stanowią szkołę, a nie nauczyciele.

Dla ułatwienia chłopcom przyswojenia problemów, jakie narzuca ich postępowaniu *common sense*, mieliśmy skrzynkę pytań, zadawanych bezimiennie i wrzucanych do niej na kartkach. Odpowiedzi były udzielane dwa razy w tygodniu, z omawianiem problemów interesujących większe grono.

Chłopak, który według opinii nauczyciela zasłużył na karę, przechodził na rozmowę ze mną. Przeprowadzałem ją w sposób jak najbardziej rozumiały, posługując się trafiającymi do przekonania przykładami.

- Człowiek jest jak okręt - mówiłem. - Jeśli nie ma wybranego kursu, to na nic najpomyślniejszy wiatr. Czy to rozumiesz?

A więc musisz wiedzieć, czego chcesz... Chcesz skończyć szkołę, nauczyć się języka angielskiego, chcesz zostać nawigatorem.

Co ci przeszkadza? To, że się nie uczysz, wychodzisz ze szkoły i wałęsasz się bez celu dla zabicia czasu. Robisz nie to, co powinieneś, lecz co ci się chce. Do spełnienia tego, co powinieneś, potrzebna jest siła woli - to znaczy czynnik w twoim charakterze, który zmusi ciebie do uczenia się i spełniania tego, co powinieneś - do utrzymania okrętu na kursie do celu.

W jaki sposób to możesz osiągnąć?

Codziennie wypisz sobie plan tego, co powinieneś wykonać jutro, z przewidzeniem przeszkód w postaci zachcianek („chce mi się”)



Na działach „Sławy”: Tadeusz Meissner, Stanisław Dulski, Jerzy Mieszkowski, Karol Olgiert Borchardt, Stanisław Rowiński, Władysław Cybulski. Kazimierz Rembowski, Konstanty Kowalski, Stanisław Jaworski. Adam Gastomski, Witalis Konik-Malinowski. Michał Niczko



Na „Sławie” z gościnnymi robotnikami estońskimi. Od lewej: Stanisław Dulski (Ciotka). Stanisław Jaworski. Kazimierz Petruszewicz (Dyzio) , podniesiony Stanisław Rowiński, Tadeusz Meissner, Adam Gastomski, pod nim Milanowski, Kazimierz Rembowski, Konstanty Kowalski (Kot). Włodzimierz Cybulski (Starzec), Autor. Michał Niczko (Dalaj Lama)



. czyli kpi. ż. w. Antoni Ledochowski



Chronometr Harrisona skonstruowany w 1759 roku - pierwsze w dziejach nauki niezawodne narzędzie wyznaczania długości geograficznej, wg oryginału przechowywanego w Narodowym Muzeum Morskim w Londynie.



„Dziadek”, inż. Kazimierz Bielski



Marynarze polscy w imieniu załogi statku szkolnego -Lwów" składają wieniec na grobie włoskiego Nieznanego Żołnierza. Pierwszy z lewej inż. Stefan Ancula, odwrócony tyłem kpt. Mamen Stankiewicz



„Dziadek” inż. Kazimierz Bieński, obok kapitana Antoniego Ledóchowskiego, jeden z dwóch filarów Szkoły Morskiej w Tezewie



Osiainie spotkanie L bytym uczniem na „Batorym” w maju 1948r. Z prawej kpt. Gustaw Kański, z lewej K. Petruszewicz



Widok z pracowni Leszczyńskiego - „Piglu”

i możliwości przeciwdziałania temu. Jeśli potrafisz utrzymać się bez jednego dnia przerwy na tym kursie przez dwa lata, możesz być pewny, że zostaniesz kapitanem własnej duszy. Dokonasz wszystkiego, co zamierzysz, a każdą zachciankę pokonasz bez wielkiego wysiłku, jako zboczenie z obranego kursu. To jedno. Drugie - dlaczego masz być dobry, nie zły. Być może tłumaczenie moje będzie bardzo prymitywne (filozofowie napisali na ten temat wiele ksiąg, a ich wszystkich nikt w swym życiu nie przeczytał i nie przeczyta), jednakże to, co ci podam, nie jest fikcją.

Jako okręt podążający do portu musimy stale być w ruchu i trzymać się obranej drogi. Jeśli będziemy stać w miejscu, nigdzie nie dojdziemy. Ale nawet gdy żyjemy bez planu, każda nasza myśl, słowo i czyn wyzwalają cząsteczki energii - dobre lub złe - a każda z nich wywołuje reakcję. Bez przerwy jesteśmy siewcami energii i to, co posiejemy, zamienia się w dobro lub w zło - to znaczy otrzymujemy od ludzi „pomnożone dobro lub zło”, cząsteczki przekazanej energii. Każdy normalny człowiek pragnie otrzymywać od ludzi dobro, a więc w naszej nieustannej sobie najważniejszą rzeczą jest, by nasza myśl, która dyktuje nasze słowa i czyny, była dobra. Jak myślimy - takimi jesteśmy. Na przeszkodzie, by każdy otrzymywał od życia tylko dobro, jest to, że my sami nie siejemy go stale, często nie mogąc odróżnić powinności od zachcianek. Tak nazwijmy naszą siłę i słabość.

W utrzymaniu się na obranym kursie będą nam przeszkadzali „źli”, ale to nie znaczy, byśmy schodzili z niego, ulegając gniewowi. Już Rzymianie zwali gniew krótkim szaleństwem. Gniew jest najpospolitszym naszym odruchem. Nie mając wyrobionej siły woli, nie potrafimy się opanować i cały nasz dorobek może runąć, a co gorsza, będziemy uważali, że mieliśmy rację, bo nas do tego przywiedziono.

Już przeszło dwa i pół tysiąca lat temu powiedziano na ten temat: „Kto tak powstrzyma gniew płonący, jakby powstrzymał wóz w rozpędzie, tego prawdziwym zwę woźnicą - inni trzymają lejce tylko”.

Skutek rozmowy był prawie zawsze jednakowy. Chłopiec przyzwyczajony do wysłuchiwanie głosu świętego oburzenia, naznaczania kar i uodporniony na nie, często w czasie takiej rozmowy reagował łzami. Nie znaczy to, że poprawa była natychmiastowa. Wychodził jednak z przekonaniem, że może robić co chce, bo szkoła należy do niego i jego kolegów, ale jednocześnie zależy od niego, co z tej szkoły wyniesie, czego się nauczy i czy potrafi myśleć dobrze, a nikt się nie spodziewa, że stanie się natychmiast ideałem.

Muszę powiedzieć, że żaden z chłopców nie trafił do mnie po raz drugi. Natomiast w szkolnym gabinecie karykatur ujrzałem narysowaną swoją twarz, nachyloną nad mikroskopem i z wyrazem wielkiej uwagi badającą ucznia rozpostartego na szkiełku mikroskopu. Pod rysunkiem dwuwiersz głosił:

*A nasz kapitan zna tajne drogi,
Nawraca uczniów systemem jogi.*

Była to dla mnie o tyle rzecz ciekawa, że nigdy nikomu w szkole nie powiedziałem, że od przeszło dwudziestu lat interesowałem się jogą.

Naturalnie system taki jest możliwy, jeśli nie jest przekroczona dopuszczalna granica liczby wychowanków. Zabiera wiele czasu dokładne poznanie psychiki i mentalności ucznia, stosunków rodzinnych. Bez znajomości tych wszystkich czynników mechaniczne niekaranie może być bezskuteczne. Natomiast karanie uczniów przez ludzi, którzy nigdy nad samymi sobą nie pracowali, sprowadza się do funkcji poganiaczy wielbłądów.

Wkrótce staliśmy się sławni w Anglii. Reklamę szkole wyrobili oczywiście sami chłopcy. Pragnąc, by nasi wychowankowie poznali ustaloną strukturę życia rodzinnego, szkoła zwróciła się do społeczeństwa angielskiego z apelem, aby przyjęto chłopców na okres świąteczny (Boże Narodzenie, Wielkanoc). Odpowiedziało dwa tysiące rodzin. Chłopcy wyjechali, zaopatrzeni w dokładne instrukcje, jak należy się zachować w domu angielskim. Jednocześnie prosiliśmy osoby udzielające gościny o opinie na temat ich zachowania. Napływały więcej niż pozytywne, ale - ku naszemu zaskoczeniu - wiele osób napisało, że chłopcy kłamią. Twierdzą bowiem, że nie stosuje się wobec nich żadnych kar.

Szkoła bez kar stała się zatem wielką atrakcją, sprowadzającą gości z Londynu, Szkocji, wolnych Norwegów, wolnych Belgów. Dysputy z gośćmi na temat kar kończyło przeważnie moje pytanie:

„Jaką karę należy zastosować w stosunku do chłopca z Wilna, wysłanego przez Niemców do prac przy budowie fortów Todta we Francji? Chłopiec stamtąd zbiegł do francuskich oddziałów oporu. Odznaczył się w akcjach przy wysadzaniu mostów i pociągów. Wreszcie dostał się do Anglii i znalazł w tej szkole. Czy postawić go w kącie?”

Na tym „kącie” dyskusja z reguły się urywała. Naturalnie, mowa była o przewinieniach „nie podpadających” pod kodeks karny.

Do niemałych atrakcji szkolnych należał teatr, prowadzony samodzielnie przez ucznia. Był nim urodzony reżyser Zbigniew Mak. Kochał Fredrę i chyba całego zaprezentował w szkole. Na pewnym przedstawieniu chłopiec grający Klarę ogromnie spodobał się jednemu z gości. Anglik wyraził chęć poznania i wręczenia pamiątki uroczej Klarze. Gdy w godzinę po przedstawieniu do gabinetu wszedł chłopak w świetnie skrojonym mundurze marynarskim - Anglik nie chciał wierzyć, że jest to autentyczna, podziwiana i gorąco oklaskiwana na scenie Klara!

W szkole działały jeszcze kółka: szewskie, krawieckie, introligatorskie, szklarskie, ogrodnicze, malarskie, modelarskie... Pod tym względem współpraca z ministerstwem angielskim była bardzo łatwa. Anglicy uważali, że szkoła naprawdę „pracuje prawidłowo”, gdy wszyscy jej uczniowie należą do jakiegoś kółka, w którym potrafią sobie przyswoić dodatkowy fach. Etat nauczyciela, chociażby dla kilku chłopców w kółku, uważali nie tylko za celowy, ale i za konieczny.

Tak więc jedna klasa, pełniąc służbę przez miesiąc, uczyła się przy kucharach sztuki kulinarnej, kelnerskiej i rozumienia celowości porządku.

Co dwa tygodnie odbywały się w szkole koncerty, na których uczniowie mogli poznać postępy kolegów w muzyce. Osiągnięcia ich zachęcały innych i z kolei ci rozpoczynali z nimi pracę. Na koncerty były też zapraszane kółka muzyczne z okolicy. Nas także Stowarzyszenie Górników zaprosiło na operę „Carmen”.

To wszystko było wynikiem rozpętanego w szkole cyklonu muzycznego przez wykładowcę muzyki Władysława Kaźmierczaka. Niezwykły ten człowiek potrafił w ciągu paru miesięcy stworzyć chór z dwustu dwudziestu chłopców, zakwalifikowany do wystąpienia w BBC. Marsz: „Do życia odważnie! Wesoło! Uczmy się kochać! Uczmy się żyć!” , pobudzał chłopców do euforii. Nieraz chór musiał bisować ten marsz dla swych kolegów po kilka razy. Niewiarygodne - ale prawdziwe.

Zaproszenie na „Carmen” stało się w szkole tematem tygodnia. Pan Kaźmierczak wygłosił słowo wprowadzające do tej opery. Ci, którzy jej jeszcze nie widzieli, odebrali pogadankę bardzo różnie. Dowiedziawszy się, że będzie toreador, wywnioskowali, że i... walka byków, co wzbudziło wielkie zainteresowanie i chęć skorzystania z zaproszenia.

Paweł Stelmaszyk, bosman z s.s. „Wisła”, prowadzący w szkole roboty linowe, był chłopcom najbliższy. Uczył wymyślnych węzłów,

z gałką brylantową włącznie, i splotów, których efektem były maty. Był dla chłopców wyrocznią. Jak wszyscy w owych czasach starzy marynarze, pracę rozpoczynał na żaglowcach. Nie były mu obce porty Hiszpanii i walki byków. Muzykalny nie był, opery go nie interesowały, ale o walkach byków chętnie chłopcom opowiadał. Ustaliła się więc opinia: jeśli ma występować toreador, to musi być i byk!

Autobusami dotarliśmy przed gmach „opery”. Powitano nas serdecznie i wprowadzono do olbrzymiej sali. Nie dzieliliśmy się od razu wrażeniami, choć odczucia mieliśmy „antyoperowe”. Ani sceny z areną, ani toreadora... Byk w tym miejscu nawet na myśl nie przychodził. Ponad setką zajęliśmy miejsca w ławkach, można powiedzieć - kościelnych. Między chłopcami zaczęły się szeptki: - To nie tutaj! - Chłopcy wyraźnie byli zaniepokojeni, że przez pomyłkę coś tracą.

Naraz zapanowała cisza. Z jednej z ławek powstał ciemno ubrany pan, stanął przed pulpitem, podniósł rękę do góry, a potem usłyszeliśmy śpiew: jeden głos, drugi, trzeci... Ludzie śpiewali. Śpiewali ładnie. To mogliśmy ocenić dzięki własnym, co dwa tygodnie urządzanym, koncertom i bywaniu na imprezach w sąsiednich szkołach angielskich.

Byliśmy pełni podziwu i zachwytu dla angielskich górników, ich żon i dzieci, dla ich umiłowania muzyki. Zdawaliśmy sobie sprawę z tego, ile włożyli pracy, aby całą operę odśpiewać bez żadnego akompaniamentu. Niemniej jednak wracaliśmy zawiedzeni. W milczeniu.

Bosmana nie było z nami na tej „Carmen”. Spotkaliśmy go później. I wówczas jeden z chłopców oznajmił mu bardzo smutnym głosem: - Panie bosmanie! Byka nie było!

Potem przez kilka tygodni, gdy w szkole coś się nie udało, mówiono: **BYKA NIE BYŁO!**

Słońce zaszło dziś nieprawidłowo

„Słońce zaszło dziś nieprawidłowo”. To zdanie usłyszane podczas podróży na żaglowcu szkolnym „Lwów” w roku 1925, w drugim dniu po wyjściu w morze, zaintrygowało mnie do tego stopnia, że przez wiele lat poszukiwałem dla mego uzasadnienia.

Mogliśmy podjąć tę podróż dzięki wyszukaniu przez ówczesnego komendanta „Lwowa”, kapitana Mamerta Stankiewicza, ładunku w postaci drewnianych podkładów pod szyny kolejowe, które załadowaliśmy w Gdańsku z przeznaczeniem dla Londynu. Gotowi już do wyjścia, stanęliśmy na kotwicy w Gdyni. Pierwszy raz nasz żaglowiec - dawna pasażerska fregata oceaniczna - wychodził w swą podróż ćwiczebną z rodzimego portu, na razie będącego zupełnie w „pieluszkach”, właściwie istniejącego tylko z nazwy.

Na uroczyste pożegnanie „Lwowa” przybył delegat prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Stanisława Wojciechowskiego, jego adiutant - generał Mariusz Zaruski. Razem z nim przybyli: dyrektor Departamentu do Spraw Morskich - Gabriel Chrzanowski wraz z komandorem Hugonem Pistelem, dyrektor Szkoły Morskiej - Antoni Garnuszewski, poprzedni kapitan „Lwowa” - Tadeusz Ziółkowski, wykładowcy Szkoły Morskiej i żony oficerów „Lwowa” z dziećmi.

Osoby oficjalne przybyły holownikiem Kapitanatu Portu. Kapitanat Portu w Gdyni w owym czasie przypominał najbardziej nędzną chatę w najuboższej wsi murzyńskiej. Kapitanem portu był kapitan Stanisław Zalewski.

Po mszy świętej celebrowanej przez ks. Prabuckiego, podczas której śpiewał chór Szkoły Morskiej, i okolicznościowym przemówieniu księdza Prabuckiego przemawiali przedstawiciele rządu. W krótkich i serdecznych słowach pożegnał nas w imieniu prezydenta generał Mariusz Zaruski i zaofiarował nam swój wiersz. Odczytany, wzbudził burzę oklasków:

*Hej, dalej na wody,
Do żagli, na ster
Orleńta, my młode,
Lecimy na żer,
Na świata stron cztery.
Na setki set lat
My polskie bandery
Wzniesiemy nad świat.
Do żagli, do kabli
Piorunem jak diabli
Skoczemy, co tchu.
Czy burza, czy cicho,
My pierwsi już tu. [...]*

Następnie odbyło się przyjęcie na ustawionych na rufie stołach, chyba jedno z najuboższych, jakie kiedykolwiek miało miejsce w takich okolicznościach na naszych statkach. Koszty nasz żaglowiec musiał pokrywać z tego, co zarobił. Byliśmy szczęśliwi, że jesteśmy załadowani po marki Lloyda. Jaki ładunek otrzymamy po wyładowaniu drewna podkładowego w Londynie, kłopotać się będzie kapitan.

Mając jeszcze gości na pokładzie, my, uczniowie, otrzymaliśmy rozkaz zluźnienia żagli, by goście mogli podziwiać z holownika, jak „Lwów” pod żaglami schodzi z kotwicy.

Niestety wiatr, nie sprzyjający, odmienił nasze zamiary. O godzinie 14.00 16 maja 1925 roku czterokrotne uderzenie w dzwon okrętowy oznajmiło moment wyjścia. Wybrano kotwicę i na silnikach, pod zaledwie kilku stojącymi żaglami, „Lwów” ruszył kursem na Hel. W pobliżu latarni helskiej zatrzymano silniki i najwierniejsi nam goście zeszli na oczekujący ich holownik. Padł rozkaz: „Na wanted!”, a potem rozległ się trzykrotny okrzyk, będący ostatnim pożegnaniem z ojczyzną: „Prezydent Rzeczypospolitej niech żyje!”

Nowa komenda: „Wszyscy na stacje manewrowe!” Po chwili cały „Lwów” okrył się żaglami. Nasze „siwki” chwyciły silny wiatr i ruszyły z kopyta z prędkością siedmiu mil morskich na godzinę. Po marynarstwu - siedmiu węzłów*.

* 1 węzeł - 1 raiła morska (1853 m) na godzinę.

Kłocami drewna były zawałone nie tylko ładownie, lecz i nasze pomieszczenia. Tam, gdzie wieszaliśmy hamaki i gdzie opuszczaliśmy do jedzenia stoły podczipione do górnego pokładu, drewno leżało tak, że stoły po spuszczeniu opierały się na podkładach. W innych miejscach drewno zajmowało cały międzypokład. Dla umożliwienia dojścia pozostawiono wąskie tunele, przez które z trudem mógł się przedostać jeden człowiek.

Po skończonych manewrach służbę objęła nasza wachta, a ja wciąż utwierdzałem się w słuszności nieprzyznania mi „człowieczeństwa”. Nowe nazwy, niezrozumiałe rozkazy - kręciło się od tego w głowie. Rozumiałem, dlaczego kandydat to „nieczłowiek”, chociaż przyjęty do „narodu”, za który uważają siebie uczniowie na barku szkolnym „Lwów”

O godzinie 19.50 zbiórka. Odśpiewaliśmy pieśń „Czy toń spokojna, czy huczają fale”.

Nasza wachta szybko ruszyła do międzypokładu, do rozwieszonych już w nim hamaków, by się przespać przed drugą wachtą - od godziny 24.00 do 04.00.

O godzinie 23.50 czyjaś ręka zbudziła mnie ze snu. Jednocześnie usłyszałem ciche uderzenie dzwonu. Zapowiedziało ono zmianę wachty za dziesięć minut. Szybko wydobyłem się z hamaka i w nikłym świetle lampy-nietoperza zobaczyłem przeciągające się postacie kolegów, wstających na wachtę.

W ciemnościach na pokładzie przy rozdziale służb zostałem pociągnięty przez „człowieka” (Jurka Mieszkowskiego), który mi powiedział: - Idź za mną!

Zeszliśmy do międzypokładu. „Człowiek” stanął u wejścia do tunelu w drewnie, potem na czworakach wsunął się do czarnego otworu i powiedział: - Suń się za mną!

Po jakimś czasie w kompletnych ciemnościach usłyszałem jego okrzyk:

- Ostrożnie! Skręcamy w prawo!

W samą porę, by nie uderzyć głową w ścianę z kłoców. Teraz mogłem zobaczyć nikłe światło w końcu tunelu, do którego pełziliśmy na czworakach. Jednocześnie usłyszałem rytmiczny hałas.

Naraz cień posuwającego się przede mną „człowieka” zniknął i zobaczyłem przed sobą rozebranego do pasa innego, który wytwarzał ten hałas, poruszając długą rączką osadzoną na osi.

- Rozbierz się - poradził - bo będziesz przez godzinę pompował wodę.

Posłusznie się rozebrałem, przejąłem od swego poprzednika rączkę i zacząłem nią rytmicznie poruszać: od siebie - do siebie, od siebie - do siebie.

Tymczasem „człowiek”, który mnie przyprowadził, i ten, który pompował, znikli w czarnym otworze tunelu. Pozostałem sam na sam z rączką i z rzucającą słabe światło lampą-nietoperzem.

Wykonywana praca wprawiła mnie w dobry humor, bo przypomniało mi się, jak marzyłem, by się znaleźć we wnętrzu żaglowca jako pasażer na gapę, na podobieństwo bohatera opowiadania „Morski Jeź” Mayne Reida. Tamten zasnął na dnie ładowni, a gdy się obudził, żaglowiec był już załadowany i w morzu.

Musiał jakoś sobie poradzić, by nie umrzeć z głodu, a miał do dyspozycji tylko nóż. Używając go, w kompletnych ciemnościach przebijał się przez najrozmaitsze warstwy ładunku. Moja sytuacja była tylko namiastką opisanej w „Morskim Jeżu”. Chodziło jednak w moim wypadku także o - żaglowiec. Pierwsza noc w morzu. Znajdowałem się sam w czeluściach żaglowca. Nie musiałem się przebijać, używając noża, przez warstwy mąki czy pokonując fortepian, ale - rytmicznie, bez wytchnienia ruszać tą rączką, bo każdy moment odpoczynku, usłyszany na górze, mógł uchodzić za lenistwo.

Efektem powierzonej mi czynności miało być napompowanie wody do górnego zbiornika - na zużycie dzienne do kuchni i dla nas: jeden litr na osobę na dzień. Przy każdym poruszeniu rączki pompy uprzytamniałem sobie coraz dokładniej znaczenie pojęcia słodka woda i jej roli w morzu dla załogi żaglowca oraz związane ze zdobywaniem jej koszty. Za każdy litr dostarczonej wody nasz żaglowiec płacił. W każdym porcie opłaty za wodę były inne w zależności od tego, czy dostarczał ją specjalny statek, czy można ją było pobrać bezpośrednio, stojąc w porcie przy nabrzeżu. Postępowano zgodnie z wynikiem obliczeń, jak było korzystniej: czy płacić za miejsce przy nabrzeżu, czy brać wodę z holownika. Uświadomił mnie w tym względzie jeden z „ludzi”.

Poruszając rączką pompy słyszałem wyraźnie w jej łoskocie dwa słowa: słodka woda, słodka woda, słodka woda. Zegarka nie miałem. Wiedziałem, że zmiana przyjdzie za godzinę.

Cały już lśniłem od pokrywającego mnie potu. Słodka woda, słodka woda - powtarzała pompa. Rozmyślenia nad zniszczeniem się w moim

życiu sytuacji z „Morskiego Jeża” zakończyły się w chwili, gdy usłyszałem w otworze tunelu szelest nadchodzącej zmiany. Oddałem rączkę pompy memu następcy, wytarłem pot, ubrałem się i wyruszyłem ciemnym tunelem do między pokładu, a stamtąd na pokład, by się zameldować absolwentowi pełniącemu służbę bosmańską.

Teraz miałem służbę na szkafucie, polegającą na „nic nierobieniu” - pozostawaniu w gotowości do pracy i pilnym słuchaniu gwizdka przed otrzymaniem rozkazu. Służba na szkafucie zeszła mi na zaznajomieniu się z wachtami i ich nazwami.

Pierwsza wachta - od godziny 20.00 do 24.00, druga, inaczej nocna, od 24.00 do 04.00, poranna albo jutrzienka - od 04.00 do 08.00. Następnie przez osiem godzin były roboty. Pływano na dwie wachty. Roboty trwały do godziny 16.00. Wachty nosiły nazwy: przedpołudniowa - od 8.00 do 12.00; popołudniowa - od 12.00 do 16.00. Po zakończeniu robót dawniej obowiązywały jeszcze zajęcia dodatkowe - wypompowywanie wody z drewnianych kadłubów. Wiązało się z tym powstanie nazw: pierwsza i druga psia wachta. Pierwsza psia - od 16.00 do 18.00; druga psia - od 18.00 do 20.00. Dla nas były one psimi wyłącznie z nazwy. Natomiast psią wachtą nigdy nie była druga wachta, inaczej nocna, choć my właśnie ją nazywaliśmy psią wachtą. Poczyli oczywiście mnie o tym „człowiekowie”.

Następnego dnia koło godziny 20.00 stałem w pobliżu uczniowskiej nawigacyjnej, gdy usłyszałem gwizdek i rozkaz „do bandery”. O zachodzie słońca opuszczało się banderę. Wszyscy stanęliśmy w postawie baczość, twarzą zwróceniu do bandery. Po jej „majestatycznym” opuszczeniu dwa krótkie dźwięki gwizdka rozkazały: spoczniej.

Po tej ceremonii słońce musiało być już niewidoczne. Tymczasem przez dobrych parę minut było jeszcze widać nad horyzontem część tarczy. Pilnie przyglądałem się jej znikaniu, chcąc sprawdzić, czy rzeczywiście w momencie styku horyzontu z górną krawędzią zachodzącego słońca ostatni jego promień będzie miał kolor zielony, jak mi powiedział jeden „człowiek”.

Nagle usłyszałem za sobą głos naszego kierownika Nauk - inżyniera Stefana Ancuty. Był kolegą z politechniki petersburskiej dyrektora Garnuszewskiego, ale z wydziału elektrotechnicznego. Pomimo że również miał dyplom kapitana, tytułowaliśmy go inżynierem.

- Czy prawidłowo obliczyliście na dzisiaj moment zachodu słońca?

Odwrociłem się i zobaczyłem stojącego przed Ancutą absolwenta pełniącego funkcję starszego nawigacyjnego.

- Tak jest, panie inżynierze! - odpowiedział.
- To może obliczyliście błędnie stan chronometru?
- Wszystko obliczyłem bardzo dokładnie, panie inżynierze, to słońce szaszło dziś nieprawidłowo!

Ostatnie zdanie w niewytłumaczony sposób poraziło mnie na całe życie, stając się źródłem nie kończących się dociekań.

Popatrzyłem na twarz inżyniera Ancuty. Usta miał tak ułożone, jakby przed chwilą skosztował czegoś bardzo kwaśnego. Na „Lwowie” w tej podróży pełnił funkcję naszego kierownika Nauk, wychowawcy i opiekuna, do którego mieliśmy się zwracać z naszymi troskami. Był kawalerem. W Tczewie mógł uchodzić za arbitra elegantiarum. Według uczniów był on w szkole jedynym prawdziwym dżentelmenem, ponieważ starał się nie widzieć, gdy któryś z nas zachował się nieodpowiednio. A gdy już musiał widzieć, to tylko dawał znać wyrazem swojej twarzy, objawiającej niesmak, jaby wziął do ust coś bardzo kwaśnego. Pochodził z litewskich Tatarów, osadzonych na Wileńszczyźnie przez Wielkiego Księcia Witolda. Spokrewniony był blisko z rodziną, w której córki nie widziały nigdy ojca ubranego inaczej, jak gdyby miał być przedstawiony królowej. Ekscytowały nas i opinię w Tczewie nie tyle jego świetne wykłady z elektrotechniki, zabarwione - bez ujmy dla ich treści - rusycyzmami, ile głoszone odmienne zdanie od Motilala Nehru, ojca sławnego premiera Indii, Jawaharlala Nehru, na temat pralni Londynu i Paryża.

Motilal Nehru miał wysyłać co tydzień swoją bieliznę do pralni w Paryżu, natomiast inżynier Stefan Ancuta wysyłał swoje koszule do pralni w Londynie. Jak często - nie zachowało się w pamięci opowiadających. Co do Motilala Nehru, legenda o korzystaniu z pralni w Paryżu miała świadczyć o jego wysoce wybrednym guście.

Widząc wyraz cierpienia na twarzy inżyniera Ancuty, spontanicznie oburzyłem się na absolwenta za jego wyjątkowo niesmaczną odpowiedź, pozbawioną logiki i elementarnego szacunku dla zawsze grzecznego i bez zarzutu naszego opiekuna. Chcąc pomóc oficerom na „Lwowie” inżynier Ancuta, którego nie obowiązywała służba wachtowa, z dobrej i nieprzymuszonej woli pełnił ją codziennie od godziny 16.00 do 18.00.

Nie będąc „człowiekiem”, nie miałem prawa uzewnętrznic swego oburzenia. Zastanawiało mnie tylko, że zamiast spodziewanego wybuchu

gniewu i natychmiastowego skarcenia absolwenta za bezsensowną odpowiedź, inżynier obojętnym tonem powiedział dwa słowa: - Tak uważacie!...

Inżynier* nigdy nie podnosił głosu, nawet gdy robiliśmy coś nie tak lub podczas gwałtownego przebiegu rozmów wychowawczych. Żarliwe pretensje niektórych na temat złego wyżywienia początkowo usiłował zbijać łagodnie tłumacząc, że to żaglowiec nie wyposażony w chłodnię z lodem i że złe, często nadpsute jedzenie na żagłowcach prawie od wieków było przyczyną niezadowolenia i buntów. Ale gdy pewnego razu oświadczone mu, że jedzenie jest niejadalne (oficerowie mieli tę samą kuchnię co uczniowie), powiedział: - No to nie jedzcie! - Żarliwi uznali, że w ten sposób dał im prawo do rozpoczęcia głodówki. Mniej żarliwi przystąpili również do niej, wyłącznie jednak z poczucia humoru, uważając to za nowe, ciekawe przeżycie i nie rozumiejąc, po co właściwie ci żarliwi wybrali się w morze na żagłowcu.

Powiedzenie inżyniera: „Tak uważacie!” skomplikowało mój pogląd na sprawę zachodu słońca. Doszedłem do wniosku, że tajemnica spokojnej odpowiedzi inżyniera tkwi prawdopodobnie w znanym mi tylko ze słyszenia chronometrze - instrumencie najbardziej chronionym na żagłowcu, wymagającym szczególnej opieki i ostrożności w obsłudze. Jeden chronometr mieliśmy w uczniowskiej nawigacyjnej, w której prowadziło się nawigację, identyczną z prowadzoną w sanktuarium żagłowca, to znaczy w nawigacyjnej na rufie, znajdującej się stale pod kontrolą i bezpośrednią opieką kapitana. W tej nawigacyjnej, na rufie, w specjalnej skrzyni wyłożonej wołokiem i „poduszkami”, ustawione były trzy chronometry, oznaczone literami A, B, C. Zamknięte w pudełkach z drogiego drewna, ze szklanymi pokrywami. Zegary były zawieszane w pierścieniach kardana, by je uchronić od działania przechyłów. Wołokowe poduszki i szczelne zamknięcie skrzyni miały zapewnić ochronę przed gwałtowną zmianą temperatury. Zmiany temperatury nie były możliwe całkowicie do usunięcia, dlatego w skrzyni znajdował się termometr. Prowadzono dziennik każdego termometru. Należało to do obowiązków starszych nawigacyjnych - absolwentów Szkoły Morskiej. Na co dzień stan chronometru obliczano na podstawie jego chodu dziennego (liczba sekund, o które chronometr śpieszył się lub późnił w ciągu doby) z uwzględnieniem zmian temperatury.

* Inż. Stefan Ancuta został zamordowany przez Niemców w Bydgoszczy w 1939 r.

Jak mi się wtedy wydawało, przyczyna niedoskonałości widocznego momentu zachodu słońca kryła się w chronometrze.

Kto zbudował chronometr i dlaczego?

Kto ustalił, że mamy na zegarze właśnie taki czas, a nie inny?

Komu zawdzięczamy podział na dwanaście godzin? Znalezienie odpowiedzi na te trzy pytania zajęło mi wiele czasu.

Najpierw zainteresowanie dotyczyło towarzyszącego nam na co dzień zegara. Statkowym „miernikiem czasu”, jak dosłownie można by przetłumaczyć wywodzącą się z greki nazwę chronometr (od *chronos* - czas i *metron* - miara), miałem się zająć później.

Szukając odpowiedzi na postawione sobie pytanie: Komu zawdzięczamy podział tarczy zegara na dwanaście godzin, zgodnie z zasadą wyrażoną w powiedzeniu: „Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu” - udałem się tam i ja. Naturalnie w myślach.

Z pobieżnych poszukiwań wyniknęło, że zegar wodny przywędrował do Rzymu ze starożytnej Grecji pod nazwą klepsydra, powstała z połączenia dwóch greckich słów: *kleptein* - ukryć i *hidor* - woda. Nazwa pozostała, choć wodę zastąpiono przesypującym się piaskiem. Po wodnych klepsydrach pozostało też pojęcie wodolejstwa, to jest tracenia czasu na słuchanie nonsensów. Zegar wodny miał zastosowanie w sądach. Każdej ze stron przydzielano do zegara na czas rozprawy jednakową ilość wody.

Prawnik rzymski, pragnąc mieć więcej czasu do wypowiedzenia się, prosił sędziego o wydanie polecenia: „*Aquam darel*” „Dać wody”, to znaczy dolać jej do jego zegara.

Jeśli adwokat mówił nieprzekonywająco, było to: „*Aquamperdere*” - tracenie wody, tracenie czasu, związane z wylewaniem się wody (dziś: lać wodę).

Opuściłem Rzym i Grecję, gdy się dowiedziałem, że klepsydry przywędrowały ze starożytnego Egiptu, promieniującego swego czasu na oba te kraje.

Szukanie „autora” dwunastu godzin na zegarze oznaczało znalezienie przysłowiowej igły w stogu siana - ze względu na nieprawdopodobną obfitość materiału na ten temat.

Który z naukowców przekazując swą wiedzę w tej materii miał rację? Nie wiadomo. Którego teorię przedstawić, by nie zaćmić sławy pierwszeństwa innego - też nie wiadomo. Wybierałem najbardziej popularne i powtarzające się lub wyróżniające. Podział dnia zawdzięczamy podob-

no Sumerom. Zaczynał się u nich z zachodem słońca i dzielił na dwanaście podwójnych godzin. Każda z nich dzieliła się na trzydzieści części, ale brak wiadomości, kto tak podzielił.

Astronom Kidinnu (Grecy przekształcili jego imię na Kidenas) ustalił godzinę północy jako początek dnia. Z tego wziął się podział koła ekliptyki na łuki i dwanaście podwójnych godzin. Każdy łuk, mający 30°, to zodiak. Takiego podziału dokonano z końcem epoki Achemenuidów, czyli w latach 550-330 p.n.e., i można było rozszerzyć możliwości astrologii.

Zodiak przyswoił sobie Egipt po dwóch tysiącach lat od narodzin w Babilonie, ale symbole zodiaku były już znane w Egipcie w roku 1300 p.n.e. jako dekoracje grobowców, jak na przykład w Sethos.

Komu zawdzięczamy dwanaście godzin na zegarze, a jak zwykł mawiać ojciec króla Jana Sobieskiego: „na moim półzegarze”, wciąż pozostawało bez odpowiedzi.

Egipcjanie podzielili rok na dwanaście miesięcy. Również dzień i noc miały po dwanaście godzin. Egipskie zegary wodne, uwiecznione na rysunkach lub jako eksponaty muzealne, zwracają uwagę umieszczonymi na nich rzeźbami lub rysunkami małpy z gatunku pawiana — *Papio hamadryas*.

Wobec czego dla rozwiązania tajemnicy zegarowych dwunastu godzin skierowałem uwagę na ten gatunek małp.

W opisach bogów egipskich zastanawia wiara ludu w to, co wymyśliła niczym nie ograniczona wyobraźnia kapłanów egipskich. Jeśli lud mógł wierzyć, że horyzontem są lwy, a niebo krową uosabiającą boginię Hathor - to dlaczego nie miał uwierzyć, że bogiem jest małpa?... Otóż bóg Tot jest boskim wcieleniem woli. Bóg ten wdroył ludzi do uprawiania nauki, sztuki oraz wynalazł dla nich pismo hieroglificzne. Uosabia go małpa. Pawian.

Dlaczego do godności boga, i to najbardziej aktywnego, wyniesiono w Egipcie pawiana?

Horapollon, kapłan egipski z IV wieku naszej ery, autor dzieła o hieroglifach - doszukuje się boskości pawiana w fackie, że pawiany rodzą się już obrzezane.

Ten szczegół nabiera znaczenia, gdy się sobie uświadomi, że w tamtych czasach przy braku zrozumienia potrzeby higieny ci, którzy nie poddali się zabiegowi obrzezania, podatni byli na ciężkie zapalenia, infekcje, a jak stwierdzono w Indiach, nawet -jeśli względy religijne nie

wymagały obrzezania - na raka, który omijał obrzezanych z nakazu religii mahometan.

Kapłani egipscy, chcąc „upodobnić się” do swego boga, wprowadzili zabieg obrzezania, stosując przy tym środki znieczulające.

Czczony w Egipcie pawian, zwany wielkim, miał skórę szarą, wpadającą w błękit. Zdobił go rodzaj grzywy. Sprowadzano pawiany z Abisynii i Nubii. Zamieszkiwały tam olbrzymie lasy, czując się w nich najszczęśliwsze. Nubijczycy łapali je i sprzedawali do Egiptu za wielkie pieniądze. Dokumentują te transakcje zachowane tablice z Dejr el-Bahari, przedstawiające wyprawę pięciu okrętów królowej-faraona Hatszepsut do Puntu. Wryto tam tak zwany „manifest okrętowy”, będący spisem załadowanych na okręt ładunków. Nad rysunkiem okrętu podano ich liczbę i między innymi wykazano mały z gatunku „boskiego”.

Kapłani egipscy, obserwując te święte dla nich zwierzęta, twierdzili, że witają one wschód słońca wzniesieniem „rąk”. W okresach zaćmienia księżycy nic nie jedzą i na nic nie patrzą, a w dniach zrównania dnia z nocą „odwadniają” swój organizm co godzina, z zadziwiającą punktualnością: dwanaście razy w dzień i dwanaście razy w nocy.

I to prawdopodobnie sprawiło, że na rysunkach zegarów wodnych umieszczano podobizny pawianów, a na samych zegarach wodnych figurki pawianów, jako boga Tota - miernika czasu, z którego krocza wylewa się woda.

Bóg Tot bowiem rządził rozkładem codziennego życia, wyznaczał okresy modłów, różnych zajęć, kierował każdym krokiem królowej-faraona Hatszepsut, jej niewolników, żeglarzy...

Czyli za ojca dwunastu godzin na zegarze należy uznać egipskiego boga Tota.

Znalazszy, według mnie, odpowiedź na pytanie, komu zawdzięczamy dwanaście godzin na zegarze, zainteresowałem się historią chronometru jako precyzyjnego morskiego „miernika czasu”.

Za czasów Mikołaja Kopernika nie było zegarów chodzących z dokładnością „co do minuty”. Pierwsze zegary, podobne do dzisiejszych, zawdzięczamy przypuszczalnie Szwajcarowi o nazwisku Jost Burgi, żyjącemu w latach 1552-1632. (Niezależnie od Nepera wynalazł logarytmy, był astronomem, matematykiem i zegarmistrzem).

Jak wynikało z moich poszukiwań, na chronometr morski trzeba było jeszcze poczekać dwieście pięćdziesiąt lat. Do jego „wynalezienia” czy

„skonstruowania” przyczyniły się głównie trudności z obliczaniem długości geograficznej na morzu*. Dopingowały zaś, jeśli tak można powiedzieć, wyspy Scilly u wybrzeży Kornwalii.

Na wiele lat przedtem, nim na okrętach znalazły się chronometry, właściwie od wieków, nawigatorzy bez trudu potrafili obliczyć szerokość geograficzną swego położenia z dokładnością do paru mil. Natomiast z obliczeniem długości geograficznej było znacznie trudniej, trzeba wręcz stwierdzić: obliczyć ją było rzeczą niemożliwą. Wyobraźmy sobie kapitana statku pasażerskiego, który wie, na jakiej znajduje się szerokości geograficznej, ale idąc kursem na wschód lub na zachód nie może powiedzieć, czy do lądu ma jeszcze mil kilka czy kilkaset. Omyłki potrafiły być rzędu 200 mil i większe.

W czasach braku dokładnej znajomości długości geograficznej prowadzono nawigację pod trzema symbolami, oznaczonymi w języku angielskim trzema literami *L*: *latitude* - szerokość geograficzna, *lead* - ołowianka (sonda ręczna), *bok out* - „wypatrywacz”, czyli „oko”, człowiek na maszcie w „bocianim gnieździe” (fachowo: na salingu).

Trudności w obliczaniu długości geograficznej spowodowały wiele strat statków różnych bander.

Król Hiszpanii w roku 1598 wyznaczył nagrodę w wysokości tysiąca koron temu, kto poda sposób obliczania długości geograficznej na morzu. Rząd holenderski wkrótce potem ogłosił przyznanie 10 tysięcy florenów nagrody.

Teoretyczne sposoby podał już w roku 1514 astronom z Norymbergi Jan Werner. Polegały na mierzeniu odległości kątowej pomiędzy Księżycem a wybraną gwiazdą. Z tymi obserwacjami wiązało się wiele poprawek zwanych oczyszczaniem długości. Obliczenie wymagało doświadczenia, precyzyjnych instrumentów i bardzo ścisłych tablic astronomicznych. Teoretyczne więc założenia były dobre, w praktyce

* Długością geograficzną nazywamy łuk na równiku, zawarty pomiędzy południkiem przechodzącym przez obserwatorium w Greenwich a południkiem przechodzącym przez pozycję obserwatora albo kąt przy biegunie zawarty pomiędzy wspomnianymi południkami. Jeśli statek ma dokłądy czas, to różnica pomiędzy czasem obserwowania zjawiska na południku przechodzącym przez Greenwich (podanym w roczniku astronomicznym) a czasem obserwatora daje długość geograficzną pozycji obserwatora. Np. pokrycie się dwóch planet zaobserwowane w Greenwich o godzinie 1 w nocy, a na południku o godzinie 3 w nocy wyznaczy nam długość obserwatora: różnica w czasie wynosi 2 godziny. Ponieważ 1 godzina równa się 15 stopniom, to różnica dwóch godzin wyznaczy nam 30 stopni długości zachodniej.

jednak wykonalne dla niewielu. Tymczasem chodziło o możliwość dokładnego i mniej skomplikowanego określania położenia nowo odkrytych lądów.

Podobnego sposobu obliczenia długości spróbował już Kolumb 12 stycznia 1493 roku. Gdy podszedł o 30 lig* dalej, odkrył zatokę szerokości 3 lig z wysepką pośrodku, z niej w dniu 17 stycznia obserwował koniunkcję** Księżyca, Jowisza i Merkurego. Zapoczątkowało to metodę obliczania długości przez obserwację zaćmień, czyli koniunkcji ciał niebieskich.

W roku 1610 Galileusz, używając po raz pierwszy lunety, odkrył cztery księżycy Jowisza: Io, Europa, Ganimed i Kallisto. Dało to nowy impuls do poszukiwań sposobów obliczania długości. Porównanie czasu zaćmień księżycy Jowisza w Greenwich z czasem obserwacji mogło dać żadaną długość, ale... potrzebne były do tego tablice, dokładny czas na okręcie i długa luneta, a także wyeliminowanie wpływu kołysania okrętu na obserwującego. W roku 1696 skonstruowano krzesło marynarskie, umocowane w kardanach, mające umożliwić siedzącemu w nim nawigatorowi obserwowanie zaćmienia jednego z księżyców Jowisza po wyeliminowaniu wpływu przechyłu okrętu, ale okazało się to w morzu bezowocne.

Po Galileuszu obserwował księżycy Simon Mayr.

Tobiasz Mayer z Getyngi w roku 1755 uściślił dane w tablicach astronomicznych.

Katastrofy morskie, których przyczyną bywały wyspy Scilly, nagliły do intensywnej pracy nad zagadnieniem sposobu obliczania położenia statku na morzu w stosunku do stałego lądu. Scilly to 145 wysepek leżących w odległości 25 mil morskich od najbardziej na zachód wysuniętego cypla Komwalii. Miały one złą sławę. Rozbiło się na nich wiele okrętów, a morze zabrało ich załogi. Szczególnie wstrząsnęła opinią angielską katastrofa okrętu „Association” z dowódcą floty na jego pokładzie, admirałem Cloudesleyem Shovelem, który zginął u wysp Scilly 22 października 1707 roku wraz z 800 marynarzami. Okręt zatonął w ciągu czterech minut. Podobno to wydarzenie zdecydowało o powołaniu przez angielski parlament w 1714 roku Komisji Długości

* Liga hiszpańska i angielska (*league*) = 3 mile morskie (5555 m).

** Koniunkcja - gdy kąt widzenia dwóch ciał równa się 0; np. Księżyc i Ziemia na jednej linii powodują zaćmienie Księżyca lub Słońca.

(Board of Longitude). Otwarcie tej ministerialnej komórki wywołało panikę w Londynie, uważano bowiem powszechnie, że „chcą znaleźć coś, co jest niemożliwe do znalezienia”. Przecież od wieków okręty nadziewały się na wyspy Scilly i nikt nie mógł na to zaradzić.

Komisja Długości wyznaczyła temu, kto skonstruuje zegar, który po sześciu tygodniach nie wykaże błędu większego niż 30 mil morskich, nagrodę w wysokości 20 tysięcy funtów sterlingów.

W 1716 roku regent Francji za takie samo osiągnięcie wyznaczył nagrodę 100 tysięcy liwrow.

W roku 1728 przybył do Londynu cieśla John Harrison (1693-1776) z rysunkami zaprojektowanego przez siebie chronometru, w nadziei otrzymania sporych pieniędzy na jego budowę. Otrzymał prywatnie od znajomego zegarmistrza 200 funtów i po kilku latach zjawił się z chronometrem numer 1. Chronometr morski narodził się około 1759 roku. Trzy pierwsze chronometry Harrisona nie nadawały się do służby na morzu z powodu swej budowy, wrażliwości na kołysanie i różnice temperatur. Czwarty chronometr Harrisona przypominał nasz duży zegarek kieszonkowy. Po odbyciu przewidzianej podróży chronometr ten wykazał różnicę w czasie powodującą w obliczeniu pozycji błąd mniejszy od jednej mili - gdy akt królowej Anny pozwalał na błąd do 30 mil. Jednakże dopiero za wstawiennictwem króla Jerzego III wypłacono Harrisonowi w całości nagrodę w roku 1773. Niedługo się nią cieszył, gdyż zmarł 24 marca 1776 roku, w swoim mieszkaniu przy Lion Square w Londynie*. Cztery jego chronometry znajdują się w Muzeum Morskim w Greenwich. Wszystkie zostały uruchomione dzięki jednemu z oficerów marynarki, który poświęcił prawie całe swe życie dla ich uruchomienia. Chronometr numer 1 ruszył po 165 latach - w lutym 1931 roku.

Te po dziś dzień „idące” chronometry Harrisona są jego nieśmiertelnym pomnikiem, warte znacznie więcej niż upamiętniające tablice w Westminsterze.

Pływałem już jako oficer nawigacyjny na m.s. „Piłsudski”, gdy w roku 1935 trafiły mi do rąk pamiątki kapitana Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Edwina Pollocka. Opisał tam

* Naturalnie Harrison miał natychmiast naśladowców, tak wybitnych jak: Pierre le Roy (1717-1785) we Francji, Thomas Mudge (1715-1794), Ferdinand Berthoud (1727-1807).

postój na redzie Chefoo w Chinach w roku 1906. W związku z tym, co tam przeczytałem, przypomniało mi się to słońce, które zaszło nieprawidłowo 17 maja 1925 roku.

Zakotwiczonym na redzie Chefoo okrętem amerykańskim dowodził kontradmirał. W tym samym czasie zakotwiczyła tam eskadra francuska pod dowództwem wiceadmirała. Zgodnie z międzynarodowym morskim kodeksem kurtuazyjnym kontradmirał był zmuszony naśladować ceremonię spuszczenia bandery według okrętu flagowego wiceadmirała francuskiego, jako starszego ranga.

Prawdopodobnie francuski oficer nawigacyjny - pisze kapitan Pollock - popełnił błąd przy obliczaniu momentu zachodu słońca według swoich ..Tablic zachodu słońca", ponieważ na francuskim okręcie ceremonia spuszczenia bandery zakończyła się, a słońce jeszcze przez piętnaście minut było doskonale widoczne nad horyzontem.

Następno dnia - kończy lakonicznie kapitan Pollock opis postoju - słońce zaszło już prawidłowo.

Po ustaleniu, komu zawdzięczamy chronometr morski, pozostała mi do znalezienia odpowiedź na pytanie, komu zawdzięczam, że na moim „półzegarze" mam w tej chwili taką a taką godzinę.

Czas mierzono rozmaicie... Według Homera wieczór następował wówczas, gdy z jarzma wyprzęgano woły. Poranek u Irlandczyków zaczynał się w momencie „jarzmienia" wołów.

Czas potrzebny do ugotowania jarzyn - oznaczał godzinę.

Moment - równoznaczny był z usmażeniem szarańczy.

Południe na okrętach było ogłaszane krzykiem kapitana: „Południe!" w momencie, w którym ruch słońca był równoległy do horyzontu.

Z biegiem czasu prawdziwe słońce okazało się złym miernikiem czasu, doby słońca prawdziwego nie były sobie równe, to znaczy czasokresy od południa do południa.

Gdy zaczęto zwracać uwagę na te niedokładności, należało coś przedsięwziąć, jak to uczynił Juliusz Cezar. Obliczenia poczynione na jego rozkaz i zastosowane jako kalendarz okazały się niedoskonałe i po dziesiątkach lat stały się dokuczliwe, w szczególności przy obchodzeniu świąt.

Czasem zajęli się papieże.

Stwierdzono, że prawdziwe słońce nie nadaje się do ścisłego mierzenia czasu.

Stanałem przed nową zagadką, której rozwiązania nie znalazłem w pracach popularnonaukowych. Szukałem: kto wymyślił słońce średnie - nie istniejące, poruszające się ruchem idealnie jednostajnym po kole wielkim, zwanym równikiem niebieskim - również nie istniejącym. Czas mierzony słońcem średnim nazwano czasem średnim. W popularnych, dostępnych mi podręcznikach nie znalazłem ani daty narodzin tego słońca, ani imienia jego ojca. Należało go szukać wśród tych, którym papieże polecieli tego dokonać.

Obecny nasz kalendarz istnieje od roku 1582. Sporządzono go na zlecenie papieża Grzegorza XIII i od niego nosi nazwę gregoriańskiego, w odróżnieniu od poprzedzającego go - juliańskiego, od Juliusza Cezara.

Natrafiałem przypadkowo na pracę: „*Nova calendarii Romani reformatio*", której autorem był Marcin z Olkusza, syn Mateusza, zwany Młodszy. Uczył się matematyki u Brudzewskiego w Krakowie razem z Mikołajem Kopernikiem. W 1491 roku został doktorem filozofii, potem sam wykładał matematykę na uniwersytecie krakowskim. W 1517 mianowano go profesorem teologii. Siedmiokrotnie był rektorem Akademii, ostatni raz piastował ten urząd w 1535 roku. Zmarł w 1540 w Krakowie.

Dał się właśnie poznać z projektu poprawy kalendarza. Ułożył go z polecenia Akademii Krakowskiej, wezwanej do tego przez papieża Leona X. Praca Marcina Młodszeo z Olkusza była podstawą przeprowadzonej reformy kalendarza.

Słynąca w owym czasie na cały świat Akademia Krakowska miała wcześniej innego Marcina z Olkusza, zwanego Starszym - bo już w 1451 roku otrzymał on stopień doktora filozofii. Głośny ze znajomości astronomii i matematyki, także z wiedzy lekarskiej, pozyskał zaufanie i szacunek węgierskiego króla, Macieja Korwina. Obdarowany przez króla probostwem w Budzie, przebywał na dworze królewskim jako lekarz i astronom. Tam zaprzyjaźnił się z Regiomontanusem, pracującym nad poprawą kalendarza z rozkazu papieża Sykstusa i pomagał mu w tych pracach. Regiomontanus zasłynął jako astrolog. W połowie XV wieku podzielił niebo na dwanaście domów, po dziś dzień używanych przez astrologów. Był autorem pracy „*De reformationi calendarii*".

Grzegorz XIII polecił Alojzemu Lili z Werony przygotowanie planu reformy kalendarza opartego na zasadach poprzednio podanych przez Marcina z Olkusza Młodszeo. Projekt rozpatrywała komisja. Po-

stanowiono za podstawę wziąć rok o średniej długości z tablic sporządzonych na rozkaz króla Kastylji, Alfonsa X Mądrego, zwanego również Astronomem, wydanych pod nazwą „*Aflonsyny*” w roku 1252. Długość roku w tablicach została wyznaczona przez zwierzchnika synagogi w Toledo, rabbię Izaaka Aben Sida. Mianowicie:

365 dni 5 godzin 49 minut 16 sekund.

Ten rok był krótszy od juliańskiego o 10 minut 40 sekund. Przyjęty dzisiaj rok zwrotnikowy wynosi: 365 dni 5 godzin 48 minut 46 sekund.

Zgodzono się, aby na przyszłość zachować ten sam stosunek pomiędzy datą kalendarza a stanem nieba, jaki zachodził w 325 roku n.e., w czasie soboru nicejskiego. Wtedy wiosenne zrównanie dnia z nocą przypadało na dzień 21 marca. Postanowiono, że będzie to miało stale miejsce w następnych latach. Dlatego należało „wytrącić” dziesięć dni, o które data kalendarza juliańskiego różniła się od gregoriańskiego, to jest od istotnego położenia słońca. Grzegorz XIII rozporządził, aby po 4 października 1582 roku nastąpił bezpośrednio 15 października.

Kalendarz gregoriański na oznaczony dzień został wprowadzony tylko we Włoszech, Hiszpanii, Portugalii i w Polsce. W Anglii dopiero w roku 1752.

Jeśli rok 1582 uzna się za datę narodzin słońca średniego, to kto ma uchodzić za jego ojca?

Być może do ojcostwa słońca średniego przyczynił się Mikołaj Kopernik. W roku 1495 kształcił się we Włoszech w Padwie, uzyskując tam stopień doktora. Jego nauka już wtedy musiała być głośna, gdyż w 1499 roku objął katedrę astronomii w Rzymie. Prawdopodobnie jednak wykładał tylko trzy semestry, w roku 1501 był znów w Polsce. W tym samym roku powrócił do Padwy dla studiowania medycyny. Po uzyskaniu stopnia doktora tego przedmiotu wrócił ponownie do Polski.

Jako astronom dokonał wielu obserwacji, stając się coraz bardziej sławny i z Marcinem z Olkusza był wezwany w roku 1514 na sobór laterański V - w sprawie poprawy kalendarza. Nie stawił się jednak, nie mając wykończonych obliczeń do oznaczenia długości roku zwrotnikowego.

Mikołaj Kopernik był genialny. Czyżby w pracach swych z Marcinem z Olkusza nie zatrzymał słońca prawdziwego, a nie puścił średniego?, ale nigdzie nie natrafiłem na wzmianki na ten temat. A że było to zagadnienie kluczowe, najlepiej dowodził fakt, iż przyjęto obliczenia roku zwrotnikowego z 1252 roku.

Wymieniony Alojzy Lilie z Werony miał się oprzeć na pracy Marcina z Olkusza. Drugim, któremu papież Grzegorz XIII również polecił zająć się kalendarzem, był Clavius Krzysztof (Schlussel) - 1537-1612. Poza wzmianką, że był matematykiem i chlubnie wywiązywał się z powierzonych mu pracy, niczego o nim jako o astronomie nie znalazłem.

Za ojców słońca średniego, być może błędnie, przyjąłem Mikołaja Kopernika i Marcina z Olkusza, ale to nie oni wyznaczyli godzinę, którą teraz widzę na moim „półzegarze”.

Owo słońce średnie, ukryte w tablicach astronomicznych i kalendarzu, oficjalnie zawdzięczające swe życie papieżowi Grzegorzowi XIII, nie brało rzucającego się udziału w życiu codziennym - do pewnego czasu. Na okrętach były już chronometry, ale czas liczono według słońca prawdziwego. Południe, jak już wspomniałem, było obwieszczane wielkim głosem przez kapitana - ponieważ na wszystkich statkach doba zaczynała się w południe, podobnie jak u astronomów. Pomimo że było to bardzo kłopotliwe, gdyż na łodzi dobę liczono od północy, to dwanaście godzin niezgodnych usunięto dopiero w roku 1925.

W XIX wieku każde państwo liczyło czas w swym kraju według własnego upodobania. Był czas paryski, czas petersburski. Ten ostatni różnił się od „graniczowskiego” o 2 godziny 1 minutę i 1 sekundę.

Nie było to wygodne, ale dawano sobie jakoś z tym radę - do momentu zbudowania kolei żelaznej, łączącej Ocean Spokojny z Oceanem Atlantycznym. Okazało się, że podobnie jak wyspy Scilly przyczyniły się do skonstruowania chronometru morskiego, tak w tym wypadku budowniczy lokomotywy przyczynił się pośrednio do ustalenia czasu na chronometrach lądowych.

Komu przypisać pierwszeństwo? Jak zawsze, początków wszystkiego możemy doszukać się w starożytnym Egipcie - istniały w nim drogi kamienne ze żłobionymi koleinami, prototypami szyn, ale o powstaniu linii kolejowych zdecydowała zbudowana lokomotywa. Jej rozwój przypomina mi naśladownictwo natury w kolejności: ziarno, kwiat i owoc.

Ziarnami byli liczni jej wcześni budowniczości: z najbardziej znanych to James Watt i jego naśladowca Richard Trevithick.

Kwiatem - George Stephenson (1781-1848), syn palacza z kopalni węgla. W dzieciństwie wynajmowany był jako pastuszek do bydła lub prowadzenia koni w kopalni. Jako czternastoletni chłopiec był pomocnikiem ojca za opłatą 1 szylinga dziennie. Mając lat siedemnaście

obsługiwał pompę mechaniczną, ale nie umiał jeszcze czytać. Zaczął uczęszczać do nocnej szkoły, pilnie sam się ucząc. W roku 1813 skonstruował podróżującą maszynę pomiędzy kopalnią Killingworth a portem - na dystansie 9 mil. W roku 1822 zaproponował użycie pary jako siły napędowej. Lokomotywa jego pierwszego pociągu nazywała się „Active”, przemianowana na „Locomotion”. W roku 1825 prowadził swój pierwszy pociąg pasażersko-towarowy ze Stockton do Darlington na parowozie zwanym „Locomotion”. Ciągnął on 28 wagonów osobowych z 400 pasażerami i 6 wagonów towarowych z węglem, osiągając prędkość 24 kilometrów na godzinę.

Owoce był Szkot osiadły w Kanadzie, Sir Sandford Fleming Ambrose. Urodził się w Kirkaldy w Szkocji 7 stycznia 1827 roku. Połączył koleją Pacyfik z Atlantykiem. I właśnie on miał problemy z czasem. Naturalnie głównie w Ameryce Północnej. W roku 1878 rzucił projekt wprowadzenia czasu uniwersalnego z podziałem na 24 strefy po 15 stopni każda. Tak więc czas „graniczowski” miał być pomiędzy południkami 7 i pół stopnia wschód i 7 i pół stopnia zachód i tak dalej. A linia kolejowa Fleminga przebiegała przez 5 stref noszących nazwy: „Atlantic”, „Easter”, „Central”, „Mountain”, „Pacyfic”.

Komu z tych ludzi przyznać pierwszeństwo za czas na naszym „półzegarze”? Chyba wszystkim razem.

„Góra czasu” wysokości dwudziestu trzech lat dzieliła mnie już od usłyszanego 17 maja 1925 roku na żagłowcu szkolnym „Lwów” zdania: „Słońce zaszło dziś nieprawidłowo” - a ja wciąż miałem je żywe w pamięci.

Był grudzień 1948 roku. Pływałem jako oficer nawigacyjny na angielskim motorowcu m.s. „Sheridan”, obsługującym porty Ameryki Południowej od Para do Iquitos. Wśród odebranych przeznaczonych dla statków wydawnictw, tak zwanych „Pomocy nawigacyjnych”, była „Mapa pilotowa Nr 1401” - „*Pilot Chart of the North Pacific Ocean, December 1948*”. Żywy pomnik jej poprzedniego użytkownika, podpisanego oficera USA (Matthew Fentaine Maury). Na odwrocie tej i innych map nawigatorzy zamieszczali ciekawe spostrzeżenia z mórz i oceanów. Znalazłem tam fragment z raportu kapitana angielskiego parowca s.s. „Balranald” z kwietnia 1928 roku. W luźnym przekładzie na język polski brzmi następująco:

Angielski parowiec s.s. „Balranald” zbliżał się do Kapsztadu przy horyzoncie „zamazywanym” deszczem. Zaobserwowano zachód słońca o godzinie 6 minut 10 po południu, czyli z pięciominutowym opóźnieniem w stosunku do przewidzianego zachodu słońca na dzień 10 kwietnia 1928 roku dla tej pozycji geograficznej. O godzinie 6 minut 17 duże, czerwone słońce ukazało się nad horyzontem. Wysokość dolnej krawędzi słońca nad horyzontem wynosiła 1°30'. To refrakcyjne słońce zaszło o godzinie 6 minut 21 po południu, czyli 16 minut później, niż przewidziane było w normalnych warunkach atmosferycznych dla tej pozycji.

Na rozkaz królowej

- *Secundo piloto! Secundo piloto!*

Dziwne słowa i nieznany głos. Aha, śni mi się!

- *Secundo piloto!*

Wydaj³ mi się, że czuję czyjąś rękę na swym ramieniu i że otwieram oczy. Widzę teraz czerwoną smugę światła, a w niej zawieszoną twarz Indianina.

Z zadowoleniem stwierdzam, że mam tak zwany sen szufladkowy. To znaczy śni mi się, że zasypiam i mam sen zupełnie odmienny od dotychczasowego.

A więc jestem oto Indianinem i mam lat siedem. Przyszedł do mnie mój czerwony brat, ale nie mogę rozpoznać, z jakiego jest szczepu. Jego wargi poruszają się i wyraźnie słyszę słowa portugalskie i hiszpańskie, których jednak w naszych zabawach w Indian nigdy nie używaliśmy:

- *Secundo piloto! El capitan mando dar cuerda a cronometer! Cronometer!*

Cronometer. Chronometr. Pierwszy raz usłyszałem to słowo „praktycznie” użyte, gdy jako kandydat trafiłem do Szkoły Morskiej w Tczewie. Po załadowaniu swego marynarskiego worka na „Kopernika”*, który miał nas z Tczewa dostarczyć pod burtę stojącego w Gdańsku „Lwowa”, wróciłem z kolegami do szkoły, by w rękach przenieść na statek instrumenty nawigacyjne, potrzebne nam w przyszłej podróży na „Lwowie”. Pełen zapału złapałem największe drewniane pudło, opasane rzemieniem. Zanim zdążyłem je podnieść, poczułem na swoim ramieniu czyjąś rękę, a surowy głos zawołał:

* S.s. „Kopernik”, rzeczny szkolny statek Szkoły Morskiej w Tczewie, był pierwszym statkiem, który zobaczyłem pod polską banderą. Popłynąłem na nim z Tczewa do Gdańska, pod burtę żaglowca szkolnego „Lwów”, w 1925 roku. Kapitanem „Kopernika” był w tym czasie kapitan Tarczyński, sternikiem Józef Klusiewicz, maszynistą Józef Dynaburski.

„Chłopcze, to nie dla ciebie! Jeszcze sporo czasu upłynie, nim będziesz miał prawo dotykać chronometru!”

Mnie, studentowi wydziału prawa, nie wolno dotykać nawet pudełka, w którym jest chronometr! Czy można wymyślić coś bardziej wyrafinowanego dla poniżenia godności człowieka? Poczułem się niczym.

Przedemną stał inspektor Szkoły Morskiej, kapitan Gustaw Kański. Wyraz jego twarzy był bardziej zaniepokojony niż rozgniewany. Od razu zaliczyłem go do gatunku Wilków Morskich. Tych, którzy z ziemniaka zduszonego w dłoni wyciskają sok, a słowami miążdżą ambicje, godność i człowieczeństwo: Oto jesteś niczym! Nie wolno ci nawet dotykać opakowania przedmiotów, których używają Oni - Wilki Morskie.

W serce me została wbita strzała. Serce moje krwawiło. Nie pozwolono mi również dotknąć pudełka z sekstantami. M usiałem zadowolić się przetransportowaniem zwoju liny do logu. Kłębek ten niosłem przez cały Tczew z takim namaszczeniem, jak gdybym niośł bukiet dmuchawców, z których ani jedno nasionko nie mogło polecieć z wiatrem.

* * *

- *Secundo piloto! El capitan mando dar cuerda a cronometer!*

„Chhonometh, moi dhodzy, hozwiałął jeden z najthudniejszych phblemów nawigacji” - tymi słowami rozpoczął swój wykład o chronometrze kapitan żeglugi wielkiej Antoni Ledóchowski. Adorowany przez nas „Tosio” w bezlitosny sposób wpajał w nas wiedzę z dziedziny królowej nauk nawigacyjnych - astronomii - „herkawiac”, to znaczy wymawiając literę „h”, zamiast „r”.

Z szerokością geograficzną dawano sobie radę od dawien dawna, chociażby stosując odmierzanie wysokości Gwiazdy Polarnej nad „horyzontem”, ale na sposób obliczania długości trzeba było czekać wieki. W miarę rozwoju żeglugi i stale wzrastającej liczby okrętów straty z powodu zatopionych ładunków, okrętów i ludzi stawały się coraz groźniejsze. „Dhodzy moi, to nie były żahty!”

Głos czerwonego brata: - *Secundo piloto! El capitan mando dar cuerda a cronometer...* - podsycił we mnie wspomnienia.

I w dalszym ciągu wykładu Tosio wspominał, że w roku 1707 angielski bohater narodowy, admirał Shovel, zginął wraz z 800 czy 900 marynarzami, gdy jego okręt, HMS „Association”, rozbił się o skały

wysp Scilly. Śmierć tylu ludzi była wynikiem nieznamości obliczania długości geograficznej. Tak głosili w swych publikacjach dwaj ówczesni matematycy angielscy - William Whiston i Humphrey Ditton. Opinia publiczna szalała. Już Kolumb dobrze sobie dawał radę z obliczaniem szerokości geograficznej, ale w obliczaniu długości popełniał błąd rzędu 600 mil. Właściciele okrętów, kapitanowie i kupcy błagali rządzących, by ufundowali wielką nagrodę dla tego, kto rozwiąże zagadnienie obliczania długości geograficznej, tak istotnej na morzu.

Na rozkaz panującej wówczas w Anglii królowej Anny (1702-1714) obiecano nagrodę w wysokości 20 tysięcy funtów sterlingów i utworzono Komisję Długości - Board of Longitude. Pałacy się do zdobycia w łatwy sposób tej bajońskiej, jak na ówczesną epokę, sumy zasypywali „komisję poszukiwania długości” najbardziej dziwnymi propozycjami, jakie mogły się zrodzić jedynie w głowach mieszkańców Bedlam (są to angielskie Tworki, a w każdym razie pierwszy w Europie dom dla wariatów).

W Londynie wybuchła epidemia „urazu długości” - *longitude conscius*. Ludzie słabej wiary nie wierzyli, by można było skonstruować - według zalecenia Newtona - zegar, który by w okresie sześciotygodniowej podróży morskiej, służąc do obliczania długości geograficznej, nie powodował błędu większego niż 30 mil.

Już w roku 1530 flandryjski astronom Gemma Frisius podał zasadę obliczania długości geograficznej na podstawie idealnego zegara, polegającą na pomiarze czasu ciała niebieskiego w miejscu obserwatora i w ściśle obranym miejscu na lądzie. Różnica tych czasów dawałaby dokładną długość geograficzną położenia statku. Jednakże próby skonstruowania takiego zegara, podjęte przez duńskiego uczonego z Zulichem, Christiana Huygensa (1662-1670), okazały się bezowocne.

W opinii londyńczyków zbudowanie zegara odpornego na kołysanie się statku, zmiany temperatury, zmiany wilgotności powietrza oraz różnice w ciężeniu grawitacyjnym w zależności od szerokości geograficznej było niemożliwością!

Ręka Indianina coraz silniej potrząsa mim ramieniem, a głos upoczywie powtarza to samo zdanie:

- *Secundo pilotol El capitan mando dar cuerda a cronometer!*

A Tosio wciąż mówi: „Dhodzi moi...”, i oto w roku 1728 zjawił się w Komisji Długości cieśla z Yorkshire, John Harrison, ze swoją ofertą i na rozkaz królowej sporządził szkic takiego zegara, naiwnie wierząc, że

otrzyma na jego wykonanie zaliczkę obiecaną przez Board of Longitude w wysokości 2 tysięcy funtów. Na podstawie opinii o szkicu astronoma Halleya ziomek cieśli, George Graham, dał mu na zrealizowanie przedstawionego projektu chronometru 200 funtów. Po raz pierwszy nazwy chronometr użyto w roku 1714.

W roku 1736 Harrison przedstawił swój pierwszy chronometr. Admiralicja jednak nie była z niego dostatecznie zadowolona, pomimo pozytywnej opinii astronoma królewskiego, Halleya.

Do roku 1739 z 763 części Harrison skonstruował chronometr numer 2. Do roku 1757 skonstruował trzeci chronometr, a w 1759 - czwarty. W roku 1761 Harrison zażądał przyrzeczonej nagrody w wysokości 20 tysięcy funtów. Chronometr numer 4 odbył podróż na Jamajkę na HMS „Deptford”. Wynik przeszedł najśmielsze oczekiwania. Zgodnie z aktem królowej Anny błąd przy obliczaniu długości w oznaczonym miejscu nie mógł być większy niż 30 mil. Błąd chronometru numer 4 nie przekraczał jednej mili!

Harrisonowi wypłacono 2500 funtów, żądając nowych prób. Zainteresowana tą sprawą francuska opinia publiczna nie posiadała się z oburzenia. Spory Harrisona z Board of Longitude ciągnęły się przez okres panowania Jerzego I, Jerzego II, a za Jerzego III, gdy dotarły wreszcie do króla, był rok 1772. Po wysłuchaniu go król zawołał: „Na Boga! Harrisonie, ty masz rację!”

W tym czasie syn Harrisona skonstruował chronometr numer 5, a londyński zegarmistrz Kendall wykonał kopię chronometru Harrisona numer 4. Tę kopię, z wielkim niedowierzaniem w jej użyteczność, kapitan Cook zabrał na Antarktydę. Do tej pory Harrison otrzymał zaledwie połowę należnej mu sumy. Opinia kapitana Cooka po powrocie z podróży, wstawiennictwo króla oraz poparcie Izby Gmin zmusiły Board of Longitude do wypłacenia Harrisonowi pozostałych 10 tysięcy funtów. Po dziesięciu latach zwłoki! W rok później, 24 marca 1776 roku, cieśla, który po sześćdziesięciu latach pracy zlikwidował Komisję Długości, zmarł w Londynie przy Red Lion Square w wieku osiemdziesięciu trzech lat. Mała tabliczka na domu, w którym mieszkał, przypomina przechodniom nazwisko, jakiego nawet nie zna wielu nawigatorów*.

* W wyniku chronologicznego układu znalazły się obok siebie opowiadania zawierające historię chronometru - każde jednak wyposażone w szczegóły wzajemnie się uzupełniające. {Przyp. red.}

- *Secundo piloto!* - Mój czerwony brat stawał się coraz bardziej natarczywy. - *Cronometer! Cronometer!*

Wspomnienia coraz żywsze. Zaokrętowany z nami na żaglowcu szkolnym „Lwów” Tosio wdrażał nas praktycznie w zawładniętą sztukę porównywania czasu zegara z czasem chronometru. Polegało to na umiejętności wpadania w rytm odliczania półsekund razem z chronometrem, przez liczenie zgodne z jego cykaniem: „I raz, i dwa, i trzy, i cztery, i pięć!” Gdy opanowało się tę sztukę, należało wybrać moment, w jakim do pełnej minuty na chronometrze brakowało pięciu sekund, i przenieść wzrok na sekundnik zegara. Mówiąc „Pięć!” należało odczytać wskazania zegara. Różnica pomiędzy czasem na chronometrze a czasem na zegarze była stanem zegara.

Niekiedy pytania Tosia wzbudzały w nas panikę, co widząc Tosio nabierał przekonania, że jesteśmy ludźmi z Bedlam. Raz gdy w nawigacyjnej intensywnie ćwiczyliśmy porównanie czasów, wszedł Tosio i chcąc sprawdzić stopień naszej znajomości tej sztuki, spytał zwracając się do kolegi:

„Wytłumaczcie, phoszę, jak się hobi pohównanie zegarów?”

Kolega „nieprzytomny z hadości”, jak mówiliśmy naśladując Tosia, stanął na baczność i wyrecytował:

„I haz! i dwa! i trzy! i cztehy! i pięć!”

„Zwahiowaliście?!” - zawołał ubawiony Tosio.

- *Secundo piloto! El capitan mando dar cuerda a cronometer!*

Wciąż widzę w smudze czerwonego światła zawieszoną w powietrzu twarz czerwonego brata. Jego usta uporczywie powtarzające to samo zdanie...

Jestem starszym marynarzem na „Rewie”. Pływamy na dwie wachty. Brak mi stale czasu, żeby się wyspać. Ktoś szarpie mnie za ramię i mówi: „Idź na mostek! Do kapitana!” Szybko wciągam buty i sprzed masztu, z dziobu, gdzie znajdowały się nasze kabiny, wędruję na mostek.

W nawigacyjnej komplet oficerów „starozakonnych”, wraz z kapitanem. Starozakonnymi nazywaliśmy tych oficerów, którzy pokończyli szkoły morskie jeszcze przed I wojną światową i po długich przerwach w pływaniu przeżywali w dziedzinie nawigacji „wiek męski i kłęski”. Roją się koło chronometrów, jak pszczoły wokół swej królowej.

Oba chronometry były wyjęte ze swoich „gniazd” wyłożonych wołokowymi poduszkami i stały na stole nawigacyjnym. Powitał mnie gruby głos kapitana:

„Podobno skończyłeś niedawno szkołę morską? Puść te chronometry, żeby chodziły!”

Spojrzałem na tarcze chronometrów i zobaczyłem, że oba są nakręcone, ale nie idą. Poczułem się wielkim wtajemniczonym.

Gdy Tosio uczył nas puszczenia w ruch chronometrów, wielu kolegów to lekceważyło i nie zwracało uwagi na tak marny szczegół. Nakręci się i pójdzie. Nic podobnego, nie pójdzie.

„Dhodzi moi! - zaczynał Tosio i pouczał, że trzeba wziąć pudełeczko z chronometrem w obie ręce i trzymać obu dłońmi mocno przy piersi. Stanać na baczność, zakomenderować sobie: „W phawo zwhot!” i wykonać prawidłowo ów wydawany przez wyższych wojskowych rozkaz. Chronometr, który zna się na tym, „huszy od hazu”.

Ci z nas, którzy tego sobie nie przyswolili, byli uważani przez Tosia również za ludzi z Bedlam.

Stojąc na mostku „Rewy” przed gronem oficerów postanowiłem zapisać się w ich pamięci nie tylko jako dobry starszy marynarz, lecz i jako mąż opatrnościowy, bez którego ten statek będzie pozbawiony określania długości. Wziąłem najpierw jeden chronometr, potem drugi i manipulując nimi tak, jakbym chciał lepiej zobaczyć wskazówki, puszczałem je w ruch, komenderując sobie w duchu. Ruszyły oba, ku zdumieniu oficerów, którzy nie zdążyli zaobserwować, w jaki sposób tego dokonałem.

Później usłyszałem wiele opowieści na temat przygód, jakie mieli młodzi i niedoświadczeni oficerowie żaglowców, gdy ich posyłano do urzędów po odbiór chronometrów (musiały tam otrzymać certyfikat poprawnego działania - prawie świadectwo moralności, zaświadczenie o dobrym prowadzeniu się). Gdy młody oficer, niosąc na swój żaglowiec „czas”, skręcał z jednej ulicy w drugą, a wykonał zwrot zbyt po wojskowemu - zjawiał się na żaglowcu bez „czasu”. Chronometr stał. Nigdy żadne pióro nie siliło się na opisanie tego, co wówczas usłyszał od kapitana na temat swych zdolności jako oficer nawigacyjny.

Gdy dowiedziałem się o tych nieszczęściach młodych oficerów, strzała wbita przez „zaczarowanego Gucia” - jak nazywaliśmy niekiedy kapitana Kańskiego - wypadła mi z serca nie pozostawiając po sobie śladu.

* * *

- *Secundo piło to! El capitan mando... cronometer...*

A oto straszna scena z transatlantyku „Polonia”. Zapomnieliśmy nakręcić chronometry. Stańmy. Oba! Przed nami wizja przemówienia rozpoczynającego się od słowa „znaczy”.

„Znaczy, ja nie wiem, co panowie na statku robią. Znaczy, ja sam wszystkiego dopilnować nie jestem w stanie. Znaczy, panowie nie są w porządku...”

Załamani duchowo stoimy nad chronometrami. Co robić??? Przede wszystkim „nawigacyjne przeczekanie” - dokładne obliczenie czasu, jaki nam pozostał do momentu katastrofy, to jest do przyścia ka*pitana na mostek. Sygnał można wziąć o każdej godzinie przez radio, ale w nawigacyjnej istnieje okropna księga, która nazywa się „Dziennik chronometru”. Wpisuje się do niej co dzień - po odbiorze sygnału radiowego - stan chronometru, tj. różnicę pomiędzy czasem Greenwich a czasem wskazywanym przez chronometr. Wylicza się następnie i wpisuje jego „chód dzienny” oraz temperaturę, a także pozycję statku. Chód dzienny informuje, ile chronometr się śpieszy lub późni na dobę. W wypadku niemożności odebrania sygnału radiowego pozwala to obliczyć stan chronometru na dany dzień.

Rzecz najważniejsza, by kapitan nie spostrzegł, że „stan” zmienił się gwałtownie. Zorientuje się, że oba chronometry były nie nakręcone. Szybko obliczamy, jaki ma być stan i czy chronometry zdołamy puścić, zanim kapitan wejdzie do nawigacyjnej. To wszystko przez to, że nie wolno ruszać wskazówek na chronometrze. Możemy zdążyć. Trzeba poprosić radiotelegrafistę o sygnał i zanotować stan zegara nad stołem w nawigacyjnej, a potem jednocześnie w odpowiednim momencie zrobić ten wojskowy ruch.

Ze słuchawkami na uszach śledzimy wskazówki zegara. Jest już jego stan. Zbliża się decydujący moment. Kapitana jeszcze nie ma. Stoimy z pudłami w rękach, czekając kto pierwszy: czy chronometry pójdą, czy kapitan przyjdzie? Uwaga!!! W prawo zwrot!!!

I oto oba chronometry już idą. Pudełka również leżą w skrzyniach, na poduszkach. Szklane wieka skrzyń zamknięte. Jesteśmy uratowani.

Jako efekt tego doświadczenia nakleiłem na lustrze, przed którym codziennie się goliłem, kartkę z napisem: *Chronometry!* Potem na obcych statkach w wielu kabinach widziałem naklejone na lustrze kartki tej samej treści...

- *Secundo piloto! El capitan mando dar cuerda a cronometer!*

Na okrętach Jego Królewskiej Mości - czyli HMS - na rozkaz królowej oficer nawigacyjny ma nakręcać chronometr po godzinie ósmej. Królowa Wiktorja przewidując, że oficer nawigacyjny - zwany popularnie pilotem - jest tylko człowiekiem i może któregoś dnia zapomnieć nakręcić chronometry, zleciła dopilnowanie nakręcania chronometrów swym niezawodnym Royal Marines, żołnierzom królewskiej marynarki, a ściślej: najstarszemu na okręcie spośród ich podoficerów. Ale najstarszy sierżant, jako podoficer, nie ma prawa rozkazywać oficerowi nawigacyjnemu. Zatem o nakręcaniu chronometrów sierżant przypomina oficerowi nawigacyjnemu zjawiając się natychmiast po godzinie ósmej rano w tym miejscu, na które oficer nawigacyjny skierowany ma wzrok. Gdy „pilot” nie jest już w stanie wytrzymać patrzenia na postać sierżanta, idzie szybko do nawigacyjnej i nakręca chronometry. Sierżant zaś, jak cień, czeka tak długo, aż czynność ta zostanie wykonana. Wówczas Royal - „królewski” - rusza galopem do dowódcy okrętu i zwiastuje mu radosną nowinę: „*Chronometers wound!*” „Chronometry nakręcone!”

Dawniej ten raport zapewniał okrętowi pozbawionemu przez wiele tygodni łączności z lądem bezpieczeństwo. Chronometry wciąż jeszcze są na okrętach i muszą być codziennie nakręcane. Rozkaz więc królowej Wiktorii nic nie stracił na swej świeżości i został potwierdzony przez królową Elżbietę II po jej wstąpieniu na tron.

* * *

- *Secundo piloto! El capitan mando dar cuerda a cronometer!*

Ręka Indianina usiłuje mnie posadzić na koi. Powoli zaczynam sobie uświadamiać, kim jest Indianin i kim jest „*secundo piloto*”.

W środę w Londynie otrzymałem propozycję zastąpienia chorego na febrę oficera nawigacyjnego na angielskim statku, który przyszedł z Amazonki do Nowego Jorku. Załatwienie formalności, łącznie z zastrzykami przeciwko wszelkim możliwym epidemiom tropikalnym, zajęło mi czas do soboty. Wieczorem tego dnia odleciałem z Londynu do Nowego Jorku. W niedzielę wieczorem byłem na statku, oszołomiony zmianą ciśnienia w samolocie i gorączką spowodowaną zastrzykami. W nocy z niedzieli na poniedziałek, o godzinie dwudziestej czwartej, objąłem wachtę, już na oceanie, w drodze na Amazonkę. O czwartej wróciłem do kabiny i po kąpieli z rozkoszą wyciągnąłem się w wygodnej

koi, z wizją nieprzerwanego snu do godziny jedenastej. Czyli „*secundo piloto*” - to ja. Drugi oficer nawigacyjny.

Załogę na tym statku stanowili Indianie znad brzegów Amazonki. W korytarzu na tym statku paliły się przed kabinami czerwone żarówki. Czerwonego światła podobno nie lubią moskity. Indianina przysłał kapitan z rozkazem, żebym nakręcił chronometry, ponieważ jestem oficerem nawigacyjnym.

Przez uchylone drzwi w smudze czerwonego światła „wisiała” nade mną twarz czerwonego brata. Spojrzałem na zegarek: było pięć po ósmej. Zapominając, że sam byłem w dzieciństwie przez parę lat Indianinem, odezwałem się do mego czerwonego brata po angielsku, mianując go w myśli szumnym tutułem królewskiego sierżanta: „*Ali right, Royal!*.” „W porządku, królewski!”

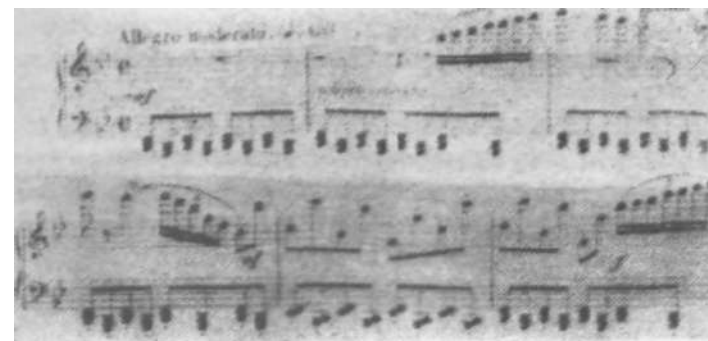
I żeby nie miał już wątpliwości, że rozkaz wykonał, usiadłem na koi. Po chwili byłem na mostku. Zastałem na nim, oprócz trzeciego oficera pełniącego wachtę, również kapitana. Był o pół głowy wyższy ode mnie, miał olbrzymie pięści i wydłużoną twarz, nad którą piętrzyły się siwe, pozwijane w pierścieniu włosy. Do filmu „Wilki morskie” nie potrzebowałby już charakteryzacji. Kapitan powiedział:

- *Second!* Chronometry mają być przez ciebie nakręcane codziennie o godzinie ósmej!

Chciałem odpowiedzieć, że może to zrobić pierwszy oficer kończąc wachtę lub trzeci zaczynając ją i że obaj potrafią to zrobić tak samo dokładnie jak ja. Kapitan jednak chciał, żebym był mężem opatrznościowym tego statku.

Przypomniał mi się nasz inspektor Kański i jego zasada życiowa: *Miserum est miseris insultare* (nikczemnością jest znęcać się nad nieszczęśliwymi). Rozkaz kapitana był tylko echem tego, co zapoczątkowała królowa Anna, nakazała królowa Wiktoria, a potwierdziła królowa Elżbieta II. Przepętniony współczuciem dla kapitana nakręciłem oba chronometry... na rozkaz królowej.

„Dziadek do orzechów”



Melodia z baletu Piotra Czajkowskiego pt „Dziadek do orzechów”, wiele razy dziennie nadawana przez radio brazylijskie w latach 1948-1949, gdy jako oficer nawigacyjny pływałem na angielskim statku m.s. „Sheridan” po Amazonce i jej dorzeczu, przносиła mnie początkowo myślami w krainę lat dziecięco-młodzieńczych i przypominała przyjaciela Jędrusia, w którego umuzykalnionym domu często ją słyszałem, graną przez jego starsze rodzeństwo.

Zadziwiająco się z nim przyjaźniłem - pomimo biegunowo przeciwnych upodobań. Jędrus uwielbiał balet i baletnice, ja - walkę francuską i atletów. Jędrus, choć nigdy w życiu nie tylko nie uczynił baletowego *pas*, ale nawet nigdy nie zatańczył na koleżeńskim wieczorku, bywał na każdym występie baletowym, na każdym filmie, w którym można było chociażby przez parę chwil podziwiać „klasyczną” (wyrażenie Jędrusia) tancerkę i jej *pas*. Entuzjazmował się każdym ruchem tancerki, wtajemniczając mnie, że oglądam właśnie wspaniałe *sissonne d premier arabesque*.

W głębokiej skrytości ducha uważałem tę figurę za wiercenie otworu w posadzce wielkim palcem u nogi wyprężonej równoległe do podłogi. Postawa tancerki w *attitude en croisee* była dla Jędrusia symbolem wzniosłego natchnienia, symbolizowała chęć oderwania się od spraw ziemskich. Dla mnie, uprawiającego walkę francuską, była to przednia pozycja do złapania tancerki w potrzask „przedniego pasa” - *a bras-le-corps*. Chcąc udowodnić Jędrusiowi wyższość walki francuskiej nad baletem francuskim, zaprowadziłem go na walki „trupcy kobiet” na gościnnych występach w Wilnie.

Jędrus tylko przez grzeczność zachwycał się „cudownie założonym podwójnym nelsonem” (tak mu to tłumaczyłem) przez piękną zapaśniczkę jej przeciwniczkę. Powiedział mi jednak, że dziewczyna się marnuje i byłaby stokroć efektywniejsza w *pas de chasse* niż na przykład w *bras-roule*. Ze swej strony, by móc zawsze z nim podtrzymać rozmowę, „naumiałem się” nazw tych baletowych pcw, co prawda myśląc je niekiedy. Jędrus zawsze mi przebaczał z pobłażliwością „wielkiego wtajemniczonego”. Rozbieżność upodobań nigdy nie zmaciła nam przyjaźni, pomimo że robiłem nadludzkie wysiłki, by nie zasnąć oglądając baletowe sceny i nie budziłem Jędrusia, gdy drzemał, udając, że widzi zmagania atletów.

Wspomnienia rozbudzone tą melodią ożyły jeszcze bardziej, bo właśnie na Amazonce otrzymałem od niego pierwszy i jednocześnie ostatni list.

Melodia ta towarzyszyła mi na Amazonce w najrozmaitszych sytuacjach, gdy pełniłem zastępczo funkcję pierwszego oficera i staliśmy na kotwicy w porcie istniejącym tylko z „malowniczej” nazwy: Sao Miguel dos Macacos, czyli „Święty Michał Wśród Małp”, w krainie tysiąca wysp, dwieście mil „krętej drogi” na zachodnio-północny zachód od Para.

Statek ładował tam olbrzymie bale drewna, zakotwiczony wśród dżungli na wielkiej głębi, tuż przy brzegu wyspy. W odległości pół mili widniała skryta wśród drzew malutka osada na palach wbitych w dno rzeki, zamieszkała przez ucywilizowanych Indian, pomimo że chodzili ubrani tak, jak się urodzili, pracujących w pobliżu statku na wykarczowanym skrawku dżungli, na którym piętrzyły się przygotowane do załadowania okrągłe bale pociętych tropikalnych drzew.

Nieoczekiwanie dla siebie, przy dźwiękach melodii z „Dziadka do orzechów”, zostałem mianowany jedynym chirurgiem w Sao Miguel

dos Macacos. Godność tę zawdzięczałem Indianinowi, któremu przy lądowaniu na statek drewna olbrzymi bal zmiażdżył palec u nogi. Apteczka okrętowa, wydzielanie leków, a szczególnie chininy („chiny”), którą przyjmowało się trzy razy dziennie, by bronić organizmu przed febrą, oraz pierwsza pomoc - należały do obowiązków pierwszego oficera. Rannego więc przetransportowano do mnie na statek. Bez czytania podręcznika wiedziałem, że zmiażdżony palec muszę amputować, i to wyłącznie z pomocą dwóch Indian, którzy przynieśli rannego. Podczas operacji - bez narkozy! - trzymali oni pacjenta. Operacja się udała. Pacjent wyżył. Gdy po kilku miesiącach znów zakotwiczylismy w Sao Miguel dos Macacos i gdy na nodze jednego z Indian, którzy weszli na pokład, zobaczyłem bliznę po amputacji palca, nie mogłem powstrzymać się od tego samego okrzyku, jaki wydał pan Wołodjowski na widok blizny na głowie pana Andrzeja Kmicica pochyłonej wobec króla: „Poznaję, moja ręka!”

Po amputacji zwały się na me barki - przy dźwiękach wciąż tej samej melodii - stokroć gorsze „operacje”, bo udział w handlu niewolnikami. Pod brezentami rozpiętymi na rufowym pokładzie rozwieszono hamaki. Do stojaków zamocowano łańcuchy, a do nich „przykuto”: małpy, kapibary, porcupiny i papugi. W hamakach rozlokowały się małpy, nad nimi na drążkach papugi i kapibary. Ten niewolniczy tłum stał się źródłem wyrzutów sumienia za pozbawianie wolności tych wszystkich znad Amazonki, począwszy od Iquito, niewinnych zwierząt. Z trudem opanowywałem pokusę wypuszczenia zwierzątek do dżungli przy nadarzającej się okazji. Nie mogąc tego uczynić, bo ładunek pokładowy podlegał właśnie mojej pieczy, starałem się ulżyć doli skazańców podczas ich pobytu na statku, kupując i przynosząc im ich ulubione owoce.

Okazało się, że małpy przepadają za owsianką, szkocką *porridge*, którą karmiono nas na statku na śniadanie. Potrafiły zadziwiająco zręcznie manewrować łyżeczką herbatnią, szybko „bunkrując” nią napęczniałe od bananów brzuszki.

Po paru dniach tak się przyzwyczaiły do tego, że są przedmiotem zainteresowania, że już z daleka widziało się ich wyciągnięte dłonie, proszące wcale nie o posiłek, lecz o pogładzenie i pobawienie się z nimi.

Przy melodii z „Dziadka do orzechów” otrzymałem w „Paryżu Amazonki” (w okresie największego eksportu znad Amazonki żywicy drzew gumowych zwano tak port Belem nad odnogą Para, zwany stąd

również Para, którego pierwotna nazwa Nossa Senhora de Belem z biegiem czasu zachowała tylko ostatnie słowo: Belem, czyli Betlejem) pamiętne dla mnie polecenie kapitana, czyniące mnie odpowiedzialnym za załadowanie i za przewiezienie do Nowego Jorku w stanie kwitnącym orzechów.

Wiedza moja o brazylijskich orzechach była, jak dotychczas, więcej niż nikła. W dzieciństwie te orzechy trafiły mi kilka razy do ust pod nazwą orzechów amerykańskich. W wiele lat później takie same orzechy w głośno reklamowanej czekoladzie w Nowym Jorku smakowały mi jeszcze bardziej niż wtedy. Tymczasem musiałem wiedzieć, jak te orzechy załadować i jak je przewieźć w stanie kwitnącym do Nowego Jorku.

Problemem ładowania we wszystkich szkołach morskich zajmuje się osobna „katedra”, ale w życiu zdarzają się sytuacje, których nawet „katedra” nie jest w stanie przewidzieć lub bezbłędnie rozwikłać. W żartobliwej formie daje to do zrozumienia jeden z najlepszych podręczników z tej dziedziny w swoim motcie: „Załadowano cztery słonie, jeden w dyspucie”.

Rzecz zrozumiała, że przy liczeniu ładunku przyjmowanego na statek przez dwóch ludzi, oficera ze statku i przedstawiciela właściciela ładunku lub załadowcy, może powstać różnica. Gdy załadowca podaje inną liczbę niż oficer ze statku, ten ostatni umieszcza uwagę, że tyle to a tyle worków, skrzyń, wagonów itp. w dyspucie.

Otóż motto umieszczone w podręczniku jest według jego autora z życia wzięte. Snuliśmy w związku z nim rozmaite przypuszczenia. Przeważała opinia, że któraś z lady słoń musiała być „na rozsypaniu”, a załadowca, chcąc przewieźć za darmo jednego słonia, twierdził zapewne, że jest tylko przejeżdżona. Ale to były wyłącznie nasze domysły. Zapis pozostał tajemnicą.

W jednym z portów ubawiło nas oglądane na własne oczy „cesarskie cięcie” statku. „Oczami duszy” widzieliśmy, jak do tego doszło. Gdy ładowano żelazne szyny, początkowo prawdopodobnie nie chciały wejść do ładowni, wreszcie, ku radości załogi, ugięły się i weszły. Przy wyładowywaniu, przy niższej temperaturze, szyny okazały się „nieugięte”. Musiano zdjąć poszycie burty, co właśnie nazwaliśmy „cesarskim cięciem”, i dopiero przez tak zrobiony otwór wydobyto ładunek.

Mając te wszystkie sytuacje w pamięci zacząłem rozmyślać, w jaki sposób załadować i w dobrym stanie przewieźć orzechy. Prawdopodob-

nie - na podobieństwo kawy - pocą się. Od czego jeszcze mogą się zepsuć? Po przeanalizowaniu swych wiadomości stwierdziłem, że właściwie nic nie wiem. Gdybym posiadał wiedzę na ten temat, znaczyłoby to posiadanie nowego zawodu. Fiasko z orzechami, niedowiedzenie ich w należytym stanie, byłoby czymś gorszym niż przewiezienie za darmo jednego słonia.

Sternikami na mojej wachcie na m.s. „Sheridan” byli starsi marynarze Indianie, M. Cerveira, J.S. Souza i J.S. Alcantara. Ten ostatni, drobny, szczupły, o miłej twarzy i regularnych rysach, podobny był do opalonego na ciemny brąz Hiszpana. Ponieważ pływał kilka lat na francuskich statkach i mówił niezłe po francusku, nazwano go Charlie. Z nim mogłem najlepiej się porozumieć. Od tego mojego pierwszego nauczyciela dowiedziałem się, że zwą orzechy *castanhos-do-para*, że wielkość ich zbiorów decyduje o śmierci lub życiu niektórych szczepów Indian. Orzechy para (inaczej mówiąc: amerykańskie) są powodem wojen prowadzonych między Cabocłami (Cabocło to brazylijski Metyś), trudniącymi się sezonowo zbiorom orzechów, a Indianami broniącymi dostępu do nich.

Dowiedziałem się, że orzechy będą dostarczane pod statek w żelaznych barkach, po przebyciu rzekami olbrzymich przestrzeni z miejscowości obfitujących w orzechy. Charlie powiedział mi, że oficer, na którego miejsce przyszedłem na ten statek (były zastępca dowódcy ORP „Garland”) i który zszedł ze statku „Sheridan” chory na febrę tropikalną, woził już orzechy i że nasz obecny bosman Assis pomagał wtedy robotnikom przy budowie przegród w przeznaczonych na nie ładowniach.

Każda rozmowa z Alcantara, powiększając zasób mojej wiedzy o orzechach, uświadamiała zarazem rozmiar braków w tym moim nowym zawodzie „dziadka do orzechów”. Nasunęło mi się to określenie pod wpływem wciąż towarzyszącej melodii nadawanej przez brazylijskie radio. Mimo woli przypominałem sobie najczęściej słyszane przeze mnie melodie i przyszedłem do przekonania, że częstość grania „Dziadka dfl orzechów” w Brazylii mogła tylko konkurować z graną w swoim czasie w Anglii melodią piosenki „Były sobie świnki trzy”, która do tego stopnia zniecierpliwiła wyspiarzy, że zaczęli zasypywać BBC (British Broadcasting Corporation) listami z zapytaniem, czy są na świecie jeszcze inne melodie oprócz „Trzech świnek”?

To zniecierpliwienie Anglików wydawało mi się trochę przesadzone, bo przecież w każdym kinie podczas wojny w przerwach pomiędzy

wyświetlaniem dwóch głównych filmów sam stale śpiewałem przy akompaniamencie elektrycznych organów, które wyjeżdżały z poziomu podłogi do krawędzi ekranu, oraz przy głuchym lub nieraz całkiem wyraźnym odgłosie wybuchów bomb, rzuconych na Londyn codziennie od zachodu do wschodu słońca, jedną i tę samą piosenkę o pędzącym króliku.



Rabbit ran rabbit ran rabbit ran ran ran.

Podaję fonetycznie, tak jak śpiewałem i zapamiętałem.

Angielskiego królika zdystansował o wiele długości brazylijski krododyl (*Jacare latirostris* lub *Jacare sclerops*), który idzie:



Dża-ka-re pa-guaa dża-ka-re pa-guaa.

Te słowa również podaję fonetycznie, tak jak po dziś dzień śpiewam. Melodia tego idącego Dżakare jest tak „giętka”, że można ją całkowicie „nagiąć” do nastroju lub sytuacji śpiewającego. Słyszałem ją śpiewaną z olbrzymią nutą radości w głosie i prawie w tempie mazurka jak również z nutą kompletnej beznadziejności.

Przy melodii z „Dziadka do orzechów” postawiono nam podczas postoju w „Betlejem” przeszło trzymetrowej wysokości przegrody, oddzielając po kilka metrów kwadratowych powierzchni i tworząc przedziały, które wyłożono starannie papierem. Do opieki nad orzechami zabraliśmy z Para sześciu Indian. Mieli płynąć z nami do Nowego Jorku i potem wrócić do Belem. Nie ucieszyłem się, że należało nabyć dużą liczbę kosztownych termometrów w wielkich mosiężnych osłonach.

Z „Betlejem” wyruszyliśmy w górę Amazonki, do miejsca, gdzie miały już czekać barki z orzechami. „Grono” moich nauczycieli zawodu „dziadka do orzechów” powiększyło się o dwie osoby. Byli nimi piloci Amazonki, Indianie, mówiący dosyć zrozumiale po angielsku. Po kilku

dniach podróży zadziwili mnie, gdy nocą na Amazonce mówili, że coś widzą, a mnie się wydawało, że fantazują. Bo gdybym miał wpisać do dziennika okrętowego: Co widać? Napisałbym: Ciemno, choć oko wykol! Oni jednak widzieli i szliśmy nocą, pilotowani przez nich, pewnie i bezpiecznie, naturalnie jeśli nie mżyło, nie padał deszcz, który ograniczał widoczność. Wtedy natychmiast stawaliśmy na kotwicy. Rzecz niewiarygodna, ale dostrzegali w nocy, w normalnej ciemności, płynące Amazonką olbrzymie pnie drzew. „Objaliśmy się” niekiedy o nie, notując w dzienniku okrętowym każde takie spotkanie, ale bez większej dla poszycia statku szkody.

Monotonie pełnionej od wielu lat służby piloci urozmaicali w słoneczne dni wywoływaniem i podziwianiem pięknej kobiety. Wiedzieli, gdzie mogą się takiej spodziewać. Pełniący służbę pilot zawiadamiał też kolegę, a niekiedy - w dowód wielkiej łaski - kapitana. „Seans” wywoływania piękności wiązał się z dobrą znajomością rzeki i jej tajemniczych a zmiennych prądów. „Seans” rozpoczynaliśmy trzema długimi gwizdkami, zwyczajowym powitaniem osoby przez statek, następnie staraliśmy się przejść jak można najbliżej balustrady otaczającej werandę szkoły, wzniesionej na palach wbitych w dno rzeki daleko od brzegu, z nadzieją ujrzania nauczycielki.

Nie było prawie wypadku, by już po drugim gwizdku nie ukazała się na werandzie kobieca postać. Za każdym razem trzeba było przyznać słusność pilotom - było na co popatrzeć. W tym „uśmiechu Amazonki”, jak myślałem o „seansach”, było wiele życzliwości, romantyzmu i radości, czegoś, co można było również nazwać adoracją piękna, bo jak się dowiedziałem, piloci nie znali tych nauczycielek, niektórych nigdy przedtem nie widzieli, wiadomości przekazywali jedni drugim, w której szkole jest ładna i której trzeba to koniecznie powiedzieć za każdym razem, gdy się koło jej szkoły przechodzi.

Przebywanie na Amazonce nieustannie nasuwało stwierdzenie oczywistości: wielka. Była wielka, gdy nie było widać jej brzegów, i bez trudu można zrozumieć Hiszpanów, którzy na widok bezbrzeżnego obszaru wód powyżej Iquitos, dwieście mil od Kordyliery Wschodniej peruwiańskich Andów, mieli zawołać: *Mar o no?* (Morze czy nie?), z czego powstała nazwa rzeki Marañón.

W wąskich przesmykach swą potęgę demonstrowała z kolei dżungla, piętrząc się nad statkiem splecionymi konarami olbrzymich drzew o różnorodnych odcieniach zieleni. Wiedzę o Amazonce i jej dorzeczach wielkości Australii pogłębiałem przez odwiedzinę muzeum w Belem.

Gdy pierwsze barki z orzechami dobiły do burty statku, moich nauczycieli, pilotów, mianowałem doktorami *honoris causa* zawodu „dziadka do orzechów”. Z każdym dniem coraz bardziej imponowali mi swymi wiadomościami. Patrząc na przybyłych na barkach Indian, ubranych w szaty z powietrza, niekiedy w szczątki niefigowych listków lub w zwiniętą w rurę korę, potrafili powiedzieć, znad jakiej rzeki przybyli, czym się trudnią, jakie były ich zwyczaje. Zdobyte od nich wiadomości, niezwykle ciekawe, uzupełniałem mapami, szkicami i notatkami z muzeum w Para.

Przyjmując na statek orzechy i wystawiając pokwitowanie musiałem określić procent zepsutych. By sklasyfikować każdą partię, musiałem rozrąbać sto „życiodajnych” orzechów i wpisać liczbę zepsutych na pokwitowaniu oraz w dokumentach „orzechowych” dla statku. Jak mnie uświadomiono, jeśli procent zepsutych orzechów po przybyciu do Nowego Jorku będzie identyczny z tym, jaki był przy ich przyjęciu na statek, będzie to oznaczało, że orzechy dotarły w kwitnym stanie.

Na barkach przybyłych rzeką Tapajós było paru Indian ze szczepu Mundurucu, który niegdyś słynął ze wspaniałych wyrobów z ptasich piór o niespotykanych barwach. Pożądane ubarwienie (żółte) uzyskiwano podając papugom odpowiedni pokarm. Mundurucu tak kochali psy, że kobiety ich plemienia karmiły niekiedy małe pieski własną pierśią. Psom urządzali takie same pogrzeby jak swoim dzieciom.

Cabocle prawie doszczętnie ich wytępilli, gdy bronili dostępu do orzechów. Pozostały ich małe, kilkusobowe grupy, ale już ucywilizowane. Ponieważ ciekawiło mnie bardzo, jakie z brazylijskich orzechów sporządzano potrawy, dowiedziałem się, że właśnie kobiety ze szczepu Mundurucu były mistrzyniami w tej sztuce. Orzechy były przez nie myte, moczone, a następnie wędzone, dopiero wówczas kruszyły je i piekły. Mundurucu, przed wytępieniem ich jako szczepu, mieszkali na terenach otaczających widły rzeki Tapajós i jej dopływ Sao Manoel.

Rzeką Tapajós i jej dopływem Arinos przybywały barki, na których zdarzali się najlepsi piloci tych rzek z wytępionego prawie doszczętnie szczepu Apiaca. Ambitni, wrażliwi nawet na potrącenie podczas zabawy, co uważano za karygodny nietakt towarzyski, karany publicznym ogłoszeniem. Gdy byli jeszcze szczepem, wojen nie prowadzili dla korzyści, tylko z powodu urażenia ich godności. Trudniąc się zbieraniem orzechów i myślistwem, za największy przysmak uważali mięso kapibary (*Hydrochoerus capybara*) i orzechy.

W Itakotiarze przyjmowaliśmy orzechy przychodzące z najbardziej chyba orzechodajnych terenów nad rzeką Madeirą i jej dopływami. Nad dopływem Madeiry, rzeką Machado, orzechy były podstawą życia szczepu Tupi. By ułatwić sobie zbiory, oczyszczali teren z innych drzew, pozostawiając wyłącznie orzechowe, które wyrastały do ogromnej wysokości, dostarczając również doskonałego drewna. Z tartych orzechów przyrządzali wspaniały napój, do którego dodawali niewielką ilość mąki kukurydzianej.

Orzechodajne tereny ciągną się dalej na południe. Nad brzegami rzek Mamore i Guapore mieszkają Indianie szczepu Morę. Delektują się papką z orzechów utartych na szorstkiej korze. Mniej zachęcająca wydaje mi się ta sama papka przyrządzana podczas stypy. Dodawane są bowiem do niej palone kości i włosy nieboszczyka. Morę słyną jako wspaniali muzycy - ale podobno można ich słuchać wyłącznie oddzielnie, bo jeśli tworzą orkiestrę, to każdy z nich gra dla siebie, nie stosując się do innych ani melodią, ani taktem.

Jeszcze bardziej obfite w orzechy tereny znajdują się nad 17° szerokości południowej. Szczepom Indian tam zamieszkującym, pomimo olbrzymiego spożycia orzechów przez nich samych, pozostaje jeszcze wiele na handel zamienny z innymi szczepami mieszkającymi w górach.

Jednym ze szczepów trudniących się tym handlem jest, czy może był, szczep Indian Yuracare, zamieszkujący tereny położone pomiędzy miejscowościami Santa Cruz i Cochabamba. Szczep niesłychanie etykietałny. Odwiedziny rozpoczynali długim przemówieniem powitalnym, na które odpowiedź była równie długa i głośna. Przerwanie przemówienia mogło doprowadzić do pojedynku, a do pojedynkowania się byli bardzo skorzy. Uderzenie po dachu oznaczało wyzwanie. Pojedynkowano się wymieniając serię strzałów z łuków, nastawiając na pociski lewe ramię. Zadawała zazwyczaj wymiana ośmiu lub dziesięciu strzałów. Częstszym powodem pojedynków była kobieta niż „przerwana mowa”.

W razie obrazy nie dającej się wymazać pojedynkiem pozostawał skok z najwyższego pobliskiego drzewa na złamanie karku. Do tego doprowadzały też nieraz zawód miłosny i nieuleczalna choroba. Wyraz zdolnościom artystycznym dawali Yuracare malując swe koszule wyrabiane z włókien kory drzewnej.

W muzeum w Belem, poszukując na mapie rozmieszczenia orzechowych terenów, natrafiłem na tereny położone nad Rio Malinowski

- dopływem rzeki Mądre de Dios, będącej z kolei dopływem Madeiry. Zamieszkiwali je Indianie Tiatinagua.

W muzeum „betlejemskim” dowiedziałem się, że ci Indianie uciskali czaszki niemowląt za pomocą przywiązanej do wierzchołka głowy deski, pragnąc formą czaszki uzyskać pożądane cechy umysłu dziecka. Czy chodziło im -jak się później dowiedziałem - o naśladowanie Azteków, którzy przez krępowanie czaszek chcieli mieć dzielnych i okrutnych wojowników, czy też naśladowali inne sąsiednie szczepy, które także w jakimś celu krępowały czaszki niemowląt, spłaszczając je. W każdym razie pod tym względem Tiatinagua byli mi bratnimi duszami, bo w czasach szkolnych, obczytawszy się w literaturze francuskiej przed planowanym wstąpieniem do marynarki francuskiej dowiedziałem się o frenologii, czyli nauce uznającej zależność uzdolnień człowieka od wypukłości na czaszce, i próbowałem eksperymentować, projektując dla kolegów formy-hełmy w celu uzyskania poprzez odpowiedni ucisk rozrostu odpowiednich partii mózgu i rozwoju zdolności.

Tiatinagua sypiali na „gołej ziemi”, niekiedy posypywanej suchym piaskiem, z kamieniem pod głową zamiast poduszki lub kłodą drewna. Nie uznawali i nie produkowali napojów wysokowych, chociaż mogli je uzyskać z łatwością ze spożywanego musu, który szybko fermentuje. Nie palili tytoniu, pomimo że wszystkie okoliczne szczepy „piją i palą”. Uważali się za coś nieskończenie lepszego od swych sąsiadów, ponieważ wierzyli, że dostali się na Ziemię z nieba za pomocą liny, która pękła i z tego powodu wielu Tiatinagua pozostało w niebie. Ich sąsiedzi zjawili się koło nich przez otwory w Ziemi. Jeśli chodzi o potrawy z orzechów, to udało mi się dowiedzieć, że jadalni je pieczone i miazdzone z dodatkiem mąki kukurydzianej.

Barki z orzechami znad Solimões (tak zwie się środkowy odcinek Amazonki, od miasta peruwiańskiego Iquitos do lewobrzeżnego dopływu na terenie Brazyli - Rio Negro; Amazonką zwie się tu część rzeki od miejsca połączenia się z Rio Negro do ujścia do Oceanu Atlantyckiego jako delty, złożonej z trzech odnóg, z których żeglowna jest południowa - Para) przychodziły z miejscowości zamieszkałych przez Indian Tucuna (na wschód i zachód od 70° długości zachodniej). Słyszeli oni jako wspaniali rzeźbiarze. Zapobiegliwi i pracowici, nie tylko trudnili się zbieraniem orzechów z dziko rosnących drzew, lecz również w pobliżu swych domostw zakładali plantacje drzew orzechowych. Uchodzili za największych indywidualistów wśród szczepów indiań-

skich nad Amazonką. Wybuchowi i obraźliwi, z błahaego powodu napełniali samobójstwa. W każdej władzy widzieli zagrożenie dla swej godności, stąd nie mieli własnych wodzów i szybko przestali być samodzielnym szczepem.

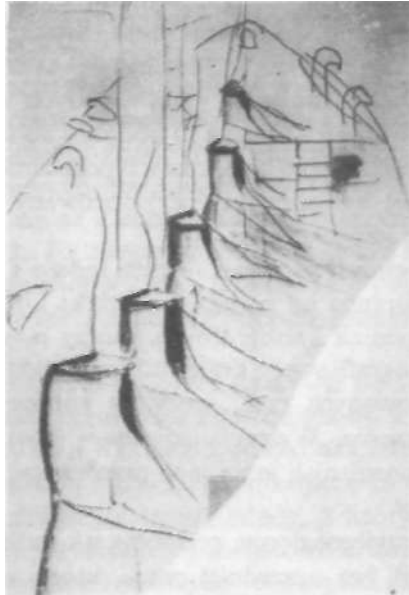
Z orzechodajnych lasów nad Rio Negro zabieraliśmy orzechy z barek w Manaus, przycumowani do olbrzymich żelaznych pław, na których ze względu na wielkie różnice poziomu wody zbudowano sztuczne pływające nabrzeże. Było ono połączone z magazynami na wysokim brzegu za pomocą kolejek linowych - dzieło uchodźcy inżyniera Polaka.

Lasy orzechodajne nad Rio Negro były przynętą dla szczepów zamieszkujących górskie tereny na północ od Rio Negro, gdzie orzechy nie rosną. W okresie ich dojrzewania niektóre szczepy ruszały po nie na południe, przypływając to życiem lub niewolą, łapani przez ucywilizowanych Indian i sprzedawani potem białym. Ci nieszczęśliwi miłośnicy orzechów należeli do szczepu Guaharibo, mieszkającego nad źródłami rzeki Orinoko, do której przez Casiquiare i Rio Negro bifurkują (rozwidlając się, sięgają) wody Amazonki. Szczep Guaharibo słynął z umiejętności budowy mostów nad niezbyt głębokimi rzekami w dorzeczu Rio Negro. Budowano je na palach wbitych w dno rzeki w ten sposób, że tworzyły literę X, służąc za podpory do układanych między nimi bali. Oddzielnie wbijano bale, których połączenie lianami tworzyło poręcz. Cały most był poza tym przymocowany lianami do drzew rosnących po obu stronach rzeki.

Amatorem orzechów był również szczep Indian Taulipang, zamieszkujący nad Rio Branco na południe od rzeki Uraricoera. Słyszeli ci Indianie jako wspaniali kartografowie, którzy plastycznymi mapami i znajomością topografii swego kraju zadziwiali podróżników. Recytując nazwy narysowanych rzek, szczytów górskich i wodospadów, wywoływali zdumienie. Wyspecjalizowani w wyrobie dmuchaw do zatrutych strzał, wymieniali je na inne przedmioty i żywność, między innymi na orzechy.

Zaproszeni do czyjegoś domu, podobnie jak Indianie szczepu Yuracare, nie wchodzili bez uprzedniej oracji, której nikt nie przerywał, chociażby miała być bardzo długa. Przed każdym przyjęciem posiłku jak również po jego zakończeniu kobiety i mężczyźni szczepu Taulipang zawsze myli ręce, a tutejsze orzechy uważali za jeden z największych przysmaków.

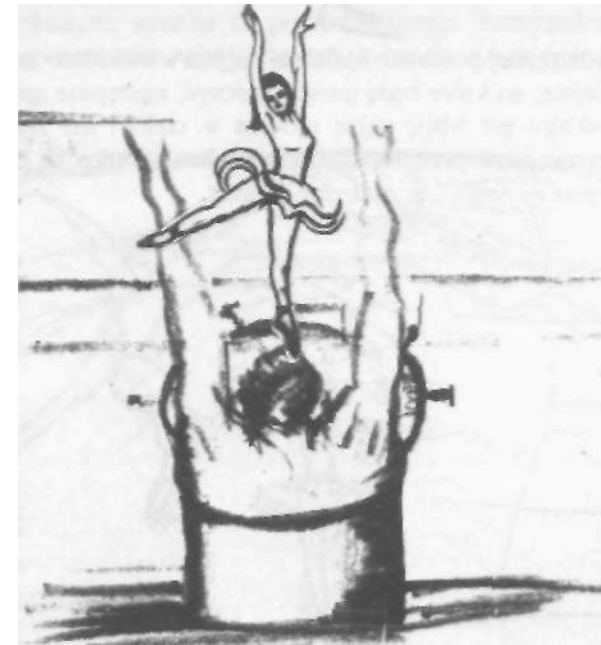
W miarę przybywania orzechów w ładowni zwiększała się liczba ich pielęgniarzy. Nowymi pomocnikami były płócienne „tuaregi”*. Pomały mi dzielnie, łapiąc wiatr swymi długimi rękami z płótna i włączając go w napełnione orzechami przedziały ładowni. Gdy przez bulaj swej kabiny patrzyłem na pokład, radowałem się wyglądem oddanego mi oddziału, wyrównanego jak na paradzie. Nie mając wątpliwości, że się z nimi rozstanę, naszkicowałem je dla pamięci, gdy łapia wiatr wiejący w prawą burtę. Moich tutejszych „tuaregów” na statkach polskich nazywaliśmy „rekinami”. Uszyte były z grubego żaglowego płótna. Wszyte w nie w równych odstępach obręcze nadawały im kształt olbrzymiej rury o kilkudziesięciocentymetrowej średnicy. Były tak długie, by mogły sięgnąć dna ładowni statku. Jeśli była cisza, „tuaregi” zwracały się frontem do dziobu, rozstawiając jak najszerzej swe łapy, by zagarniać powietrze wytwarzane pędem statku. Przy bocznym wietrze zwracały się ku niemu.



* Płócienny wywietrznik skojarzył się autorowi z postacią Tuarega z zasłoniętą twarzą. Tuaregowie to berberyjski koczowniczy lud ze środkowej Sahary, znany z charakterystycznego zwyczaju zasłaniania przez mężczyzn twarz chustą. (Przyp. red.).

Najgorszy był wiatr z rufy o tej samej prędkości co statek. W tych wypadkach „tuaregi” były bezsilne, a w ładowniach panował wtedy wydzielany przez orzechy żar, który powodował, że poruszałem się jak baletmistrz z „Dziadka do orzechów”.

Pod melodię dla baletu chińskiego do tańca pod tytułem „Herbata”, odtwarzanego w mojej wyobraźni w sprzyjających warunkach przez „tuaregów”, musiałem dostać się pod pokład przez bardzo wąski właz-rurę, po odkręceniu na niej hermetycznej kłapy. Dostać się, to znaczy prześliznąć z wyciągniętymi rękami w górę. Za każdym razem ta postawa przywodziła mi na myśl Jędrusia z jego podziwianą baletnicą w *attitude en crouiee*.



W ładowni siadałem na nowo zbudowanej przegrodzie otulony ciemnym żarem wilgotnego powietrza i trzymając się drabinki, która pod wpływem brzmiącej w mojej wyobraźni muzyki zamieniała się we mnie, a ja w baletnicę wykonującą *pas de chasse* we wspólnym *pas de dex*.



W tej wdzięcznej postawie badałem najpierw światłem latarki elektrycznej miejsce, na które będę musiał skoczyć, następnie sprawdzałem, czy przy skoku nie wbiję sobie ołówka w ciało i nie zgubię kartki z ponumerowanymi przegrodami. Chowałem latarkę za pas i byłem gotów do *pas defailli*, jak *ballerine en tout*. ^~

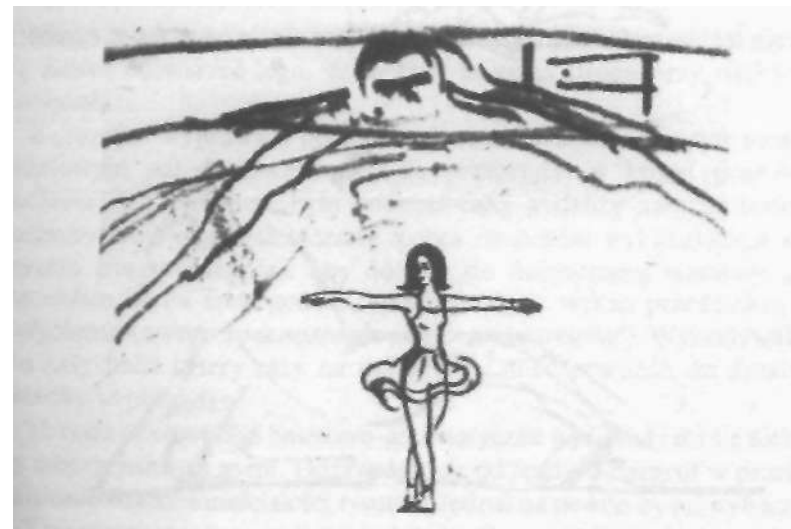


Po skoku w żarze i ciemności znów zapalałem latarkę i smugą światła badałem drogę do leżącego na szczycie orzechowego kopca kawałka

białego żaglowego płótna. Chowałem latarkę i w postawie *sissor a premier arabesque*,



zmieniając na przemian rękę i nogę, dostawałem się na szczyt gorącej kopca *Bertholettia excelsa* (z powodu gorąca zaczynałem używać łaciny). Na wierzchołku zakotwiczając się brodą w *port de bras*, żeby się nie zsunąć.

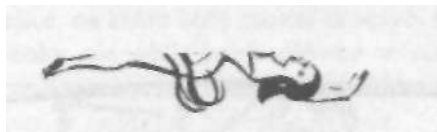


Odpoczywałem, kąpiąc się we własnym pocie. Następnie wydobywałem głęboko w szczycie kopca zakopany termometr, połączony linką

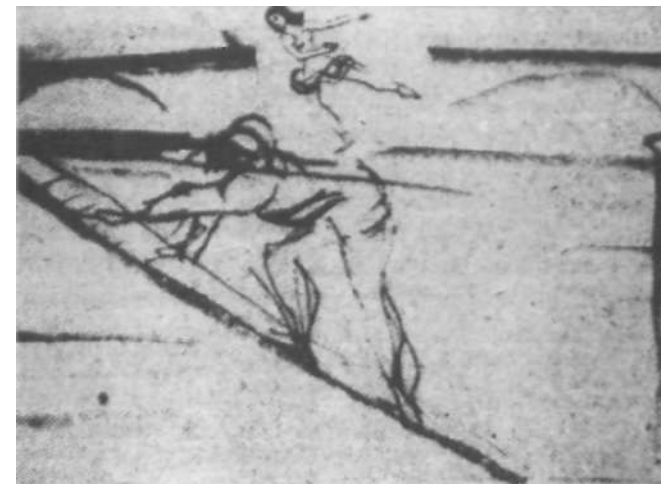
z kawałkiem płótna jako „pławy”. Przy świetle latarki odczytywałem temperaturę tego kopca, zapisując na kartce w odpowiednim numerze przedziału. Zakopywałem termometr z powrotem i zsuwałem się do podnóża usypiska na krótki odpoczynek. (Na Amazonce każda czynność fizyczna, a nawet „myślowa”, wymaga od Europejczyka, który tam trafi, stokrotnego wysiłku i pomimo że już znajdowaliśmy się na oceanie, w ładowni z orzechami wciąż byłem na Amazonce).

Znów musiałem smugą światła zbadać drogę i zapamiętać. Czekała mnie najtrudniejsza wspinaczka po szczelinach pomiędzy deskami w miejscach usuniętego stąd przez Indian papieru. Usiłowałem wspiąć się w stylu baletowym, aby moje ciało ważyło jak najmniej, i w myślach widziałem siebie jako tancerkę w *jête rertver.se en dehors*.

Czy była to prawidłowa nazwa, czy Jędrus się nie pomylił, ucząc mnie - nie wiem, ale tak to, rysując, sobie przypominałem.



Z wierchołka przegrody znów taki sam skok na upatrzone miejsce. Jeśli pochyłość wulkanu orzechowego była mniejsza, to mogłem sobie pozwolić na mniej męczący *pas de ballotte en effacee*.



Mimo że jak w łaźni, nic to, jeśli nie było dużej fali. Natomiast nie silę się nawet odtwarzać tego, czym była ta sama droga przy większym kołysaniu.

Z „łupem” wyprawy w postaci zapisanych temperatur w tym samym baletowym *pas* dostawałem się do przegrody, w której pracowali Indianie. Ich zadaniem było podczas całej podróży natychmiastowe rozkopywanie i przemieszczanie kopca orzechów wykazującego najwyższą temperaturę, tak aby dotrzeć do najgorętszej warstwy. Zostawiałem im na sześć godzin „rozkład zajęć”: wykaz przedziałów do natychmiastowego rozkopania z pomocą „tuaregów”. Wykonywałem ten cały balet cztery razy na dobę, żeby mieć pewność, że dowiozę orzechy w porządku.

Te codzienne wysiłki baletowo-gimnastyczne wydawały mi się niekiedy nieprzyjemnym snem. Odrywałem się od tego do bazgroł w przekonaniu, że wszelkie nieścistości rysunku Jędrus na pewno by mi wybaczył.

Temperatura w ładowniach spadała bardzo powoli. Kołysanie utrudniało przrzucanie kopców. Pokrywy ładowni więc - wbrew wszelkim przepisom - były podniesione, ale gotowe do natychmiastowego zamknięcia na wypadek ostrzeżenia o silnym wietrze. Przez szczeliny

pomiędzy pokrywami a obramowaniem ładowni miały tłoczyć „tuaregi” do przedziałów o najwyższej temperaturze chłodne powietrze, by oziębic orzechy, rozwiać groźne ciepło. W tych warunkach po opuszczeniu Amazonki pozostawało nam do przebycia trzy tysiące mil. W ciągu dwunastu dni musiały wygasnąć „wulkany” i ani przez jedną chwilę nie mogła ustać czujność. Jeśli w którymś z nich temperatura nie wygasłaby dostatecznie szybko, to nawet w nocy należało zmobilizować Indian, użyć „tuaregów” do szybkiej z nią walki.

W takiej chwili wieść o nadchodzącym sztormie byłaby równoznaczna z klęską i przekreśleniem wszystkich dotychczasowych wysiłków. Pomimo dużej niekiedy fali miałem w ładowniach stale przepisować temperaturę, co notowałem w dokumentach orzechowych, niemniej jednak z uczuciem niewymownej ulgi zapisałem we wszystkich angielskich dziennikach okrętowych sakramentalne słowa: *Arrival* (Przybycie), *Pilot boarded* (Pilot na burcie), *Anchored on quarantine* (Zakotwiczone „na kwarantannie”), *Pratique granted* (Otrzymano świadectwo sanitarne swobody ruchów), *Breasted alongside* (Przycumowano do nabrzeża).

W balecie „Dziadek do orzechów” był tylko jeden twardy orzech, zwał się krakatuk, ale nasze były wszystkie krakatuki. Co do jednego!

Jeszcze komisja ekspertów „orzechowych”. Wyładunek orzechów i pokwitowanie. Orzechy doszły do Nowego Jorku w stanie kwitnącym. Gdy to przeczytałem, sam sobie nadałem tytuł, przewidziany już wcześniej: „dziadek do orzechów”.

Porządkując i chowając dokumenty oraz notatki po tej podróży patrzyłem na uwiecznionych „tuaregów” i cały ten wymaginowany w „żarze orzechowym” balet w ciemnej ładowni dla utrwalenia w mojej pamięci znojnego zawodu „dziadka do orzechów” i nagle wszystko, co związane z Amazonką, stając się wspomnieniem, wypowiedziało mi jedno portugalskie słowo, właściwe dla wspomnień najpiękniejszych i najmiłszych: *saudade* - nostalgia.

Suchy dok

Suchy dok. Te dwa słowa w życiu statku oznaczają konieczność doprowadzenia go do stanu używalności lub odporności. Przyczyną takiej konieczności może być awaria spowodowana zderzeniem się z innym statkiem, otarciem się o skały czy nabrzeże portu albo nieunikniony kosmetyczny zabieg pomalowania podwodnej części kadłuba dla zabezpieczenia go przed obrastaniem i niszczeniem poszycia. Suchy dok dla ludzi ma inną nazwę. Cztery wieki przed naszą erą nazywano owo miejsce tajemniczo świątynią Saturna, potem zakładano zwykłe szpitale, a z postępem wiedzy medycznej pojawiły się kliniki, akademie, sanatoria. Jak byśmy tego nie nazwali, zawsze chodzi o suchy dok w postaci łoża czy leża większych lub mniejszych boleści oraz zabiegów odnoszących się do różnych części naszego kadłuba. Sprawdzenie działania przewodów, maszyn pomocniczych, pompy głównej (zwanej u człowieka sercem), kotłowni, bunkrowni, zniszczonego poszycia, połamanych wręg czy jak kto woli - żeber.

Pobył w „suchym doku” połączony jest niekiedy z wielkimi zmianami duchowymi - a to z powodu możności swobodnego i długiego myślenia. By przypomnieć ludziom o „suchym doku”, ustawia się niekiedy przy autostradach tablice z pesymistycznym napisem: *Pamiętaj, że człowiek rodzi się bez części zamiennych*. Bardziej optymistyczne (ustawiają je Amerykanie) krzepią: *Po co żyć, skoro za siedemnaście i pół dolara można być pochowanym?*

Przychodziło mi to często na myśl, gdy znalazłem się w „suchym doku” w Anglii w listopadzie 1939 roku po zatopieniu naszego transatlantyckiego motorowca „Piłsudski”.

Po zdjęciu ze stołu operacyjnego ułożono mnie w „inkubatorze”, przypominającym dwumetrowej długości przepołowiony walec, wyposażony wewnątrz w żarówki żarzące się nad moim zreperowanym kadłubem. Odstawiony w kąt prawie pustej sali, obstawiony parawana-

mi, usłyszałem głos, prawdopodobnie dyżurnej siostry. Głos tłumaczył komuś, że już ze mną nie można rozmawiać, że zrobiono, co należy, i że jestem umierający.

Słowo „inkubator” przyszło mi na myśl, gdy uświadomiłem sobie, że prawdopodobnie już stygnę i że istnieję tylko dzięki sztucznemu ogrzewaniu, ale może będę żył. Usłyszana wypowiedź rozwiąła moje senne marzenia. Po jakimś czasie poczułem, że „inkubator” zdjęto ze mnie. Zobaczyłem też odsunięty parawan, salę prawie pustą i nachylającego się nade mną mężczyznę. Z jego czynności zrozumiałem, że jest to krawiec. Usiłował zmierzyć mój kadłub, by stworzyć dla mnie garnitur -jako dodatek do owych rozreklamowanych siedemnastu i pół dolara. Nie wiedziałem wtedy, co mi pisano w gwiazdach, bo nie zajmowałem się tym. Nie miałem sił, by się martwić, więc na razie rozmyślałem, kiedy mnie ubiorą w ten nowy garnitur - przed czy potem? Myślenie się urwało.

Otrzeźwiło mnie mokre ciepło na twarzy. Otworzyłem oczy i zobaczyłem sanitariusza z namydlonym pędzlem w ręku. Uśmiechnął się przyjaźnie i ze słowami „*good morning*”, dzień dobry!, rozpoczął mydlenie moich policzków i brody. Potem nastąpiło golenie, suszenie, pudrowanie i czesanie...

Wysiłek śledzenia dokonywanych czynności zmęczył mnie i w oczekiwaniu na wdzianie nowego garnituru znów przestałem myśleć. Najzwyczajniej zasnąłem.

Zbudził mnie gwar wielu głosów i świadomość obecności w pobliżu kilku lub kilkunastu osób. Otworzyłem oczy. Leżałem w dużej sali. Koło sąsiedniego łóżka stał tłum sióstr i lekarzy. Osobą centralną w tym gronie była wysoka, siwa pani o wyniosłej i bardzo godnej postawie. Znajdowała się na wprost łóżka obok, zwrócona twarzą do pacjenta zajmującego to leże. Gwar głosów ustał i wówczas wyraźnie usłyszałem wymówione przez wyniosłą panią słowa:

- *How do you feel today?* Jak się dzisiaj czujesz?

Odpowiedzi mego sąsiada nie dosłyszałem. Cały orszak natychmiast przesunął się do mego łóżka. Ta sama wyniosła pani, prawie jak na paradzie, zrobiła żołnierski zwrot i znalazłem się wobec niej twarzą w twarz. Zaobserwowałem badawcze spojrzenie jej oczu, które lustrowały każdy szczegół mej twarzy, włosów, pościeli, wreszcie usłyszałem wyraźnie wymówione zdanie:

- *How do you feel today?*

Nie mogłem odpowiedzieć na to pytanie, bo nie wiedziałem, jak się czuć i czy w ogóle się czuję, a cóż dopiero dzisiaj, skoro zapomniało mi się gdzieś zupełnie wczoraj.

Zobaczyłem i domyśliłem się, że stojąca obok wyniosłej pani siostra prawdopodobnie wyjaśnia jej, jak ja się czuję, bo nie czekając dłużej na moją odpowiedź, procesja po zwrocie wszystkich jednostek „eskadry” na kurs wiodący równoległe do łóżek ruszyła naprzód i po chwili zakotwiczyła przy łożu sąsiednim, ustawiając się dziobem do pacjenta.

- *How do you feel today?* - usłyszałem po raz trzeci i przestałem dzisiaj myśleć.

Nowy poranek przyniósł nowe wrażenia, pomimo że się rozpoczął identycznie jak pierwszy - od ciepłego ręcznika na twarzy, mającego zmiękczyć skórę przed goleniem, i od „*goodmorning*”. Byłem już do tego stopnia przytomny, że rozumiałem, iż z tym „morningiem”, czyli dosłownie „porankiem”, pielęgniarz trochę przesadził. Salę oświetlały palące się żarówki, a na zegarku pielęgniarza dostrzegłem godzinę piątą. Gdy już wszyscy na sali byli ogoleni, umyjni, upudrowani i uczesani, otrzymałem śniadanie. Odrobinę ryżu gotowanego na wodzie i zaprawione go kropelką mleka.

Leżałem na wznak, czekając na przyszłość. W namiarze od mojej brody na stopy i dwa rumby w lewo znajdował się po przeciwnej stronie sali kadłub, którego obandażowana noga wznosiła się nad łóżkiem. Od bandaża szła linka do bloku przymocowanego pod sufitem. Koniec linki opadał na dół pod ciężarem kuli, do której była przymocowana. Kula przypominała mi dawne lampy naftowe, wiszące nad stołami w pokojach jadalnych. Przeciwwagą lampy była podobna do niej kula, dzięki której lampę można było podnieść lub zniżyć nad stołem. W tym wypadku kula równoważyła ciężar nogi. Wewnątrz kuli znajdował się zawsze „skarb” w postaci śrutu, takiego, jakiego myśliwi używają na zajęcia, lub gruboziarnistego - na wilki. Śrut im grubszy, tym bardziej przydatny do strzelania z roгатki (takie widełki z drewna, z dwoma gumkami połączonymi skórka, do której wkładało się „nabój”). Najlepszy do tego był śrut gruboziarnisty. Kamienie nie obiecywały takiej celności strzału, jak właśnie gruby śrut. „Skarb” - konieczny dla zrównoważenia ciężaru lampy - przypominał mi czasy pierwszej okupacji Wilna przez Niemców, podczas której dla nas, chłopców z gimnazjum, proch, dynamit i śrut -jako zakazane - były skarbami.

Gdy myślałem o kuli, lampach i śrucie, na zegarku sąsiada zobaczyłem godzinę dziewiątą. W idealnie wyczyszczonej i przygotowanej już do inspekcji sali zjawił się młodzieńcy lekarzyk, prawie dziecko. Szedł od drzwi ze wzrokiem utkwionym w kulę, jak do wymarzonego celu. Doszedł i wziął ją w dłonie. To, co się od tej chwili zaczęło dziać, wprawiło mnie w radosny błogostan, że to nie moja noga doczepiona jest do tej kuli i że to nie ja należę do tej nogi, która pod wpływem „operacji” dokonywanych przez „lekarzyka-pacholę” wydawała się wydłużać do parametrowej długości, podobnie jak twarz jej właściciela. Gdy zdawało się, że lekarzyk zawisł na kuli, zamknąłem oczy, będąc pewien, że gdy je otworzę, noga pacjenta znajdzie się pod sufitem, oderwana od kadłuba.

Popatrzyłem na sąsiadów-pacjentów. Odniosłem wrażenie, że oni, podobnie jak ja, cieszą się w duchu, iż nie są właścicielami tej nogi przymocowanej do linki, na której końcu miota się, „wszystko równo jak oszalawszy”, młode pacholę z dyplomem lekarza, i z ciekawością obserwują te ewolucje, czekając na wynik zapasów pomiędzy kulą a namiętą do niej pasją lekarza.

Naraz - nie wiadomo co było tego przyczyną, czy otworzenie się kuli, czy poślizgnięcie lekarza na wyfroterowanej do „niemożebności” podłodze - lekarzątko padło na kolana, a z kuli trysnął strumień śrutu, z chrzęstem uderzając o podłogę i rozsypując się po niej. Wolna od uścisków lekarza i części śrutu kula poszybowała ku górze, zamknięta i cała. Noga pacjenta automatycznie opadła na dół, ale zatrzymała się jeszcze dość szybko na poręczu łóżka. Na sali nie było już ani siostry, ani pielęgniarza, i nikt nie pomógł wstać lekarzykowi, który milcząc i kulejąc wrócił prawdopodobnie tam, skąd przyszedł.

Po tym darmowym rozrywkowym seansie na sali zapanowała nuda i cisza. Ponieważ od bardzo niedawna zacząłem znów żyć, niewiele wiedziałem o tym, co mnie otaczało. Sąsiad uświadomił mi, że ta pani, która zaraz przyjdzie na inspekcję, nazywa się „*matron*” i jest w szpitalu główną osobą odpowiedzialną za stan szpitala, jego wygląd, higienę chorych. Stanowisko *matron* jest ukoronowaniem kariery siostry w angielskim szpitalu. Obejmuje je siostra o największym doświadczeniu, przeważnie taka, która ma za sobą pracę w szpitalach na całej kuli ziemskiej - w dominiach imperium. Wydarzeniem najbardziej brzemiennym w skutki jest w szpitalu codzienna, z wyjątkiem niedziel, inspekcja przeprowadzana przez *matron*, podczas której żaden szczegół

nie ujdzie jej oku, wywiczonemu we wszystkich częściach świata. Inspekcję można porównać do procesji najwyższego dostojnika Kościoła z tą tylko różnicą, że nad *matron* nie niosą baldachimu.

Przez czarne i ciężkie listopadowe chmury nie przedarł się do sali ani jeden promyk słońca. Leżeliśmy i usiłowaliśmy zdrowieć. Po godzinnej absolutnej ciszy szeroko rozwarły się oba skrzydła drzwi i stanęła w nich *matron* na czele sztabu lekarzy i siostr, uzbrojonych w ołówki i notatniki, by ryć w nich słowa władczyni szpitala. Gdy orszak doszedł wreszcie do sąsiedniego łóżka, znów usłyszałem znajome i zapamiętane zdanie: „*How do you feel today?*” Odpowiedzi jednak i tym razem nie dosłyszałem. Pacjent, podobnie jak ja, umyty, ogolony, upudrowany i uczesany, ułożony pod przewidzianą liczbą koców, od wieków układanych w przewidziany sposób, prawdopodobnie odpowiedział również w od wieków przewidziany sposób.

Ze strachem zacząłem myśleć teraz o tej odpowiedzi. *Matron* wykrywała potrzeby pacjenta od jednego rzutu oka, a jego słowa miały prawdopodobnie tylko symboliczne znaczenie. Ale wówczas robiło to na mnie wrażenie rytuału wojskowego. *Matron* podaje hasło i czeka na odzew ze strony pacjenta, a ja nie znałem tego tajemniczego odzewu. Szykowałem się w myślach, by o własnych siłach stworzyć coś odpowiedniego dla *matron*, ale stan mego słownictwa z zakresu medycyny w języku angielskim był więcej niż ubogi. W napięciu czekałem na chwilę, gdy usłyszę przeznaczone dla mnie „hasło”. W momencie gdy *matron* miała już zrobić zwrot, by stanąć twarzą do mnie i wypowiedzieć swoje: „*How do you feel today?*” - ujrzałem wznoszące się szybko do góry jej ręce, jakby litowała się nademną, i zamiast spodziewanego hasła usłyszałem rozpaczliwie głośne „Och”, z którym na ustach ta pełna godności postać runęła na nieskazitelnie wyczyszczonej posadzce. Asystujący lekarze i siostry tłumnie rzucili się jej na pomoc, ale sami padali kolejno na nią, przygniatając ją coraz bardziej, aż dokumentnie przykryli stosem swych ciał.

„Nie jestem ani Mickiewiczem, ani Słowackim, ani żadnym innym filozofem”, jak powiedział kiedyś sierżant instruktor w Szkole Morskiej w Tczewie w obliczu trudności ścisłego przedstawienia przedmiotu, przyznając w ten sposób samokrytycznie, że nie jest geniuszem - więc i ja nie potrafiłbym oddać wiernie tego, co nastąpiło na sali szpitala w Grimsby po upadku *matron*. Każda osoba, która chciała zbliżyć się do pagórka ciał, błyskawicznie zwiększała jego wysokość własnym ciałem.

Popatrzyłem na twarze swych kompanów w łózkach i dostosowałem się do ustalonej od wieków w tym kraju zasady, że prawdziwy dżentelmen nie dostrzega niczego niestosownego lub zabawnego w zachowaniu innych w jego towarzystwie. Leżący pacjenci mieli twarze tak spokojne, jak gdyby uroczysta procesja z *matron* na czele odbywała się dalej w nie zakłóconym porządku.

Nikt z orszaku nie miał pojęcia, co było przyczyną upadku *matron* i jej świty. Wreszcie jedna z siostr, po kilku daremnych próbach podniesienia się, wymacała i wypatrzyła na podłodze śrut, stwierdzając to głośnym okrzykiem: „*Buckshot!*” (śrut gruboziarnisty - na kozły lub jelenie). A zatem jeszcze bardziej cenny niż bezcenny na wilki.

Znajdujące się najdalej od miejsca katastrofy i stojące jeszcze na własnych nogach siostry zapomniały o swym dostojności, zamieniły się w podlotki i runęły na pomoc. Nadbiegły przerażone sprzątaczk. Najroztropniejsza z siostr - ta, która pierwsza wytropiła przyczynę katastrofy - objęła dowództwo i tak jakby chodziło o oczyszczenie zaminowanych wód, zaczęła od systematycznego usuwania śrutu z terenu przylegającego do żywego pagórka nad *matron*. Wyrwane ze stosu ciała odstawiano na sprawdzone i „nie zaminowane” pole. „Dokopano” się wreszcie do pożałowania godnego z powodu wyglądu ciała *matron*. Żyła. Dwie siostry ujęły ją pod ręce i wyprowadziły z sali. Inne ciała z pagórka same doprowadzały się do ładu, z poczuciem wielkiej winy z powodu sprofanowania godności „królowej szpitala”. Zawstyżone opuszczały salę, ciesząc się w duchu, że wszyscy okazali się cali i zdrowi. Patrząc na swych kompanów nie mogłem uwierzyć, iż pod wrytym na ich twarzach spokojem nie kipią wewnętrzną radością, nie wiedząc, że śmiech to zdrowie. Gdyby *matron* wróciła i spytała mnie: „*How do you feel today?*” - na pewno bym jej szczerze odpowiedział, że znacznie lepiej niż przed godziną.

Co się stało z lekarzem-pacholęciem? Czy zwichnął sobie nogę, czy karierę — nie dowiedziałem się.

Z zapasem śmiechu dotrwałem do niedzieli. Byłem potem jeszcze w bardzo wielu „suchych dokach” w Anglii, ale nigdzie nie widziałem takich niedziel, jak w szpitalu w Grimsby.

Ach, cóż to była za niedziela! Po godzinie czternastej sala szpitalna zamieniała się w coś... co wówczas przyrównywałem do „zatłumy na

jCaziuka* w Wilnie na Łukiszkach”. Każdy z odwiedzających zjawiał się zaopatrzony w wiktuały i rozliczne podarunki, poczynając od doniczek i kwiatami. A rozmowy... Wszystko jak w „Powrocie taty”; „*Mama czy zdrowa! ciotunia? domowi? A ot rożynki w koszyku*”. *Ten sobie mówi, a ten sobie mówi, Pełno radości i krzyku*. Najwięcej zadziwiły mnie kwiaty. Były wśród nich doniczki z palmami najrozmaitszych gatunków, wysokie i ładnie rozrośnięte. Pod sufitem sali szybko zwiększała się gruba warstwa siniego dymu od papierosów.

Po paru godzinach byłem posiadaczem plantacji palm, niezliczonej ilości jaj na twardo, domowych ciast i ciasteczek, soków owocowych, pomarańcz, bananów, cukierków, czekolady, szalików, skarpetek, rękawiczek, papieru listowego. To były podarunki od kobiet. Mężczyźni obdarzyli mnie papierosami, kartami do gry, ołówkami. Może dlatego, że nikt przy mnie nie siedział długo i coraz to ktoś inny zatrzymywał się i pytał, czy mam tu kogo i czy mną się ktokolwiek opiekuje. Gdy mówiłem, że nikogo nie mam lub robiłem przeczący ruch głową, natychmiast obdarowywano mnie przyniesionymi w koszykach zapasami i drobiazgami. Najważniejszą jednak rzeczą była dla mnie bezgraniczna bezinteresowność. Wyglądało, że ofiarodawcy najwięcej ze wszystkiego cenili w życiu możliwość zrobienia komuś przyjemności. Ci, którzy tutaj przyszli, na pewno w tym współzawodniczyli.

Podarunki dawano z życzeniami szybkiego powrotu do zdrowia, z uśmiechami pełnymi współczucia i chęci podniesienia na duchu przez danie do zrozumienia, że chory w szpitalu nie jest osamotniony. Ofiarowywano z pewnością odrobinę serca i czas.

O godzinie osiemnastej kończył się ten „Kaziuk” w szpitalu w Grimsby. Znikały plantacje palm. Na szafki i do szafek wracał porządek. Nie mogąc korzystać z wszystkiego, czym mnie obdarowano, i nie potrzebując tego, rozstałem się z ofiarowanymi mi „ruchomościami”. Sobie pozostawiłem na zawsze jedynie życzenia, uczucia i serca, których działanie było znacznie silniejsze i skuteczniejsze nawet od śmiechu przynoszącego zdrowie.

Z pierwszego postoju w „suchym doku” wyszedłem tylko dzięki sile ducha i zdrowiu i dzięki temu, że „w gwiazdach tak było pisane”.

* „Kaziukiem” nazywano w Wilnie największy jarmark ku uczczeniu patrona Litwy, Kazimierza, w dniu 4 marca, odbywający się na placu Łukiskim, czyli „na kiszkach” (z litewskiego: *Łaukaj-kiszas upis*, dosł. „Pole przytykające do rzeki”).

Ponieważ jednak człowiek rodzi się bez części zamiennych, musiałem odtąd stale podlegać okresowym przeglądom w wielu „dokach”

* * *

Zanim trafiłem do następnego „suchego doku”, poszedłem bez pozwolenia komisji lekarskiej - w okresie kampanii norweskiej - na stanowisko I oficera na m.s. „Chrobry”. Po zbombardowaniu „Chrobrego” i jego spaleniu się na Lofotach (15 maja 1940) znalazłem się znów w Anglii. Pozbawiony prawa pływania, jako rekonwalescent, w 1941 roku przez kilka miesięcy pełniłem funkcję kierownika Polskiego Domu Marynarza w Anglii. Nowe miejsce pobytu - miasteczko Rugby - uważałem za coś w rodzaju „półsuchego doku”. Temu miasteczku „świat” zawdzięcza epokowe odkrycie... że piłkę można ganiać nie tylko nogami, lecz jednocześnie i rękami, toteż grę właśnie od tego miasteczka nazwano „rugby”.

Gdy byłem tam kierownikiem Polskiego Domu Marynarza, zwróciła się do mnie *matron*, siostra przełożona miejscowego szpitala, z prośbą, by jakiś marynarz władający językiem angielskim pojechał z jej rannym pacjentem na pogrzeb do Nuneaton.

W tym czasie ani jeden z mieszkańców Domu Marynarza nie znał jeszcze na tyle angielskiego, bym się odważył polecić go jako tłumacza. Zmuszony byłem pojechać sam.

W oznaczonym dniu przybyłem do szpitala. W poczekalni zastałem *matron*, dwie siostry i podoficera lotnictwa, szczupłego osobnika średniego wzrostu, o ujmującym wyrazie twarzy, z widocznym spod czapki bandażem. Stał we framudze okna wsparty na kulach. Na ramieniu rękawa nieskazitelnie wyprasowanego munduru widniały czerwone patki z napisem *Poland*, wyszytym białymi literami.

Matron przywitawszy się, poinformowała mnie, iż pacjent nie chce zrozumieć, że jadąc w tym stanie do Nuneaton naraża swe życie, ale ponieważ nie ma sposobu, by go przekonać, więc musi przyzwolić, by pojechał, jeśli przyrzeknę, że ani na chwilę nie zostawię go samego i nie pozwolę mu na jedzenie lub picie podczas podróży. Winienem z nim punktualnie wrócić o oznaczonej godzinie na dworzec w Rugby. Przyrzekłem, że zastosuję się do jej wskazówek, i poszedłem do lotnika, by się z nim przywitać. Uścisnął mi bardzo serdecznie rękę, dziękując, że

się zgodziłem na wyjazd. Siostry pomogły mu wsiąść do szpitalnej karetki.

Karetką odwiozła nas na dworzec. Z umieszczeniem „mego” lotnika w pociągu nie miałem trudności. W tym okresie byliśmy jeszcze natchnieniem narodów”. W Coventry przejście z jednego pociągu do drugiego również odbyło się bez trudności. Przez całą podróż ranny milczał. Niekiedy tylko mocniej zaciskał wargi; wyglądało, że ma ataki bólu, ale o nic go nie pytałem, skoro sam nie mówił.

Wiedziałem od *matron*, że w Nuneaton rannego spotkają na dworcu koledzy. Na peronie czekało na nas trzech lotników. Dostrzegli nas przez okno, zanim wysiedliśmy z wagonu. Po oficjalnym oddaniu honorów wojskowych kapitan uściskał serdecznie rannego, potem obaj podoficerowie brali go kolejno w ramiona.

Kapitanowi przekazałem to wszystko, co usłyszałem od *matron*. Zasmucił się, ale niemi nie odpowiedział. Tymczasem koledzy oddali mi kule rannego, sami zaś spleli ręce, usadowili na nich rannego, jak na krzesełku, i w ten sposób odtransportowali go do wojskowego samochodu. Po przybyciu na cmentarz ranny nie zgodził się na niesienie go na rękach i ruszył o własnych siłach, wspierając się na kulach.

Przy bramie cmentarnej powitało go kilku wyższych szarżą oficerów lotnictwa z serdecznością i honorami dotychczas przeze mnie nie spotykanymi. Dziwiłem się temu w duchu coraz bardziej, przekonany, że kryje się za tym jakaś tajemnica wojskowa, tym bardziej że była nakazana wielka czujność.

„Mój” lotnik, w otoczeniu wyższych oficerów, ruszył w kierunku małego budynku cmentarnego, przed którym stało kilku kapelanów nad pięcioma nowymi trumnami. Po krótkim ceremoniale przed budynkiem kondukt ruszył na cmentarz. Przy głównej ścieżce cmentarnej widać było świeżo wykopane doły. Po ceremonii opuszczania trumien do dołów nastąpiła najdziwniejsza dla mnie część tego pogrzebu. Wszyscy obecni odsunęli się od przygotowanych do zasypania dołów, a tylko ten ranny wyruszył o kulach ścieżką, przy której znajdowały się groby. Zatrzymał się przed pierwszą, niewidoczną dla mnie trumną, sfrontował ją, stanął na baczność i zaszalutował. Coś mówił. Żegnał się chyba słowami starej piosenki, jakimi wszyscy żegnali tych, co już odchodzili: »Spój, kolego, twarde łoże, niech się Polska przyśni tobie”.

Z trudem przyklęknął, by wziąć garść ziemi i rzucić ją do dołu. Cisza była tak wielka, że aż niewiarygodna. Z bardzo dużej odległości słychać było uderzenia grudek ziemi o wieko spuszczonej do dołu trumny.

Podniósł się z klęczek. Stał znowu na baczność. Zsalutował. O kulach wykonał przepisowo w prawo zwrot i „pomaszzerował dalej” do następnej, ukrytej w dole trumny. Powtórzył to samo, co przy pierwszym dole, i ruszył do trzeciego.

Rozumiałem, że dla niego są to stacje, że sam z tych klęczek może nie powstać. Byłem jednak bezsilny. Nie mogłem przerwać tej ceremonii, ale nie mogłem również oprzeć się myślom, że „mego” lotnika nie dowiozę do szpitala w Rugby. Salut pożegnalny przy czwartym dole i ostatni przemarsz do piątego. Ostatnie przyklęknięcie. Ostatnia garść ziemi. Ostatni salut. Usunął się po nim na ubocze i przyglądał się, jak zasypywano trumny, ustawiano krzyże z tabliczkami, układano wieńce.

Ruszyliśmy do wyjścia. Po oficjalnym pożegnaniu rannego przez dowódców jego koledzy chcieli nas koniecznie zabrać do kasyna, ale kapitan, któremu przekazałem prośbę *matron*, zarządził natychmiastowy odjazd na dworzec. Sprzed dworca znów wnieśli go na rękach na peron. Koniecznie chcieli jechać z nami do Rugby, ale ranny oparł się temu stanowczo.

Gdy znaleźliśmy się już w pociągu z Coventry do Rugby. z niewielu zdań usłyszanych od „mego” lotnika dowiedziałem się, co to było.

- Sześciu nas: dwóch lotników, jeden nawigator, jeden radiotelegrafista i dwóch strzelców stanowiliśmy załogę bombowca typu Wellington i staliśmy się dla siebie wyjątkowo bliscy. Moje stanowisko, jako strzelca, znajdowało się w ogniu bombowca.

Podczas tego ostatniego lotu, gdy byliśmy na oznaczonej wysokości, coś się stało. Samolot nasz runął na ziemię. Z roztrzaskanego na drobne części bombowca pozostał jedynie cały ogon, gdzie ja się znajdowałem, i dzięki temu tylko ja jeden z całej załogi nie zginąłem.

Tyle tylko dowiedziałem się od „mego” lotnika. Czy bombowiec spadł z przyczyn okrytych tajemnicą wojskową, nie wyjaśnionych czy zapomnianych przeze mnie - nie pamiętam.

Gdy wyjeżdżałem z Rugby na zawsze, odwiedziłem rannego lotnika. Stan jego zdrowia był podobno znacznie lepszy aniżeli w dniu, w którym go poznałem. Nazwiska jego nie udało mi się zapamiętać, a dalsze jego losy pozostały dla mnie nieznanne.

* * *

Moja beztroska posada w charakterze kierownika Polskiego Domu Marynarza w Rugby nie trwała długo. Nowy atak bólu głowy zagnał mnie z powrotem do szpitala, tym razem takiego, co zwał się „*For bomb shocked*” w okolicach Birmingham.

Głowa, uderzona podczas schodzenia z „Piłsudskiego” 26 listopada 1939 roku, wciąż przyczyniała tak ostrych boli, że po kilka dni krzyczałem, mając wrażenie, że tkwi w niej rozpalony metalowy pręt.

Gdy wylądowałem w szpitalu, lekarze spytali mnie, czy podpiszę zgodę na uspienie, bo mogę się nie obudzić, ale dwa tygodnie sztucznego snu pozwoli mi zapomnieć o bólu.

W ówczesnej sytuacji, cierpiąc straszliwie, nie miałem wyboru.

Zostałem ułożony w ciemnym pomieszczeniu. Natychmiast po zastrzyku usłyszałem jeszcze głos syren, zwiastujących nalot samolotów niemieckich, a potem głucho detonacje bomb i salw artylerii przeciwlotniczej i naraz, zanim ustał ból w głowie - przestałem istnieć.

Po dwóch tygodniach zaczęto mnie przywracać do normalnego życia tak intensywnie, że nie miałem już czasu na sen. Sprawilem tym nieoczekiwanie bardzo wiele kłopotów. Kilkunastu lekarzy sprowadzonych z całej Anglii usiłowało mi w najrozmaitszy sposób przywrócić sen. Od tej chwili obcowałem stale ze starszymi profesorami, prawdopodobnie sławami uniwersytetów, dla których bez wątpienia byłem ciekawym i niecodziennym obiektem. Na mnie miało to fatalny wpływ - bo wbrew mojej woli rozwinęła się we mnie „*mania grandiosa*”. Usiłowałem ciągle a to mówić po łacinie, a to wtykać zapamiętane łacińskie aforyzmy, młodszych wiekiem od profesorów lekarzy traktować jak powietrze, nie uważając ich za fachowe siły medyczne. Gdy taki młodziutki lekarz zjawił się „ni z tego ni z owego”, by mnie zbadać, oświadczyłem mu: »Ty, w tym wieku, masz mnie badać? Mogę cię najwyżej posłać do kantyny po papierosy, ale ponieważ nie palę, więc jesteś tylko dla mnie, mówiąc po łacinie nieco z angielska: *unit Hus pondus terrae*, czyli * beużytecznym ciężarem ziemi*. Rozumiesz?»

Biedactwo, popatrzył na mnie z nieokreślonym wyrazem w oczach i odszedł zasmucony. Jego zdaniem, jak się potem dowiedziałem, przemawiała przeze mnie nie moja „*mania grandiosa*”, lecz skutki „spienia w szpitalu, jaki prowizorycznie zbudowano na okres wojny dla

osób, które przeżywszy, doznały tylko wstrząsu od bliskiego wybuchu bomb.

Natomiast wśród „nowych kolegów” wzbudziłem do siebie szacunek, a może tylko zaimponowałem zupełnie czymś innym. Podobnie trochę jak na żaglowcu szkolnym „Lwów”, gdzie ustaliłem swoją sławę, zjadając pół beczki świeżo solonych ogórków, tak tutaj, w szpitalu, zasłynąłem ze zjadania „kippersów”. Były to w specjalny sposób wędzone śledzie, które otrzymywaliśmy na śniadanie, po jednej sztuce, rozgrzane w odrobinie wody na patelni.

W tym okresie w angielskich szpitalach menu układane było na cały rok: co dzień to samo - tak przynajmniej mi się wydawało. Jedzenie podawano w tak znikomych ilościach, że po dwutygodniowym sztucznym odżywianiu nadrabiałem straconą wagę, zjadając otrzymanego kippersa-po zdjęciu pięknej złotej skóry -całego z ościami. Wprawiało to świadków w zdumienie i zachwyty. Każdy chciał to zobaczyć. Przynoszono mi kippersy z prośbą, bym zjadł je „na ich oczach”. Ci, którzy nasycili swój wzrok widokiem pochłanianego przeze mnie kippersa z ościami, mieli już teraz bezsprzeczne prawo do opowiadania tego faktu innym na odległych salach, szerząc tym moje bałwochwalstwo dalej i dalej. Opuszczając szpital miałem wrażenie, że nie było w nim ani jednego pacjenta, który by mi nie ofiarował kippersa. Niekiedy musiałem zjeść na śniadanie szesnaście tych odgrzanych w wodzie szczątków śledzia.

Siostry szpitalne twierdziły, że kolejka do mnie jest większa niż w pobliskim miasteczku po cytryny. Wieść o mnie naturalnie doszła wreszcie do władzy naczelnej w osobie *matron*.

Gdy nikogo nie było w pobliżu nas, nachyliła się i spytała szeptem:

- Czy ty tak lubisz kippersy?

A ja cichutko wyszeptałem jej do uszka:

- No!!! Jem kippersy, by nie umrzeć!

... stało się. *Matron* postanowiła mnie odżywić. Pod pretekstem, że musimy wcześniej wyjechać na wycieczkę, przed godzinami posiłków, jadaliśmy oddzielnie. To znaczy ja zjadałem „coś ludzkiego”, a *matron* się temu przyglądała. Potem jechaliśmy zwiedzać okoliczne cuda architektury, począwszy od słomą krytej chaty, w której urodził się Szekspir, do gigantycznych średniowiecznych katedr, biorąc udział w nabożeństwach odprawianych na wzór zrodzony przed wiekami.

Obcując z *matron* doszedłem do przekonania, że nie było w Imperium Brytyjskim szpitala, w którym przez jakiś czas nie pracowała, we wszystkich częściach świata. Po przejściu na emeryturę jeszcze jako „*Baby*”, wróciła do służby już jako „*Girl*”, to znaczy po ukończeniu lat siedemdziesięciu.

W stosunku do mnie zastosowała zalecenie odgórne, by przywrócić pacjentom jak najszybciej zdrowia uważać za „*war effort*”, wysiłek wojenny, i to wszystkimi dostępnymi środkami.

Dla siostr nocnych byłem zmorą - bo zawsze miałem prawo prosić o *night drink*, nocny napój, a jego jakość oceniałem według przychylności siostry - owałtyna z mlekiem, bez mleka, ślady owałtyny i ślady mleka. Wręczały mi go z pytaniem: „Czy ty nigdy nie śpisz?” Kajałem się i piłem, wprowadzając w błąd siostrę, przekonaną, że zaraz potem zasną.

Debatujący nade mną profesorowie nie różnili się zbyt wielo, za to kolosalnie stosowanymi metodami.

Najstarsza i największa sława - w wieku lat dziewięćdziesięciu kilku - usiłowała mnie pogrążyć we śnie metodą, którą nazwała powrotem do niemowlęstwa.

Brałem kąpiel, niekiedy myłem tylko nogi zimną wodą i rozcierałem je lnianym ręcznikiem, a następnie piłem „cieple mlečko” i zjadałem „klomečke cialnego chlebka”. Miałem „dziecinnie” myśleć, by sobie wyobrazić, że jestem małym dzidziusiem, który zaraz zaśnie w swym łóżeczku.

Po dwóch tygodniach tej kuracji zacząłem się obawiać, że zacznę seplenić i śpiewać: „A a a, kotki dwa” i plosić pana pofesola: „Niech mi pan pofesol opowie bajeczkę”. Najbardziej smutnym wspomnieniem z tego okresu był bolesny wyraz oczu profesora, gdy przychodził po kilka razy w nocy zobaczyć, „cy już chłapie”. Nic z tego!

W dalszym ciągu przyjmowałem i pożerałem od bałwochwalców kippersy, by nie zawieść pokładanego we mnie zaufania. Musiałem to czynić nawet po przyjściu mi z pomocą *matron*, od której dowiedziałem się, że odbędzie się jeszcze ostatnia próba ze mną, a dokona jej sprowadzona skądś największa sława od tych spraw.

Przygotowany do tej wizyty przez *matron*, z najmilszym uśmiechem powitałem profesora i jego asystentkę. Profesor wytłumaczył mi, że środek, jaki mi poda w postaci białej pigułki, może wywołać bardzo silne sensacje, których on sam nie może przewidzieć, ale pozostanie przy mnie tak długo, aż stwierdzi, że działanie leku ustało.

Życie oddałbym za sen, więc uśmiechając się zawołałem: „*Ave, Caesar, morituri te salutami*” Jednakże natychmiast uświadomiłem sobie, że profesor nie zrozumiał, o co chodzi, ponieważ w polskiej łacinie Cezar nie ma nic wspólnego z „Sizarem” w łacinie angielskiej. W każdym razie mówiąc „Witaj, Cezarze, mający umrzeć pozdrawiają cię!”, powiedziałem to szczerze.

Ponieważ miała wystąpić jakaś sensacja, dla dodania sobie odwagi poprosiłem profesora, by pozwolił mi jedną ręką trzymać siebie, a drugą - dłoń asystenki. Asystentka podała mi białą kuleczkę, którą przeknąłem.

Ułożyłem głowę na poduszce, prawą dłońią ująłem dłoń profesora, lewą - asystentki i, by dopomóc działaniu leku, zamknąłem oczy. Poczułem po chwili, że „oderwałem się od ziemi”, zacząłem się szybko unosić w górę, pociągając za sobą obydwie towarzyszące mi osoby. Czułem, że coraz silniej zaciskam na ich dłoniach swoje i tak szybowaliśmy pionowo ku górze.

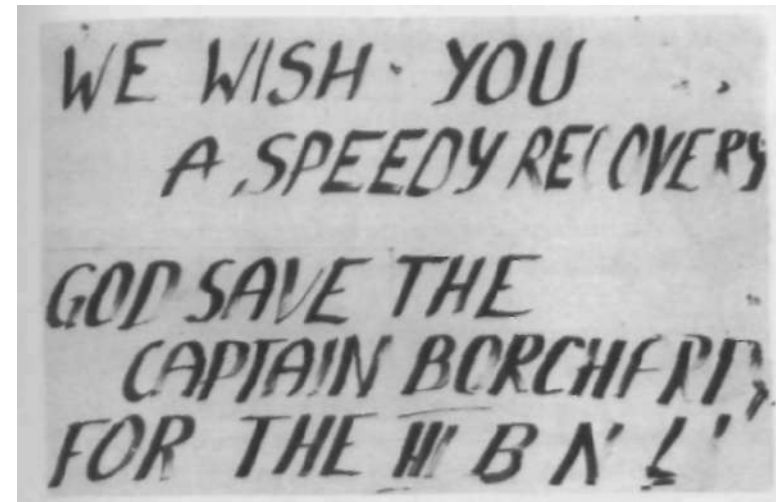
Uczucie to było przyjemne do momentu, gdy nagle przypomniałem sobie od dziecka słyszana instrukcję matki: „Myśl, co robisz”. Rzeczywiście, skoro tak lecę w górę, to przecież będę musiał odbyć tę drogę z powrotem. Będę spadał, a więc roztrzaskamy się we trójkę. I to popsuło mi całą przyjemność lotu. Gdy o tym myślałem, zacząłem „wytracać szybkość w podnoszeniu się”. Wszyscy troje zawiśliśmy w powietrzu i zaczęliśmy opadać. Straciłem poczucie czasu, ale wyczułem, że wylądowałem tam, skąd wyruszyłem.

Otworzyłem oczy. W wyrazie twarzy profesora zobaczyłem znajomy cień smutku, taki sam jak u profesora, który mnie żywił mleczkiem. Przeprosiłem asystentkę i profesora za uczyniony zawód, mówiąc, że uczyniłem wszystko, co w mojej mocy, by zasnąć. A cały mój lot nie trwał chyba dłużej niż parę minut.

* * *

Przed opuszczeniem szpitala otrzymałem zaproszenie od kapitana Dybka odwiedzenia go w Londynie, gdzie przycumował s.s. „Kromań”. Z komandorską dożywotnią rentą w zanadrzu, wraz z bezsennością wyruszyłem na s.s. „Kromań”.

Stwierdziłem, będąc na nim, że był to chyba najsilniej uzbrojony tego typu statek w tej wojnie. Otaczała go sława ucieczki z Dakaru, portu



Podczas pobytu w „suchym doku” Marynarki Wojennej w Oliwie w 1963 roku uczniowie Szkoły Rybołówstwa Morskiego przyszli pod szpital z prezentowanym tu transparentem



Planetarium im. Antoniego Ledóchowskiego, utworzone dzięki inicjatywie i staraniom ówczesnego rektora Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni prof. kpt. ż.w. Daniela Dudy

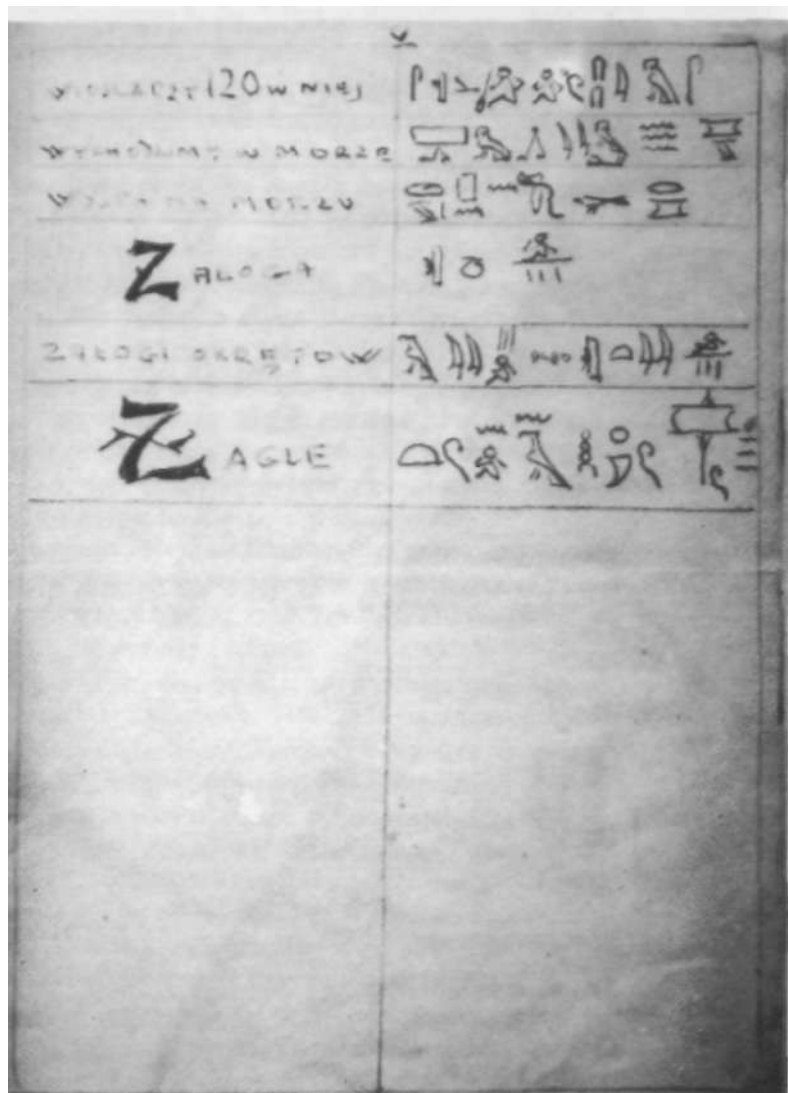
<p>ARMATOR</p> <p>TOŻEJSTWO OKREŚLENIE SŁOWA OKREŚLENIE INSTRUCJE Z WYKAZEM WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ</p>	
<p>BYŁOŚCAMI</p> <p>OKRESU 263 do 1520 ZWANO TAK STANKI PRAWDOPODÓBNE Z POWODU POWODU! I STANKI DREWNIANE BUDOWANE W PORCIE BYŁOŚĆ LUB BUDOWANE BLIŻNIECZE W STOCZNIACH EGIPSKICH Z TAKIEGO WZGLĘDU DAROWO LUB II z powodu stałych rejsów tych statków pomiędzy EGIPCEM A PORTEM BYŁOŚĆ</p>	
BRZEC MORZA	
BRZEC WYSPY	
<p>CHARTER ANG.</p> <p>WYMIAR STANKU MAJEDU REU LUB STANKU MAJEDU REU LUB STANKU MAJEDU 103-1000 P.M.E</p>	
WYKAZ SŁÓW ICH WYKAZ WSKAZAŃ	

Hieroglificzny słownik morski opracowany przez Autora

<p>DRYF</p>	
<p>WIELKIEGO MORSIA</p>	
<p>FALA MORZA</p>	
<p>FALA MORZA WIELKIEGO MORSIA</p>	
<p>KAPITAN DROGI WYKAZ WSKAZAŃ</p> <p>MINI WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ</p>	
<p>KOTWICA</p> <p>WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ WYKAZ WSKAZAŃ WSKAZAŃ</p>	

 INT <small>INT</small>	
 ADOWAL	
KÓDZ	
KÓDZ TA 120 OKRESI DEWOCJI	
KÓDZ PRZYJAZA WPOWIERZA	
KÓDZ 2 107 OKRESI DEWOCJI	
KÓDZ 2 107 OKRESI DEWOCJI	
KÓDZ 2 107 OKRESI DEWOCJI	
LUZNICTWO - WIELKI - MARINEJ	
 ANDEJ <small>ANDEJ</small>	
MARYMARZE	
MORZE	
MORZE <small>ZIMNE WIELKA BIELINA</small>	
 STRACIŁAM NA OKRESIE MHS	
 KERT KOLEWSKI	
OKRES WODNY 107 OKRESI DEWOCJI	
OKRES WODNY 107 OKRESI DEWOCJI	

 LOT <small>LOT</small>	
PORT	
 STATOK <small>STATOK</small>	
WINDROWY DO STATOKA	
WINDROWY DO STATOKA	
STEPKA / KIL	
STEPKI	
STWA DZIEBOWA	
STWA RUFOWA	
STRACIŁAM - MARINEJ	
STRACIŁAM PRZYJAZD	
 WIATRY <small>WIATRY</small>	
WINDROWY DO STATOKA	
WINDROWY DO STATOKA	
WINDROWY DO STATOKA	
WINDROWY DO STATOKA	



Karol Olgierd Borchardl na salę wykładową zawsze wchodził z uśmiechem



Zajęcia z astronawigacji w Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni. Fot. Janusz Uklejewski



Autor i redaktor Jerzy Miciński (Morze)

internowania, i dotarcia bez pomocy nawigacyjnych do Freetown (27 lipca 1940).

Z powodu mej bezsenności przez całą noc bawił mnie służbowy oficer - Tadeusz Sulatycki. Gdy nasyciliśmy wzrok „igrzyskami świetlnymi” na niebie, kapitan Dybek udał się na spoczynek, zasmucony, że nie miał możliwości zapolowania na któryś z samolotów bombardujących Londyn. W portach, by nie marnować amunicji, zwykle czekał, aż reflektory pochwyć samolot w smugę światła, i wówczas strzelał do pewnego celu z ulubionego działka.

Gdy Sulatycki opowiedział mi wszystkie nowości, przeszedł do wspomnień ze wspólnych podróży na „Darze Pomorza”. I naraz wyznał mi:

- Nikt mnie w życiu tak nie obraził jak pan kapitan.

Nie mogłem sobie przypomnieć, by coś takiego mi się przydarzyło. Odpowiedziałem, że z zasady nie obrażam ludzi. Musiało to być nieporozumienie lub powiedziałem może coś bezwiednie, a na pewno bez intencji obrażenia.

A pamięta pan, jak szliśmy do Sztokholmu na zlot żaglowców?

- Pamiętam.

- Były manewry wyjściowe z redy Gdyni, przerzucałem ogromny blok szotowy kliwra i rozbiłem nim panu głowę.

- Pamiętam, ale nie przypominam sobie, żebym powiedział panu coś przykrego.

- A właśnie!

- Co właśnie? - spytałem zaciekawiony.

- Powiedział mi pan: „Uważaj, dziecko, bo w ten sposób zabić możesz”.

- No i co? Gniewałem się?

- Aha, właśnie że nie.

Roześmiałem się i jeszcze bardziej zaciekawiony spytałem:

A co miałem zrobić?

Przynajmniej zamknąć mnie do komory kotwicznej na chleb o obcowaniu z profesorami „myślółształy” w postaci odkrytych

!z Rzymian praw rządzących nami jeszcze mnie nie opuściły, więc zacytowałem w duchu: *De gustibus non est disputandum*. Rzymianie mieli w tym wypadku na myśli, że nie istnieje zadowolające wszystkich piękno, każdy bowiem człowiek ma inne o nim wyobrażenie.

Realizując zaplanowaną podróż do Szkocji byłem w drodze parę dni. Zgodnie z radami lekarzy, nie układałem żadnego planu bycia, nie zamierzałem nawet myśleć „z dnia na dzień”, bo to pojęcie wówczas we mnie nie istniało. Traktowałem obojętnie dzień i noc, a jeszcze mniej interesował mnie podział na godziny. W rachubach mojego czasu jedynie okresy dwutygodniowe były ważne. Przyjeżdżał bowiem w takim odstępie „Van” - sklepik na kółkach, z dwutygodniową racją żywności, jednakową dla każdego.

Jadąc do Szkocji zaopatrzyłem się w akwarele i mikroskop oraz w maszynę do pisania. By nie mieć do nikogo pretensji o smaczne, niesmaczne, niesłone, za słone jedzenie - postanowiłem żywić się sam. Stosując się do rady profesora: powrotu do dzieciństwa - znalazłem się bezwiednie na etapie zabaw w Indianina. Zamieszkałem w kamiennym domu, wrosniętym w szkocką ziemię, należącym do „bladej twarzy”, której zajęciem było podmiatanie delikatną miotłą autostrady.

W pokoju miałem pianino, klubowe fotele, elektryczność i bieżącą wodę. Na kominku „płonęły wieki” w postaci brył węgla kamiennego. Zdecydowałem się, że zanim nauczę się gotować, będę jadł surowe potrawy i naśladując pierwszych mieszkańców tej ziemi, za podstawę wziąłem owies - *porridge*. Podziwiałem Piktów, że jedli go przez wieki. Ja zacząłem marzyć o ryżu. Gdy przybył „Van”, wykupiłem całą rację ryżu i zdecydowałem się gotować. Bezskutecznie. Stale go przypalałem, a potem „za karę” zmuszałem się do jedzenia. Swego czasu, jako Indianin, jadłem nie takie potrawy, jednakże spalony ryż zwyciężył czerwonego brata. Napisałem wówczas do *squaw*, swej znajomej „bladej twarzy”, krótki list: *Jadziu, napisz mi, proszę, jak się gotuje ryż**. Biała *squaw* taką dała mi odpowiedź: *Zwyczajnie*.

Zanim odkryłem wrzosowiska, zabijałem czas wędrówkami „w nieznanie”. Zabierałem ze sobą tyle pożywienia, by nie być związanym posiłkiem, zmuszającym mnie do powrotu do domu. Liczyłem na to, że zmęczenie fizyczne da mi upragniony sen. Podczas wędrówek starałem się wyobrazić sobie, jak za dziecięcych lat, że jestem czerwonoskórym, błędzącym po ścieżkach „błędnych twarzy”, nie mającym ochoty ich oglądać.

* Jadzia - Jadwiga Zielińska, żona kpt. ż.w. Antoniego Zielińskiego, kierownika polskiego oddziału Szkoły Morskiej w Southampton.

Z pierwszej wędrówki wróciłem zmęczony. Na kominku rozpałałem ogień i patrząc na żarzące się bryły węgla trwałem bezsensownie dalej.

Pierwszą znajomość zawarłem z... dużym głazem, leżącym przy ścieżce prowadzącej na pustynne, pokryte teraz śniegiem wrzosowiska. „Będziesz, głazie, moim pierwszym tutaj w Szkocji znajomym. Na razie do widzenia. Do jutra!” Przebiegałem kilkanaście kilometrów dziennie, z różną prędkością, na jednym odcinku drogi. Tworzyła ona prawie pętlę dookoła pięknej skały porośniętej drzewami.

Bardzo często zdarzały się tam wypadki samochodowe pomimo ostrożnej jazdy kierowców. Któregoś dnia zjechały ciężarówki, zaczęto budować domek - prawdopodobnie dla dozorców i robotników, mających rozsadzić skałę i wyprostować autostradę. Nie będzie więcej wypadków w tym miejscu.

Gdy z głazem byłem już na ty, zapragnąłem dowiedzieć się, skąd pochodzi, i wówczas uświadomiłem sobie, że znając go od tak dawna niczego nie potrafię o nim powiedzieć, poza tym że jest to głaz barwy ceglano-czerwonej. To zdecydowało o mojej podróży do Glasgow, skąd przywiozłem kilka książek o roślinach, ptakach, motylach, o geologii terenów, po których chodziłem bez celu i nie licząc czasu, gdyż stał się dla mnie bezwartościowy.

Tymczasem ukończono budowę domku, ale nikt nie rozsadzał pięknej, porośniętej drzewami i leżącej na autostradzie skały. A w domku, jak się dowiedziałem, zamieszkał stary policjant, specjalista od katastrof samochodowych. *De gustibus non est disputandum...* - pomyślałem. Zwyciężyło piękno skały.

Wielkie odkrycia: Mały ogień! Średni ogień! Wielki ogień! Na elektrycznej kuchence było to połączone z wielkimi „wynalazkami”. Sto procent pewności dawał garnek w garnku z wodą. Dwa długie żelazne haki na płytce izolowały dostatecznie dno garnka, by otrzymać średni ogień i ujarzmić ryż. Bezprogramowo zdobywałem wiedzę kucharza.

Przy posiłkach odżyły w pamięci te spożywane w towarzystwie *tnatron*. Myślę, że posiadała najwyższej klasy sztukę władania „bizuterią”. Stale operowała nożem i widelcem. Wymknęło się jej kiedyś, że samym widelcem jedzą ludzie „z kontynentu”, samym nożem - jaskiniowcy.

Zacząłem celebrować jedzenie samego ryżu tak, jakby z drugiej strony tołu miała zasiąść *Her Majesty*, czyli jej królewska mość. Nie pomogła oślepiająca białość obrusu i koszuli, własna wytworność od stóp do głów

-już po tygodniu wdrażania ideału jedzenia zaobserwowanego u *matron* odczuwałem nieprzepartą chęć powrotu na kontynent, a nawet do jaskini. Zdałem sobie sprawę, że nie mam o tym pojęcia i postanowiłem przy najbliższej okazji zaopatrzyć się w „pomocę naukowe” z tej dziedziny. Moje ruchy wobec obfitości czasu zaczynały przybierać zwolnione tempo, stosowane niekiedy w filmach dokumentalnych. Zacząłem każdą czynność doprowadzać do doskonałości i doszedłem do przekonania, że najłatwiej to osiągnąć w praktyce, jeśli się nie myśli o niczym innym, jak tylko o wykonywanej pracy.

Trzymając się rad lekarzy, jak już wspominałem, nie czyniłem żadnych postanowień, nie układałem programu zajęć. Nocami wpatrywałem się w płonące na kominku węgle, wytworzone w wiekowych procesach. Wiadomości na ten temat mogłem streścić w kilku zdaniach, a właściwie nie miałem o tym nawet przybliżonego pojęcia. Te moje rozmyślenia sprawiły, że poczułem się zagubiony w otaczającym nieznanym mi świecie, którego największą zagadką stanowi *homo sapiens*, a w szczególności gatunek „blade twarze”.

Chcąc zmienić kierunek myśli, rozpakowałem mikroskop i wszedłem w Nowy Świat. Wkrótce mikroskop stał się częścią mnie. Zacząłem zabierać go ze sobą na wędrowniki, by odpoczywając po fizycznym wysiłku, móc przenieść się w niewidoczny nie uzbrojonym okiem świat, jakiego nie wymyśliłaby żadna fantazja.

Wędrując po wrzosowiskach trafiałem stale na dwa gatunki ptaków i zające. Od Szkotów dowiedziałem się, że jedne ptaki nazywają się „*red grouse*”, drugie „*carlew*” („*carlu*”?), były chyba z gatunku bekasów, bo o długich dziobach. Potwierdzenia tej nazwy nie znalazłem nigdzie indziej.

Któregoś dnia z jednego gniazda zerwał się ptak. Zobaczyłem kilkoro piskląt. Ukłakłem, by je obejrzeć, ale gdy schyliłem się nad gniazdem, okazało się puste, a przecież widziałem, że żadne pisklą nie uciekło. „Porażony” tym zjawiskiem, klęczałem rozmyślając nad cudownym zniknięciem tylu ptaszków, i to w mgnieniu oka. Było w tym coś niewiarygodnego. Chyba zapadły się w ziemię, może mają jakieś urządzenie. W gnieździe na dnie wśród puchu, jakim było wysłane, widniały jedynie korzonki wrzosów. Gdy przyłożyłem do nich rękę, poczułem ciepło i wówczas zrozumiałem, że to leżą na plecach piskląta, a te korzonki wrzosów to ich nóżki. Ten wypadek stał się dla mnie

przełomowy - w pewnym sensie - zmienił bowiem moje podejście do obserwowanych na wrzosowiskach ptaków i zające.

Zrozumiałem, że wtargnąłem do cudzego domu, wystraszyłem matkę i małe piskląta. Chcąc z nimi współżyć, nie należy interesować się ich sprawami, podobnie jak życiem sąsiadów na klatce schodowej. W jaki sposób? Już dawno byłem przekonany, że myśl jest stokroć mocniejsza od tak zwanego czynu. Przenika szybciej i nie zna przeszkód. Wysnułem wnioski, że chodząc po wrzosowiskach nie należy myśleć o ich mieszkańcach. Jeśli prawidłowo rozumiem, to gdy będę stosował ten system, przestaną się mnie bać.

Wędrując teraz tygodniami, nawet pozostając przez dwa tygodnie we wrzosowiskach, usiłowałem nie tylko nie myśleć o ich mieszkańcach, lecz nawet na nich nie patrzeć. Bardzo szybko przekonałem się, że miałem słuszność. Ptaki przestały uciekać na mój widok, pomimo że zarówno na te czerwone cietrzewie, jak i na zające polują Szkoci.

Pewnego dnia, który zaliczyłbym do największych w moim życiu, siedząc na głazie wśród wrzosów spostrzegłem koło siebie w odległości dwóch metrów zajęczycę z małym, baraszkującą i nie zwracającą na mnie uwagi. Po kilkunastu minutach zjawił się zając. Moje zdumienie nie miało granic w momencie, gdy zajęczycza podbiegła do niego i zaczęła go bić po pyszczku łapkami. Ponieważ usiłowałem o nich nie myśleć, by ich nie spłoszyć, więc nie wiem, co było przyczyną spoliczkowania małżonka czy może nieoczekiwanego adoratora. To zaobserwowane wydarzenie uznałem za efekt metody niewtrącania się myślami w życie otoczenia i niedociekania przyczyn objawów radości i smutku. Nie mam przy tym wątpliwości, że zajęczycza przyszła „pochwalić się” przede mną swoim małym. Co znaczyła późniejsza scena - nie wiem. Uznałem to za zdany egzamin ze sztuki współżycia z bliźnimi.

Dzięki ćwiczeniom hatha-jogi po ośmiu miesiącach zasnąłem (ściślej: po jedenastu, jeśli dodać trzy bezsenne miesiące w szpitalu). Potem stanąłem przed komisją, zrzekłem się dożywotniej renty i wróciłem do Londynu.

* * *

Odmienne od zagranicznych było „dokowanie” w kraju. Znalazłem się w „suchym doku” w Gdańsku przy ulicy Dębinki 7, wprowadzony tam w pierwszych dniach lipca. Mój „dok” okazał się krótki. Była to

zapasowa leżanka z dyżurki. Leżałem, starając się zmniejszyć swój kadłub, ale i tak znaczna jego część zawisła w powietrzu. Dostawiono dwa krzesła, by zapewnić prawidłową pozycję dla mojej osoby.

Najbliższy sąsiad na sali, spoczywający we właściwym leżu, okazał się szwoleżerem rodem z Wilna, a w dodatku „średniego wzrostu”, więc ustąpił mi swego miejsca, uznawszy, że na leżance w lipcowe upalne noce będzie mu znacznie mniej gorąco niż w łożu.

Następny dzień przyniósł dalsze pogłębienie znajomości ze szwoleżerem. W pewnym momencie, w bardzo serdecznej rozmowie, jakiej przysłuchiwało się - chcąc nie chcąc - liczne grono przyszłych siostr, odbywających letnią praktykę, powiedziałem szwoleżerowi, że uczę astronawigacji. Słowo to okazało się dla mnie brzemiennie w skutki z powodu swego brzmienia przypominającego zupełnie inną „gałązkę wiedzy”. Padłem ofiarą całkowitego nieporozumienia. Miłe uczennice szkół pielęgniarskich zrozumiały, że uczę... astrologii i uznały mnie za „patentowanego znawcę” tego, co w gwiazdach pisane, dla którego czytanie z kart przyszłości każdego człowieka jest dziecinną igraszką nie wymagającą najmniejszego wysiłku.

Jeszcze tego samego dnia po południu, gdy skończyły się zabiegi przy kadłubach, przyszła do mnie na salę jedna z uczennic z kartami w rękach i słowami na ustach, że muszę jej powróżzić. Roześmiałem się, zapewniając, że o wróżeniu z kart nie mam najmniejszego pojęcia i że nigdy w życiu nie wróżyłem.

Dziewczę nie uwierzyło w moje wyznanie. Jej wyraz twarzy świadczył, że uważa mnie za samoluba. Gorzej... za kapitana, który odmawia niesienia pomocy rozbitek na morzu. A wiadomo, że żaden wiatr nie jest korzystny dla okrętu, który nie ma portu przeznaczenia.

Od tej rozmowy przy każdej sposobności, jak mierzenie temperatury, badanie pulsu, prześciełanie leża czy podawanie lekarstwa, patrzyła na mnie przez łzy. Gdy na trzeci dzień tej widocznej na jej twarzy męczarni wyszeptwała łkając: - Pan musi mi powróżzić, bo ja nie wiem, co mam robić - przypomniał mi się pewien Cygan, którego spotkałem w jednym z „suchych doków” w Anglii. Cygan brał do ręki talię kart, ale wcale z niej nie wróżył, tylko... ciskał ją w powietrze. Talia w postaci węża przelatowała nad podłogą kilkumetrową odległość, a następnie układała się na podłodze tak, że wyglądała, jakby nikt jej nie rozkładał. W tej chwili miałem wrażenie, że łatwiej by mi przyszło dokonać takiej sztuki, chociaż jej nigdy nie próbowałem, niż wystąpić w charakterze

fortune-tellera” (język angielski ma najbardziej trafne określenie, nasze polskie jasnovidz czy wróżbita to za mało), od którego wskazań zależeć będzie „nowy kurs”, na jaki się położę za moją radą rozbitek w osobie przyszłej siostry.

Sytuacja stawała się bez wyjścia, to znaczy widziałem się zmuszony do odegrania roli wróżbiarza, gorzej... miałem dokonać czegoś w rodzaju trepanacji czaszki.

Szukając ratunku, myślami sięgnąłem w dalekie dzieciństwo, wyławiając ze wspomnień osobę ciotki Funi, która słynęła w rodzinie ze sztuki kładzenia kabał. Przedtem nim zapamiętałem z lekcji geografii pełną egzotycznego dla mnie uroku nazwę „Padekalela manch”*, utkwilo mi w pamięci powtarzane przez ciotkę Funię przed każdym rozłożeniem kart oświadczenie, że wróży posługując się systemem Jusufa-Savanthi-Nandy, autentycznego, rodowitego Persa. Na gwałt usiłowałem teraz przypomnieć sobie, jakie wskazówki Jusuf-Savanthi-Nanda przekazywał ustami ciotki Funi. Szło mi to opornie. Wiele razy od tamtych czasów przeszedłem kanał La Manche, ale nigdy się nie spotkałem z Jusufem-Savanthi-Nandą.

Jak przed skokiem głową do wody, nabrałem powietrza, ostrzegłem moją dręczycielkę, że wskazania Jusufa-Savanthi-Nandy, według którego odkryję jej tajemnice przy pomocy kart, mogą być dobre dla Persów, ale zgubne w skutkach dla Polki i że do Jusufa i tylko do Jusufa może mieć pretensje w wypadku, gdy obrona przez nią na podstawie jego wskazań droga okaże się dla niej zgubna. Tak rozpocząłem pierwszą w życiu operację trepanacji czaszki, pod którą mają miejsce wszystkie nasze tragedie, dramaty i radości nawet wtedy, gdy nasze ciało pozostaje w zupełnym bezruchu. Operację... mającą zmienić myśli i skierować „pacjentkę” na nową drogę życia. Amen.

Podobnie jak ciotka Funia - tak mi się przynajmniej wydawało - poprosiłem, by przetasowała przyniesione karty i położyła przed sobą, a potem zdjęła lewą ręką od serca do mnie. Gdy to uczyniła, wziąłem talię do ręki i rozłożyłem na chybił trafił. Z kolei postanowiłem ustalić jej osobę w jednej z dam. Patrząc na jej włosy, powiedziałem, że jest damą karo. A potem, nie znajdując innego wyjścia, zacząłem:

- Nad głową ma pani damę kierową. To osoba bardzo bliska dla pani. Jest pani od niej całkowicie zależna. To matka pani. Ma pani przez

* Pas de Calais La Manche - Cieśnina Kaletańska u wrót kanału La Manche od strony Morza Północnego. (*Przyp. red.*).

nią duże kłopoty - brnąłem, bojąc się spojrzeć w oczy operowanej przeze mnie dziewczyny. - Matka pani sprzyja wysokiemu urzędnikowi na stanowisku, którego pani nie lubi. Jest nim, jak pani widzi, król treflowy, inaczej żołądny (przypomniało mi się określenie ciotki Funi). Zapamiętałem z tamtego okresu, że żołądny, jak się u nas w oszmiańskim powiecie mówiło, jest „nie ażebys”. „Operowanej” w sposób widoczny oddech się przyspieszył, rumieńce wystąpiły na policzki.

- Tak, tak. Dokładnie tak. Niech pan mówi dalej - wyszeptwała.

Podniosło mnie to na duchu, niemniej jednak byłem szczęśliwy, że nikt się nie przysłuchuje mojej improwizacji.

- Serce pani jest skierowane do młodego człowieka, bardzo miłego i szlachetnego. - (Wydawało mi się, że kiery, mające symbol serca, muszą być wyrazicielami wszystkiego co dobre). - Ten młody człowiek ma trudności, ale jest bardzo pani wzajemny...

- Tak, tak - szepnęła dziewczyna. - On na pewno mnie kocha...

- Ale przeciwna temu jest i nie chce do małżeństwa dopuścić jakaś pani, zła i przewrotna, mówiąca oszczerstwa. Dama treflowa, inaczej żołądna...

- Tak, tak. Teraz rozumiem. To ...ączkowska - znów szeptem powiedziała dziewczyna.

- To co ona mówi, ma doprowadzić was, panią i chłopaka, do kłótni. Widzi pani tę dziesiątkę treflową...

- Domyślałam się tego, domyślałam - szeptała rozpromieniona moja więcej niż wdzięczna słuchaczka z rozplątana przeze mnie czaszką.

- Ale niech się pani nie martwi, po pani stronie stoi przy prawej ręce starszy pan. Ten król kierowy - pokazałem palcem.

- To tatuś. Tatuś mnie zawsze ratuje i stoi po mojej stronie! - zawołała radośnie.

- Przychylne są dla pani również inne osoby. Oto król karo.

- (Szczęśliwie dla mnie moja „pacjentka” rozpoznała w nim brata swojej matki). - U nich może pani szukać rady i pomocy - powiedziałem, zwalając tym część odpowiedzialności z siebie na barki dwóch królów.

- Mają dla pani otwarte serca. Widzi pani: za nimi dziesiątka i dziewiątka kierowa. Same serca. A więc wszystko skończy się dobrze.

- Panie! - zawołała dziewczyna. - Jak pan mógł mnie przez tyle dni męczyć i trzymać w niepewności! Teraz dzięki panu wiem wszystko i wiem, co robić. Ach, jaka jestem szczęśliwa!

Słyszając to, zdrewniałem, przerażony tym, co naopowiadałem dziewczynie. Co ona teraz powie tej pani ...ączkowskiej? Będzie awantura. Poślubi waleta kierowego, którego nie znam. A może ten urzędnik na stanowisku, ten król... pomimo że żołądny, jest wartościowym człowiekiem? Zdruzgotany tymi myślami zasnąłem.

Jak długo spałem, nie wiem. Obudziłem się, ponieważ poczułem, że jest mi w łóżku za ciasno. Gdy otworzyłem oczy, ujrzałem na swym łóżku chyba z pół kursu przyszlących sióstr. Więcej ich już zmieścić się nie mogło. Pozostałe siedziały na sąsiednich łóżkach, a wszystkie grzecznie i pilnie czekały na moment, w którym otworzę oczy. Większość tych dziewczynek trzymała przygotowane do wrózenia własne karty. Na ten widok zrobiło mi się słabo. Zrozumiałem, że nie mam w „doku” przy ulicy Dębinki 7 racji bytu. Po tak udanej premierze wieszczenia nie zdołałem przecież przekonać tych wszystkich sióstr, że o wrózeniu nie mam pojęcia i że „wielka improwizacja”, do której siłą zostałem zmuszony, była oparta na kilku zdaniach ciotki Funi, usłyszanych i zapamiętanych z dzieciństwa.

Najbliżej siedzące przy mnie dziewczę, „czarne jak noc”, określając słowami piosenki, wyciągnęło rękę z kartami i oznajmiło, że jest pierwsze w kolejności do wrózenia.

Zdałem sobie sprawę, że bezustanne powtarzanie przy wszystkich tych samych zwrotów zostanie poczytane za jawne wyśmiewanie się i akt złej woli z mej strony. Nagły atak bóleści nie rozwiązywał sprawy. Po wyrazie twarzy każdej z dziewczynek poznałem, że nie ustąpią. Należało natomiast na coś się zdecydować. Ale na co? Licząc bardzo szybko, naliczyłem kilkanaście przyszlących „pacjentek”. Nie mogłem narazić się od razu takiej liczbie kobiet. Ale jak zachować chociaż pozory, że z nich nie żartuję?

Dwie dniennie -pomyślałem. - Około dziesięciu dni - rozumowałem arytmetycznie i logicznie — zajmie mi ta przerażająca czynność. Parędziesiąt „seansów”. To słowo jakoś najlepiej pasowało do czegoś o posmaku „nie z tej ziemi”, czego w żadnym wypadku nie mogłem brać na serio. Nie było bowiem ani wróżbiarstwem, ani przepowiadaniem przyszłej fortuny, a już najmniej „drogowskazaniem”. Jedynym wyjściem obronną ręką z tego wymuszonego na mnie żartu była rozmowa z każdą „pacjentką” z osobna. Rozpocząłem układy.

- Proszę miłych pań - powiedziałem - mogą zaistnieć sprawy bardzo osobiste, przeznaczone tylko i wyłącznie dla osoby zainteresowanej. Czy panie życzą sobie, żebym o wszystkim mówił w obecności innych?

Chóralne „nieee” wróciło mi równowagę i postawiło na nogi.

- W takim razie umówmy się - zaproponowałem. - Codziennie dwie panie, które będą wolne od zajęć, przyjdą tu do mnie na salę.

- Ach, jaki pan miły! - zapadł wyrok. Odtąd miał być ze mnie zawodowy *fortune-telkr*.

Byłem już nim dwa tygodnie, bo licząc pośpiesznie nie policzyłem tych przyszłych siostr, których nie było na sali, i nie przeszło mi przez myśl, że będą przychodziły nie tylko przyszłe siostry, ale i aktualne z innych pawilonów, a w dniu dla odwiedzających - krewne lub znajome siostr, przebrane w ich stroje. W niedzielę też nie miałem wypoczynku. Liczba dwóch osób dziennie była najbardziej niedorzeczna, jaką mogłem wymyślić. Zaczęło ich przychodzić znacznie więcej. Za to po pewnym czasie o przyszłości moich „pacjentek” mówiłem już więcej niż płynnie. Znałem wady i zalety królów, dam i waletów, jak gdyby to była moja najbliższa rodzina, z którą nigdy się nie rozstawałem. Żonglowałem znaczeniem asów, dziesiątek i dziewiątek bez namyślenia się i zająknięcia. Powoli stawałem się ciotką Funią, potem ją przerosłem. Dodatkowo zacząłem czerpać natchnienie z wyglądu swych klientek, z ich zachowania, mimiki, gestów. Łączyło się to jednak z koniecznością błyskawicznej orientacji i decyzji.

O ile „seanse” z przyszłymi siostrami były niezbyt męczące, o tyle siostry starsze, udające przyszłe, nie dawały się zbyć ogólnikami. Dociekliwe, drobiazgowo, wymagały ścisłych wskazówek i ujawnienia tajemniczych osób. Nieznany brunet musiał być przeze mnie tak opisany, by „pacjentka” nie pomyliła brunetów, których miała namyśli. Żądały nawet ustalenia wysokości zarobków pana na stanowisku. Jeśli była w mych przewidywaniach wzmianka o liście, koniecznie chciały wiedzieć, od kogo mogą oczekiwać tego listu. Pod takim naciskiem bez własnej woli zacząłem się przeistaczać z ciotki Funi w Pytię i, podobnie jak ona, stałem się prawie nieomylny.

Wysiłek twórczy związany z jasnovidzeniem przyszłości tylu kobiet, których liczba wcale nie malała, a czas zaspokojenia ich ciekawości się nie zmniejszał - sprawił, że zacząłem się czuć zmęczony pracą przepowiadacza, a rzecz w tym najniebezpieczniejsza, że sam zacząłem wierzyć w to, comówiłem. Wielkie serce pani doktor Jadwigi Titz-Kosko, dzięki któremu znalazłem się w tym „suchym doku” i pod którego byłem opieką, zdecydowało, że aby przetrwać w nowym „suchym doku”, gdzie będą musieli mi otworzyć „poszycie”, konieczny jest wyjazd w góry, dla

nabrania czerwonych ciałek krwi, w przewidywaniu wielkiego ich ubytku.

Z piosenką na ustach „Hej, idę w las...” opuściłem „suchy dok” przy ulicy Dębinki 7 w Gdańsku, ale od tego czasu po dzień dzisiejszy, gdy obaczę rozłożone do gry karty, mimo woli unikam wzroku króla treflowego. Tłumy innych królów nie robią na mnie wrażenia, tylko ten jeden, żołądny -jako pierworodny.

. * *

Odmienny od innych „suchych doków” był „dok rycerski” w Oliwie przy ulicy Kartuskiej. Może dlatego, że „dokowano” w nim jednostki młode, które na skutek nagłych kolizji znalazły się w sytuacji wymagającej natychmiastowego remontu.

Słowa piosenki: „Żołnierz biedny to nie wstyd, żołnierze nie bogaci” - były dewizą tego „rycerskiego doku”, w którym żadna z siostr nie przyjęła nigdy nawet cukierka, jako wyrazu wdzięczności za doznaną od niej pomoc czy grzeczność. Myślę, że był to wpływ tutejszej „matron” - pani Ireny Rusak, która nie miała w sobie nic z chłodnej angielskiej wyniosłości, za to wiele, bardzo wiele serdecznej troskliwości dla każdego, kto znalazł się w tym „doku”. Przeważali tu marynarze. Wydawało się, że niesienie pomocy każdemu nowo przybytemu „rozbitkowi” należało do obowiązków tych, którzy już tu się zdomowili. Nie zęba było nadawać nawet SOS, bo ci, co już pierwsi nabrali oświadczenia, wiedzieli dokładnie, jak i w czym mogą być pomocni - niosąc tę pomoc szybko i starannie.

Otwarcia mego „poszycia” dokonał chirurg Lechosław Zieliński. Przemily ten lekarz z czarującym uśmiechem twierdził, że będzie to zabieg kosmetyczny. W lśniącym, wiszącym nad stołem operacyjnym olbrzymim reflektorze lampy widziałem doskonale, co posiadam wewnątrz.

Mój puls i głowa oddane były pod opiekę dwom lekarzom - paniom. Jedna z nich była moją dobrą znajomą, kiedyś przetańczyłem na jej imieninach całą noc. Nie wypadało mi więc przy paniach krzyżeć, nawet syczeć, pomimo że przez dwie godziny cały zabieg odbywał się i mógłbym przysiąc - bez znieczulenia, jak na okrętach za czasów Nelsona. Doszedłem przy tym do przekonania, że doktor Zieliński werze mnie, jeśli nie za Kajusa Mucjusza Scewolę, dobrowolnie

wkładającego prawicę do żaru - na znak pogardy dla bólu, to przynajmniej za Horacjusza Nelsona, który siedząc w łodzi z przestrzeloną nad łokciem kością rozkazał najpierw udać się na ratunek tonących, zamiast jak najszybciej dostarczyć swą rękę do ucięcia chirurgowi.

Następnego dnia, gdy sam przed sobą udawałem konającego z bólu i takie wrażenie robiłem na wszystkich z mojej sali, odwiedził mnie doktor Lechosław Zieliński i... zaprosił na krótki spacer po korytarzu. W pierwszej chwili myślałem, że żartuje, by mi dodać otuchy. Gdy jednak powtórzył swą propozycję, uznałem, że jest bezlitosny. Przystałem myśleć i wstałem. Doktor ujął mnie pod rękę i ku zdumieniu obecnych na sali wyprowadził na korytarz. Prawą ręką wsparty na doktorze, lewą szukałem zmiłowania na ścianie. Był to najdłuższy rejs w moim życiu.

~ No, wspaniale - usłyszałem - nie będzie żadnych komplikacji.

Pochwała doktora wprawiła mnie w dumę. Czułem się w tej chwili prawie jak Horać'usz Nelson, który będąc ranny w prawą rękę, gdy łódź dobiła do burty okrętu, nie czekał na spuszczenie hamaka, tylko z pomocą lewej ręki i nóg sam o własnych siłach wspiął się po linie, dostał na pokład okrętu i zarządził amputację przestrzelonej ręki. Myśląc o tym podziękowałem doktorowi za ofiarowany mi czas oraz troskliwość i z pogardą dla bólu Mucjusza Scewoli zapewniłem doktorowi, że potrafię już o własnych siłach wrócić na swe leże.

- Rzeczywiście czuje się pan tak dobrze? - upewnił się doktor.

- Ależ tak - potwierdziłem - czuję się znakomicie.

Uspokojony moim zapewnieniem, doktor natychmiast zniknął, a ja usiłowałem w dalszym ciągu naśladować Horacjusza Nelsona.

Gdy to się działo, przyjechał do szpitala, by mnie odwiedzić, mój przyjaciel Słowak, kapitan żeglugi wielkiej Franciszek Hruszka, były uczeń Szkoły Morskiej w Gdyni, z którym stale korespondowałem. W jego relacji, pisanej w języku czeskim, a w moim dowolnym przekładzie, sprawa przedstawiała się następująco:

Dyżurna młoda lekarka nawlokła na mnie swój własny fartuch i powiedziała mi do pacjenta, kapitana Borchardta. Po drodze uświadomiła mi, że kapitan jest po ciężkiej operacji, że nie będę mógł z nim rozmawiać, a tylko trochę pogawędzić. Po sześciu latach niewidzenia bardzo chciałem przynajmniej zobaczyć swego nauczyciela. Lekarka zamknęła za sobą

drzwi, by zobaczyć, jaki jest stan pacjenta. Gdy się zjawiła z powrotem, zauważyłem na jej twarzy wielkie zaniepokojenie. Podeszła szybko do drugich drzwi, znów wróciła. W jej oczach rostała panika. Spostrzegła dyżurną siostrę i spytała ją o kapitana. Zniknięcie kapitana poraziło tę siostrę.

Już godzinę szukaliśmy po całym szpitalnym budynku - kapitan jakby w ziemię zapadł. Jeden wojak poradził nam zajrzeć do kostnicy. Ale mnie przyszła naraz dziwna myśl. Zapytałem lekarkę, czy w tutejszym parku jest jakaś odosobniona, przez nikogo nie odwiedzana ławeczka.

Lekarka popatrzyła na mnie i nic nie odpowiedziała, ale widziałem po jej oczach, że według niej jednak logiczniej byłoby szukać pacjenta po ciężkiej operacji w kostnicy niż na samotnej ławeczce w nie uczęszczanych zakamarkach parku. Gdy nasze poszukiwania w kostnicy okazały się bezowocne, lekarka zgodziła się pójść ze mną do parku. W najbardziej zacisznej jego części na niewielkiej ławeczce zobaczyliśmy dwóch mężczyzn żywo gestykulujących. Jednym z nich był ten, którego przed chwilą szukaliśmy w kostnicy.

Nie silę się na opisywanie radości ze spotkania. Całe ciężkie brzemie odpowiedzialności za serdeczny niepokój pani doktor przytomnie złożyłem na barki doktora Zielińskiego. A mój uczeń i przyjaciel w jednej osobie stwierdził naocznie, słuchając o Mucjuszu Scewoli, Lechosławie Zielińskim i Horacjuszu Nelsonie, że w codziennym życiu zaraźliwe są nie tylko złe przykłady, ale i dobre.

Była środa. Leżąc w tym „suchym doku” i zrastając się jak mogłem najszybciej, by wrócić zdrowy do Szkoły Rybołówstwa Morskiego, w której uczyłem astronawigacji, rozmyślałem, że w szkole jest właśnie dzień wyjściowy, ale nie jest to dzień przyjęć w szpitalu. Po południu przyszedł jeden z marynarzy pełniących służbę przy bramie szpitalnej i powiedział, żebym wyjrzał przez okno wychodzące na dziedziniec koło bramy. Posłusznie poszedłem za marynarzem i gdy zbliżyłem się do okna, zobaczyłem wyrównany szereg uczniów Szkoły Rybołówstwa Morskiego pod olbrzymim transparentem z napisem w języku angielskim, który w przekładzie polskim traci na bezpośredniości:

Życzymy Panu szybkiego wyzdrowienia. Boże, zbaw kapitana Borchardta dla kursu III B nawigacyjnego.

* * *

„Dokowanie” w Gdańsku przy Śluzie było jednym z najtrudniejszych. Otwarcie „poszycia”, wyjęcie i przegląd „motorów pomocniczych”. Jedną nogą znalazłem się „dalej niż daleko”, myślami jeszcze dalej. Na szczęście w tym „doku” nie było profesora, lekarzy, sióstr - były same serca. W tym „doku” nie było też cierpienie psychicznych. Fizyczne - jako naturalne - się nie liczyły.

Zrywaniu „poszycia” i przegląd „maszyn” odbył się bez mego udziału. Zostałem wysłany do krainy snów, a gdy z niej powróciłem, zobaczyłem nad sobą serdecznie uśmiechniętą twarz profesora Zdzisława Kieturakisa. Potem znów ogarnęła mnie ciemność.

Leżałem na sali tuż przy generalnej remontowni „kadłubów”. Czasu jeszcze nie umiałem liczyć - zdawałem sobie tylko sprawę, że siedząca cały czas obok mnie siostra wlewa mi co jakąś chwilę odrobinę płynu do ust. Powoli zacząłem widzieć: duża sala, półmrok... Naraz w polu mego widzenia zamajaczyła dobrze mi znana od lat gimnazjalnych sylwetka „Kilometra”, czyli doktora Wacława Korabiewicza, który otrzymał swe przezwisko z powodu dwumetrowego wzrostu. Przeraziłem się, że mam „widzenia”. „Przedtem” podobno zawsze się ma „widzenie” osób, z którymi w sposób szczególnie mocny złączył nas los.

Mnie i Kilometra los nie tylko złączył, ale i związał. Najpierw wspólna nauka w gimnazjum w Wilnie. Potem wspólna „odprawa”, jaką nas potraktował inspektor Szkoły Morskiej w Tczewie, Gustaw Kański, gdy okazaliśmy niezłomną chęć dostania się na morze. Był to bowiem okres, kiedy nawet ci, którzy rozumieli konieczność i potrzebę budowy floty, musieli - w myśl zarządzenia najwyższych czynników, z premierem na czele - zgadzać się z likwidacją szkoły, jako bezsensowną mrzonką o budowie Polskiej Marynarki Handlowej. Inspektor poradził nam wówczas, żebyśmy nie tracili czasu i skończyli medycynę, a potem wyruszyli na morze jako lekarze okrętowi. Wacek posłuchał, ja nie. Po roku studiowania prawa dostałem się do Szkoły Morskiej w Tczewie „na siłę”, bo aż z protekcją Gabriela Chrzanowskiego. Z Wackiem spotkaliśmy się i pływaliliśmy na „Darze Pomorza”, a potem, znów razem, na m.s. „Piłsudski” - do chwili zatopienia.

„Widzenie” majające w drzwiach sali nie zniknęło. Przeciwnie - rysowało się coraz wyraziściej, aż znalazło się przy mnie. Kilometr przyglądał mi się milcząco i naraz ryknął na całą salę:

- Stary, nie umieraj!

Trudno było odmówić Kilometrowi, który fatygował się aż z Warszawy, żeby mi powiedzieć te trzy słowa.

Tym razem opuszczając „suchy dok” zamiast do sanatorium, udałem się na zaproszenie znajomych do ich letniego domku pod Gdańskiem ad rzeką Radunią. Z okna widać było urwisty brzeg rzeki porośnięty w dole trzcinami oraz odcinek wody z pływającymi łabędziami, perkozami, dzikimi kaczkami i kurkami wodnymi. W tym niezwykłym zakątku poznałem nieco odmienny zespół stworzeń niż w Szkoci, gdy się tam udałem z angielskiego „doku”.

„Jeśli bijącemu cię wypadnie kij z dłoni, schyl się i podaj mu go bez szemrania, bo szlachetny, padając pod ciosami złych, naśladować powinien drzewo sandałowe, które przepaja wonią powalającą je siekierę”.

Myśl ta, zrodzona w Indiach w okresie od XII do III w p.n.e., jest pierwszą ze znanych nam najszlachetniejszych zasad etyki, jaką stworzyła ludzkość i jaką wyznawano i wprowadzano w życie. Wypłynęła z ludzkiego serca w sposób naturalny. Dziś po tylu wiekach zdobycy i doświadczeń stoimy w miejscu pod względem etycznym. Tylko wyjątki osiągają postęp w dziedzinie etyki. Uważamy ich za błogosławionych lub świętych, więc chyba zasługuje na chwilę uwagi jeden z wyjątków, choć nie należy do rodzaju ludzkiego. Jest małym, jedenastomiesięcznym kotkiem, ubranym w czarny strój wieczorowy z białą muszką, zamiast krawata, z jednym białym pantofelkiem na nodze. Nie można powiedzieć: „Na tylnej łapie”, bo Maciuś - tak nazwano małego kotka - ze sposobu bycia i zachowania był prawdopodobnie wcieleniem kogoś, kto był lub będzie osobą szlachetną, łagodną i mądrą. Rozumiejącą innych, z olbrzymią dla nich tolerancją.

Gdyby miał inną postać, byłby prawdopodobnie podróżnikiem, odkrywcą lub wynalazcą i jednocześnie wspaniałym obserwatorem życia, wierzącym w bohaterstwo i zwycięstwo dobra nad złem, sam dając temu przykład własnym poświęceniem. Gotowy do najwyższych ofiar, ale nie wymagający od otoczenia uznania. Znający swą wartość i siłę swej mądrości i nie ulegający wpływom środowiska. Nie śpieszył się z obdarowywaniem kogoś swą przyjaźnią ani z jej przyjmowaniem.

Cechował go wrodzony wdzięk, wytworność i godność osobista. Interesował się życiem innych, muzyką i telewizją.

Od momentu przybycia ze swoją siostrą Mizią do swego przyszłego domu, usłyszał po wyjściu z koszyczka, w którym przyjechał, „grzmoty” nieprzyjemnych słów pod adresem własnym i siostry. Czyje rozumiał?

Grzmiał na małe kotki olbrzym z wielkiej przełęcz górskiej Świętego Bernarda: „Hau! hau! Wy takie owakie kociaki. Po coście tu przybyły? Nie zniosę was w moim domu. Wami się będą zajmowali, a nie mną. Moje mleko mi będziecie wypijały. Ja was nie zniosę w moim domu. Uciekajcie, dopóki jesteście całe. Żeby was oczy moje nie widziały, bo nie ręczę za siebie. Hau! hau!”

Tak powitał rodzeństwo w swym domu pies bernardyn wabiący się Kuba. Uosobienie siły fizycznej i zęczności. Nie idealista i nie marzyciel. Praktyczny konserwatysta. Wpadający w szał, gdy ktoś wkraczał w jego prawa własności lub zagrażał bezpieczeństwu tych, za których czuł się odpowiedzialny. Wiedział wszystko doskonale, co się w domu dzieje, i rozumiał dokładnie, co się do niego mówi. Nikt Kubusiowi niczego nie narzucał, wszelka „tresura psia” była mu zupełnie obca. Rozumiał z tej dziedziny tylko jedno zdanie: „Nie wolno”. Bo w tym domu - który uważał za swój - jego, „ja”, ze śniegów przełęcz Świętego Bernarda, szanowano jak każde własne domowników. Tym samym szacunkiem zostały obdarzone „ja” przybyłego rodzeństwa. Za swe czyny wspomniana trójka ponosiła pełną odpowiedzialność. Słyszane przez nie „nie wolno” było cierpliwie powtarzane aż do zrozumienia go przez każde z osobna, bez cienia bojaźni przed karą, której nie były świadome.

Kubuś - gdy poczuł się panem domu jako Kuba - potrafił udawać, że nie rozumie, co się do niego mówi. Jako Kubuś, wymyślił sposób wymuszania posłuchu dla siebie, odmawiając przyjmowania posiłków. Dawał się przebłagać, jeśli karmiono go łyżeczką, i Kuba to odziedziczył po Kubusiu. Już Kubuś doskonale rozumiał, co oznacza słowo „nasze”, ale Kuba, gdy go chciano przekonać, mówiąc: „Kubusiu, to są nasze kotki”, w niemej rozpaczycy mało nie wziął się łapami za głowę, bezsilną złożył na tapczanie i wpatrując się uporczywie w podłogę, oddał się rozmyślaniom. Do kogo ta mowa? I po co? Czy to ja nie wiem, co to są koty? Doskonale pamiętam tego małego kociaka z dołu. O jedno piętro. Był nawet większy od tych przybłądów. Pani Starsza zostawiała drzwi otwarte na łańcuchu, by ten głodomór mógł przyjść i wypić mleko ze

j n * ^ - - - * - . - . - - - . « .

dawali mu mleka w jego domu, więc przychodził i spijał moje. Raz wypił aż pięć porcji i gdy znów przyszedł, oznajmiłem Pani Starszej, że znów jest. Pani powiedziała, że dosyć, bo się rozchoruje. Wówczas wziąłem kawałek mięsa z własnej misy i zaniósłem, i położyłem mu do spodka. Ale już go nie było i więcej nie przyszedł. Pewnie się rozchorował. Bo nigdy tyle mleka nie pił. A teraz te dwa smoki przybyły do wypijania mleka, które ja tak bardzo lubię. Co tu mnie wmawiać: „Nasze kotki”. Wcale nie moje i wcale ich nie chcę widzieć. No, ja im pokażę, jeśli tylko zostaną. Po tylu moich zasługach obdarzyli mnie „moimi kotkami”.

Był kiedyś ogromny, wspaniały śnieg. Bawiliśmy się w nim z Panem do zmierzchu. Gdy wracaliśmy do domu, okazało się, że Pan zgubił w śniegu zegarek. Podobno bardzo dobry zegarek. I zaraz do mnie: „Kubusiu, Kubusiu, szukaj zegarka. Szukaj!” Musiałem przeryć śnieg we wszystkich miejscach, gdzieśmy się bawili. Szukałem tak długo, aż znalazłem. Byłem wtedy: „Mądry Kubuś, mądry Kubuś”. Za to teraz: „Kubusiu, to nasze kotki”.

Ale oni przecież sami czasem nie wiedzą, czego ode mnie chcą. Wówczas nad rzeczką w lesie zobaczyłem, jak po drugiej stronie tej rzeczki koło namiotu jakaś pani biła małe dziecko i to dziecko płakało. Natychmiast przepłynąłem na drugą stronę i usiadłem pod namiotem. Ta pani bardzo się przestraszyła, chociaż ja jej nic nie zrobiłem, tylko powarczałem, że nie wolno bić dzieci.

To dziecko wcale się mnie nie bało. Wiedziało, że je obroniłem. Więc pozwoliłem mu mnie dotykać. Ale zaraz przybiegł mój Pan i zaczął wołać: „Kuba, nie wolno! Kuba, nie wolno!”

Co nie wolno? A czy wolno bić dzieci? Trudno czasem ludzi zrozumieć. Albo ten pan, którego nazywają listonoszem, z taką dużą torbą. Ja nie lubię obcych ludzi z takimi torbami. Ale Pani Starsza zawsze z nim rozmawia, a ja tego nie lubię. Raz gdy rozmawiał z Panią Starszą i zbliżył do niej taki patyk, który trzymał w ręku (nazywają go „ołówkę”), to przytrzymałem jego rękę zębami. Czekałem, że Pani mnie pochwali, a on zacznie krzyczeć. Tymczasem Pani zaczęła krzyczeć: „Kuba, nie wolno!”, a on wcale się nie przestraszył, tylko powiedział: „Ale mądry pies... Ale mądry pies...” Kto tu naprawdę mądry?

Kiedyś, było już ciemno, poszliśmy z Panem po gazety, a trzech dryblasów, którzy mnie nie widzieli, rzucili się na Pana. Żaden z nich nie zdążył nawet go dotknąć. Wszyscy trzej leżeli na ziemi jęcząc: „Zabierz

pan psa! Zabierz pan psa!" Wówczas w domu przez wiele dni mówiono: „Dobry Kubuś. Mądry Kubuś”. A teraz: „Nasze kotki...”

Ale ten głupi wilk z przeciwka, z sąsiedniego domu, gdy go nie widziałem, skoczył na mnie. Ugryzł i uciekł. A przecież nigdy go nie ruszyłem. Gdy spotkałem go na ulicy, chciałem nauczyć, że tak nie wolno. Był w kagańcu, więc tylko przyduśiłem go trochę przednimi łapami i dałem spokój. Ależ mnie wówczas chwalili: „Ach, jaki ten Kubuś rycerski...” No ale te kotki kagańców nie mają. Niech mnie się tylko który nawinie. Poszukają ich jeszcze, jak tego budzika, co mi go kiedyś odebrali. Wszyscy w domu mają takie budziki koło tapczanów. Budziki bardzo mi się podobają. Lubię słuchać, gdy mówią: tik-tak, tik-tak. Któregoś dnia zabrałem budzik Pani Starszej do swego legowiska. Przyłożyłem ucho do niego i słuchałem. To było bardzo przyjemne. Ale od razu wszyscy do mnie: „Kubusiu, nie widziałeś budzika? Szukaj budzika”. Udawałem, że nie wiem, co to w ogóle jest budzik. Jednakże Pani Starsza zupełnie nie mogła się uspokoić. Bez przerwy szukała go po całym domu. Schowałem go lepiej pod uchem i przysłoniłem łapą. To moje udawanie, że nie wiem, o co chodzi, i to, że nie chciałem szukać, wzbudziło w Pani Starszej podejrzenie co do mnie. Pani Starsza odkryła budzik pod moim uchem i odtąd się zaczęło: „Kuba, nie wolno. Kuba, nie wolno”. A teraz: „Kubusiu, to nasze kotki”. Położę sobie kotki pod głowę, to ich poszukają.

Od przybycia kotków mijały dni, tygodnie, miesiące. Kuba był nieprzejednany.

Co to za życie - rozmyślał. - Koty mają prawo chodzić po tapczanie, po którym mnie chodzić nie wolno, a jeszcze wyprawiają mnie do przedpokoju, żebym z tego powodu nie czekał. Okropne kociaki. Ta szara, gdy leżę koło szafy, to włazi pod nią i bawi się moim ogonem. Wie, że jej tam nie dosięgnę. Udaję, że wcale tej zabawy nie czuję i że nic o niej nie wiem. Ale najczęściej drażni mnie ten czarny, w jednym białym pantofelku, bo gdy się myje, to według mnie udaje mycie, przecież widzę - ta szara myje się cała, a on tylko swe wąsy i ten biały pantofelek, bo z daleka wszyscy by widzieli, że jest nie umyty. Hultaj jest zawsze tam, gdzie się go wcale nie spodziewam. Wolno mu wszystko. Na stół co prawda nie wolno, ale poza tym wszystko wolno. Teraz w domu o nikim innym, tylko o tym czarnuchu: „Ach, jaki mądry, ach, jaki zabawny, ach, jaki wytworny”. Dlaczego? Bo nigdy nie usiądzie na nieświeżym lub wilgotnym piaseczku. Przybłądzie stale piaseczek zmieniają i suszą

przedtem, nawet grzeją. „Taki mądry kotek. Maciuś jest cudowny”. Dlaczego? Bo jak z nim się bawia, to nigdy nie wypuszcza pazurków i nikogo jeszcze nie zadrapał. Mizia, owszem, drapie, ale Maciuś wie, co robi. Przez cały dzień niczego nie słyszę, jak tylko: „Maciuś, Maciusio-wi, Maciusiem...” Maciuś wie, kto jest smutny i kogo trzeba właśnie rozweselić, ale nigdy do spółki z Mizią. Tylko wówczas, gdy ten ktoś jest sam. Bo Maciuś wie wszystko. Po jakimś czasie miałem już tego chwaleń przybłądów dosyć i któregoś dnia, gdy rozpoczęły się te chwalebny naszych kotków, przestałem jeść i pić. Poskutkowało. Już przy mnie nie mówią o kotach i nie pieszczą ich. Wiem, że je gładzą, gdy ja nie widzę lub myślą, że nie widzę. A te pochwały kociaków kwitują szczekaniem. Samego zaś szczekania bardzo nie lubią. Wiem o tym doskonale.

Potrafiłem sobie zapewnić otrzymywanie jedzenia, zanim dostaną je kotki. Poza tym często trafia mi się mleko na deser, bo gdy już zjem swoje, a te „cudowne kotki” zostawia „na potem”, to zawsze im to zjadam.

W domu myśleli, że jeśli mnie zawiozą z kotami na wieś, to nie będę się tak na nie rzucał. Stało się odwrotnie. Właśnie jeszcze bardziej je „znielubiłem”. Na wsi więcej od tego czarnucha zaczęła mnie gniewać szara. Chodzi za wszystkimi, jak ja to robiłem. Krok w krok za Panią Młodszą lub za Panem. Do ogrodu, do lasu, na pole, nad rzeczkę. Pokochali ją za to jeszcze bardziej i posunęli się do tego, że ośmielili się ją nazwać koto-pies, myśląc, że ja tego nie rozumiem. Przybłądę kota nazwali psem. Dla odmiany czarny zaczął ginać gdzieś na cały dzień. Cieszyłem się, że może nie trafi do domu z powrotem. Nic z tego. Na każde jedzenie i wieczorem na spanie wracał.

Wróciliśmy do domu. Życie stało się jeszcze bardziej nie do zniesienia. Na dywanotapczanie, na którym mam prawo leżeć w pokoju, teraz siedzą „nasze kotki” i przyglądają się temu, co pokazują w telewizji, słuchają tego, co mówią lub nadawanej muzyki. Mnie to wcale nie bawi. Czasami popatrzę uważniej, gdy zobaczę psa lub konia, a one, te przybłądy, godzinami oczu z obrazu nie spuszczaają. Ten czarny udaje człowieka, staje na wyprężonych nogach i przednimi łapami usiłuje złapać poruszających się w telewizorze ludzi i zwierzęta. Któregoś dnia myślałem, że wszyscy oszaleją w domu z radości, gdy Maciuś zaczął łapać w telewizorze skaczącego po śniegu człowieka, którego nazywali

Fortuna. Oczywiście że go nie złapał, ale nie mogłem już dłużej tego słuchać i sam wyszedłem z pokoju. Nie szczekając.

Najsmaczniejszą potrawą, jaką mi dają, jest olbrzymia kość wołowa. Jest to naprawdę coś pysznego. Kładę się ze swoją kością na moim legowisku w przedpokoju, bo w nim jest najzimniej, a mnie wszędzie za ciepło. Najpierw patrzę na tę kość. Potrącam nosem. Oblizuję. Przymykam oczy i warczę na wszelki wypadek, by nikt nie śmiał mi przeszkadzać. Nikt wtedy w domu nie ośmielił się do mnie podejść blisko, oprócz Pana. Ale niech wiedzą, że ja jestem panem domu. Koty też lubią przebywać w przedpokoju, na bardzo wysokim stole, skąd przyglądają mi się z góry.

Któregoś dnia ten czarny tak mi się nawinał, że jego połowa wraz z głową znalazła się w mojej paszczy. Nareszcie. Miałem go. Ach, jaki podniósł się krzyk: „Kuba, nie wolno! Kuba, nie wolno!” Miałem wielką ochotę przegryźć go na dwie części. Sam nie wiem, dlaczego go puściłem. Ale uciekał! Następnym razem go nie wypuszczę, a to z tego powodu, że przez te obrzydliwe koty muszę jeść surową rybę, za którą nie przepadam, a przybłądy szaleją. Gdy byłem sam w domu, nigdy surowej ryby nie jadałem, a teraz muszę, bo wymogłem, by to, co dają kotom, dawano najpierw mnie. Muszę udawać, że lubię rybę. Zjadam ją ze wstrętem. A każdy zjedzony kawałek podsyca moją nienawiść do kotów.

Znowu dostaliśmy rybę. Wziąłem ją do legowiska. Koty swoje porcje zabrały na swój stół w przedpokoju, pomimo że im tego niby nie wolno. Ale robią, co chcą. To mnie zgniewało. Trzymając rybę pomiędzy łapami zacząłem warczeć tak głośno, jakbym trzymał swoją ulubioną kość. Pani Młodsza, która właśnie przechodziła przez przedpokój, słysząc moje warczenie, zatrzymała się zdziwiona, że mi ta ryba tak bardzo się spodobała. Gdy to zobaczyłem, zacząłem już nie warczeć, lecz ryczeć. Naturalnie ze złości na koty, że muszę przez nich jeść rybę, i żeby te koty przestraszyć. Naraz! Nie wierzyłem własnym oczom... Ten czarny przybłąda zeskoczył ze stołu z rybą w zębach, podszedł do mnie i nim zorientowałem się, co zamierza, położył swoją rybkę koło mojej, a sam błyskawicznie skoczył znowu na stół. Pani ze zdumieniem przyglądała się w milczeniu czarnemu kotkowi i mnie. Mizia jadła spokojnie swą rybkę, a czarny wpatrywał się we mnie swymi zielonymi oczami, czekając prawdopodobnie, kiedy zjem jego porcję i przestanę ryczeć. Zaskoczony, bezwiednie przestałem warczeć. Ten kot odważył

się podejść do mnie w takiej chwili! Oprócz Pana nikt nie ośmieliłby się podejść do mnie, uważanego wszędzie za władcę: na podwórku, na ulicy... wszędzie, gdzie się pokażę. Dla niego ta ryba - to jak dla mnie kość i oddał mi ją myśląc, że mi tak bardzo smakuje. Nie mogłem tego zrozumieć. Wstałem ze swego legowiska i położyłem się pod drzwiami, zostawiając na swym posłaniu obie ryby.

Następnego dnia, gdy czarny czekał na rozpoczęcie telewizji, chciałem, żebyśmy się pobawili, ale uciekł na krzesło i pilnie mi się przyglądał. Myślał pewnie, że się poderwę i znów go złapię. Tego samego dnia wieczorem, gdy wbiegłem - idąc z Panią Młodsza - do przedpokoju, zobaczyłem czarnego śpiącego na moim posłaniu. Na coś podobnego nigdy się jeszcze nie odważył. Podszedłem do niego. Otworzył oczy. Patrzył na mnie bardzo uważnie, ale się nie ruszył. Nie drgnął nawet. Poszedłem do kuchni. Nie chciałem mu przeszkadzać.

* * *

„Dok” w Gdyni przy ulicy Migały 1. Dwuosobowe pomieszczenie na pierwszym piętrze z oknami nad szpitalną bramą. Mój nowy towarzysz bóleści nie dawał na razie wielu oznak życia. Wyprowadzony przed chwilą z sali, gdzie go przepełowiono, by oczyścić „kotły” z nagromadzonych kamieni, dychał wielką liczbą sączków i drenów, pielęgnowany przez smutną panią. Po tygodniu dowiedziałem się, że jest jego córką, a on sam długie lata spędził w strasznych obozach zagłady.

Pierwsze wspólne obserwacje dotyczyły osoby pielęgniarza, który w naszej rutynie dnia odgrywał trudną do wytłumaczenia rolę. Szpitalny dzień zaczynał się o godzinie siódmej, wraz z wejściem bezpośrednich opiekunek, prześciełaniem leża, mierzaniem temperatury, pulsu i sprzątaniem. Ale my obaj na długo przed tą godziną usiłowaliśmy być, jak mówią Francuzi, „*tire a quatre epingles*” („rozpięci na czterech szpilkach”), czyli zadbani. To francuskie określenie wyraża oczywiście osiągnięcie pod względem wyglądu zewnętrznego doskonałości i w zastosowaniu do nas było przesadne.

Po skończonych zabiegach przynoszono talerze i „biżuterię” w postaci łyżek, noży i widelców. A potem zjawiał się zaraz on, pielęgniarz, z maszyną do froterowania i doprowadzał i tak nieskalaną podłogę do nieskalania do kwadratu.

Od pierwszego dnia mego pobytu w tym „doku” mój współnik cierpień, widząc wchodzącego pielęgniarza, przybierał niesamowity wyraz twarzy, nazwałbym go „demonicznym”, jeśli twarz mego sąsiada w ogóle mogła być demoniczna. Pielęgniarzowi nie można było nic, ale to zupełnie nic zarzucić. Nie wadził nikomu, z wyjątkiem mego sąsiada.

Po paru dniach mój współcierpiętnik - obraziłbym go, gdybym powiedział o nim „starszy pan”, pomimo że był po siedemdziesiątce - zaczął poruszać się po tej naszej przestrzeni życiowej o kulach, brzęcząc doczepionymi do siebie drenami, sączkami i zbiorniczkami. Był dla mnie bohaterem. W podobnej sytuacji czułbym się jak orchidea na śniegu, a on krążył niestrudzenie między oknem i drzwiami, rozmowny, uśmiechnięty, uprzejmy dla wszystkich - z wyjątkiem pielęgniarza. Na jego widok twarz mu tężała w jakimś niesamowitym grymasie. Usiłowałem dociec przyczyny tego osobliwego zachowania. Myślałem, że może miał w którymś obozie zagłady podobnego do pielęgniarza kata.

Po jakimś czasie, gdy byliśmy już na przyjacielskiej stopie, z przeprosinami ośmieliłem się go ostrożnie badać, dlaczego od pierwszego dnia, jak go poznałem, patrzy na pielęgniarza tak, jak gdyby chciał się na niego rzucić. Mój kompan wydawał się zadowolony, że go o to zapytałem, uśmiechnął się z wyrozumiałością, pokiwał głową, a potem dosyć familiarnie powiedział:

- Przepraszam pana kapitana, ale z pana to dzieciak.

Zmieniłem się w znak zapytania i milczałem zaskoczony, usiłując szukać powiązań „dzieciaka” z „dzieckiem”, którym mnie obdarzono kiedyś na „Darze Pomorza”, gdy siłą zmuszany do gry w brydża kładłem nieodpowiednią kartę - a przecież nawet „dziecko” wiedziało, jaką należało położyć.

Po chwili mój „demon” powiedział chichocząc:

- Przecież pan sam rozumie, że nie mogę go zjeść.

Przed oczami stanął mi straszny obraz. Leżałem w jednym pokoju z człowiekiem, który prawdopodobnie oddawał się w obozie ludożerstwu, a teraz myśli, ba, nie tylko myśli, otwarcie mówi o tym i ma na to ochotę. Straszne! Na dodatek mówi o tym tak, jakby chodziło o zjedzenie kromki chleba z masłem, a nie o żywego, ubranego pielęgniarza.

Mój towarzysz widział, że jego słowa zrobiły na mnie silne wrażenie i jak gdyby czekał na dalszą reakcję czy wybuch z mej strony. A może

myślał nad sposobem spreparowania pielęgniarza? Milcząc przeżywałem jego odpowiedź, snując w wyobraźni straszne sceny z jego przeżyć w obozach śmierci. Zastanawiałem się, do czego można doprowadzić człowieka i jak długo może to w nim pozostać

Tymczasem mój sąsiad chichocząc mówił dalej:

- Zdziwił się pan, panie kapitanie, dlaczego powiedziałem, że z pana to dzieciak. Ale jedynie dziecko nie wie, nie licząc oczywiście personelu tego szpitala, że jeśli się postawi przed człowiekiem talerze, łyżki i widelce, to na ten widok zaczynają się u niego wydzielać soki trawienne. Kto ma o tym wiedzieć, jak nie lekarze? I teraz zamiast śniadania, którego każdy z nas się spodziewa, zjawia się nie nadający się do spożycia pielęgniarz z maszyną do froterowania, też niejadalną i w dodatku przeszkadzającą nawet myśleć o jedzeniu.

Odetchnąłem, a mój „demon” od tego dnia nigdy więcej nie zmieniał swego uprzejmego wyrazu twarzy na widok niewinnego pielęgniarza. Nie miałem wątpliwości, że mój współnik od boleści od pierwszej chwili chciał sobie w ten sposób ulżyć na mnie.

Któregoś dnia po śniadaniu leżeliśmy z „ludożercą” (tak od tego żartu z pielęgniarzem nazywałem w myślach swego niezrównanego kompana) w oczekiwaniu na codzienną inspekcję, zwaną w gwarze szpitalnej „obchodem”. Obaj tego poranka nie mogliśmy w niczym doszukać się krzty humoru. Opanował mnie bezwład myśli i ciała. Nakryłem głowę kołdrą, usiłując w tym sztucznym zaciemnieniu znaleźć ucieczkę we śnie, ale usłyszałem szcęk klamki, drzwi do naszego pokoju gwałtownie się otworzyły i zadźwięczał znajomy pytający głos pani doktor:

- Czy obchód był?

Mój sąsiad leżał bliżej drzwi. Uważałem, że zaszczyt odpowiedzi należy do niego. Wkrótce też usłyszałem:

- Nie, pani doktor, obchodu jeszcze nie było.

W dalszych ciągu usiłowałem zasnąć. Bezskutecznie. Po chwili znów drzwi się gwałtownie otworzyły, a w ślad za tym usłyszałem to samo pytanie:

- Czy obchód był?

- Nie, pani doktor. Nie było jeszcze obchodu - odpowiedział znów mój kompan.

Gdy udawałem sam przed sobą, że zasypiam, usłyszałem ponownie szelest otwieranych drzwi i to samo pytanie po raz trzeci wypowiedziane niespokojnym kobiecym głosem:

- Czy obchód był?

Uprzejmy mój „ludożerca” niestrudzenie, z hiszpańską niemal wytwornością, odpowiedział:

- Nie, proszę szanownej pani doktor, obchodu jeszcze nie było.

Podjąłem dalsze usiłowania, by zasnąć, nie zważając na ból. Przez wciąż naciągniętą na głowę kołdrę usłyszałem, jak mój sąsiad, brzęcząc sączkami i drenami, dźwiga się z łóżka, manewruje szczudłami, otwiera drzwi na korytarz.

Myślałem, że wyprowadza swój kadłub na próbny rejs po korytarzu. Ale nie. Zamknął drzwi, cofnął się do pokoju i wziął kurs na okno. Doszedł mnie szcęk klamki okiennej, szelest otwieranych okien, a po chwili rozległ się dramatyczny okrzyk mego współnika od boleści:

- Panie kapitanie, ratujmy się!

Z praktyki wiedziałem, że bardzo często ocalenie życia zależy od szybkości decyzji działania. Zrozumiałem, o co chodzi. Pali się korytarz szpitalny. Jedyna droga ratunku dla nas prowadzi przez okno. Widocznie stamtąd nadchodzi pomoc. Okno jest nad bramą. Skok na rozpostarte przez strażaków płótno niczym poważnym nie grozi. Ale w jaki sposób ustawić na oknie mego kompana, jeszcze nie całkiem zrosniętego? Sączki, dreny, szwy - wolałem o tym nie myśleć. Trzeba będzie czekać, aż strażacy podstawią drabinę. W pokoju na razie nie czuć dymu, a więc zanim spalą się drzwi, może zdążą przystawić drabinę i uratują współtowarzysza od niebezpiecznego skoku. W okamgnieniu te wszystkie problemy przemknęły przez mą głowę, zanim wydobyłem ją spod kołdry.

Nie zważając na ból wyskoczyłem szybko z łóżka i podszedłem do okna, chcąc zobaczyć, czy już zaczęto organizować jakąś pomoc. Na ulicy dosłownie nie było nikogo. Tylko twardy, bezlitosny asfalt chodnika i bruk.

- Panie, co się stało? - spytałem mego kompana wychylonego przez okno i wyglądającego bezradnie pomocy.

- Paaanie... - odpowiedział, dziwnie rozciągając samogłoski. - Lekarze w szpitalu się pogubili, to co z nami, pacjentami, się stanie?...

Tak, wiele trzeba wycierpieć, by mieć tak wspańnięte poczucie humoru!

Gwiazdy, króle i dama

Do jednego z obserwatoriów astronomicznych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej przyszedł młody człowiek i poprosił o rozmowę z astronomami. Gdy ci się zjawili, powiedział do nich: „*AU right, boys!*” Ja rozumiem, że potraficie obliczyć odległość z ziemi do gwiazd, a także gwiazd pomiędzy sobą, z łatwością odczytujecie temperaturę na każdej z nich, nie sprawia wam najmniejszej trudności ustalenie ich składu chemicznego, wieku, barwy, kierunku poruszania się i prędkości, wiecie nawet, która jest podwójna czy potrójna. Ja to wszystko rozumiem, ale... wytłumaczcie mi, skąd wy to wiecie, jak one się nazywają?”

Rzecz w tym wszystkim najdziwniejsza, że niemal identyczne pytanie zadali Indianie Ameryki Północnej pierwszym misjonarzom, jacy się znaleźli w Ameryce po jej odkryciu, gdy wskazując konstelację Wielkiej Niedźwiedzicy, powiedzieli: „To jest Niedźwiedzica”. „Skąd wiecie, jak ona się nazywa, przecież to jest nasza Niedźwiedzica?!”

Nie wiedzieli oczywiście, że mieszkańcy nizin położonych nad Eufratem i Tygrysem, na tysiące lat przed odkryciem Ameryki, nazwali także tę konstelację Niedźwiedzicą.

Wersja Indian szczepu Irokezów mówi, że cztery gwiazdy są niedźwiedzim, trzy pozostałe - to wojownicy na niego polujący. Pierwszy wojownik zaopatrzone jest w napięty łuk, drugi ma kociołek w postaci gwiazdki obok siebie, a trzeci niesie patyki, by rozpalić ogień pod kociołkiem po upolowaniu niedźwiedzia. Jesienią pierwszemu z wojowników udaje się zranić niedźwiedzicę, a ta brocząc krwią, rumieni purpurą liście przez parę miesięcy.

W Indiach każda z siedmiu gwiazd jest niedźwiedzim.

„Skąd wiecie, jak się nazywa?” - takie pytanie mogli usłyszeć żeglarze Morza Śródziemnego, gdy wskazując na układ gwiazd wynurzający się na niebie z tej jego części, która zwie się „Morzem”, powiedzieli

Hindusom, że jest to Pegasus - skrzydlaty koń. Okiełznany, skrzydlaty koń (nazwa od słów fenickich: *pega* - uzda konia i *sus* - okręt) był symbolem ujarzmionej przez żeglarzy fali i zdobił jako galion dawne okręty. U Hindusów w tej samej konstelacji też widziano skrzydlatego konia i zwano Pagas.

Wracając do Wielkiej Niedźwiedzicy - łącznie z Małą - według wersji greckiej jej powstanie wiąże się z historią miłosną Zeusa (zjawił się jako Apollo) i bogini Kallisto, której owocem był syn Arkas. W szale zazdrości małżonka Zeusa, Hera, zamieniła Kallisto w niedźwiedzicę i wypędziła do lasu. Arkas, gdy wyrósł na młodzieńca, nieświadom tego, podczas polowania ranił śmiertelnie swą matkę. Zeus chcąc odwrócić całe nieszczęście, zamienił również Arkasa w niedźwiedzia. Potem złapał za ogon niedźwiedzicę i by uniknąć ugryzienia przez rozwścieczoną Kallisto, szybko obrócił ją kilka razy dookoła swej głowy, przez co wydłużył jej się ogon, i w tej postaci cisnął na sklepienie niebios. Ten sam manewr musiał powtórzyć z rozłószczonym Arkasem, a jego ogon również się wydłużył, podobnie jak matki. Zaszczytne umieszczenie niedźwiedzi na niebie do szału doprowadziło Herę. Wymogła wówczas na władcy mórz, Oceanusie, aby ta para niedźwiedzi nigdy nie zaznała miłego wypoczynku w morzu, jak inne gwiazdy. Mają bez wytchnienia krążyć po niebie po wieki wieków. I rzeczywiście, z Olimpu i z Morza Śródziemnego zawsze je widać nad horyzontem.

Inną trwałą pamiątką tego romansu jest nazwanie bieguna północnego i okolic Arktyką, od greckiego słowa *arktos* - niedźwiedź. Niedźwiedzie są rozpięte nad biegunem i nad powierzchnią pokrytego lodem morza. Na przeciwnym biegunie, południowym, niedźwiedzi brak, stąd ten kraj ziemi zwyczajnie Antarktydą - krainą południową (od *antarktikos* - południowy).

Ucząc przeszło dwadzieścia lat astronawigacji w szkołach morskich, przekonałem się, że gwiazdy i ich położenie są znacznie szybciej zapamiętywane, gdy się zwiąże gwiazdkę z jakąś o niej historią. Podobnie jak w życiu. Widząc przez okno przechodnia, możemy nawet nie zwrócić na niego uwagi. Ale jeśli w tej chwili powiedzą nam, że jest to Gary Cooper, który z kowboja stał się gwiazdorem filmowym, lub że przechodząca dama to słynna gwiazda ekranu, będziemy się starali jak najdłużej nie spuszczać z niej oka i zapamiętać jak najwięcej szczegółów jej postaci.

Przygotowując się do wykładu o planetoidach* przejrzałem niemiecki podręcznik pt. „*Kleine Astronomie*”, wydany w roku 1900 w Lipsku a opracowany przez Webera. Na stronie 137 w spisie planetoid natrafiłem na nazwisko Dembowska, nadane planetoidzie nr 349 przez francuskiego astronoma Charlois. „Porażony” wyniesieniem Polki na sklepienie niebieskie, na którym już dwie konstelacje nosiły nazwiska królów polskich - „Tarcza króla Jana Sobieskiego” i „Ciołek królewski Poniatowskiego”, zacząłem snuć w swej wyobraźni historię wielkiej miłości astronoma Charlois do jakiegoś ideału kobiety, bo przecież sama piękność nie wystarczy, by dostać się „do nieba”. W tej samej chwili narodził się w moim umyśle tytuł dla rozmyślań: „Gwiazdy, króle i dama”.

Zeusowi-Jupiterowi, będącemu bogiem, nietrudno było zarzucić na sklepienie niebios oba niedźwiedzie, ale czym musieli się odznaczać ludzie, którzy potrafili ułożyć tam herby królewskie i damę?

Scutum (tarczę), herb króla Jana III Sobieskiego, umieścił na sklepieniu niebios astronom gdański, Jan Heweliusz (1611-1687), uważany za twórcę nowożytnej selenografii. Swoje obserwacje rozpoczął w czerwcu 1630 roku na statku płynącym do Holandii. Sam sporządzał rysunki do swych dzieł i przenosił je na płyty miedziorytnicze. Powierzchnię księżyca i planet badał przez lunety, do których sam szlifował soczewki. Pierwszym dużym dziełem Heweliusza była „*Selenografja*” (1647). Wielu obiektom na powierzchni księżyca nadał nazwy, które do dziś utrzymały się w nomenklaturze astronomicznej.

Dzieło to wyrobiło Heweliuszowi wielką sławę w Europie. Zaproszono go na członka towarzystw astronomicznych w Paryżu i Royal Society w Londynie. W roku 1660 odwiedził go, w jego obserwatorium w Gdańsku, król Jan Kazimierz.

Z większych jego dzieł należy wymienić: „*Prodromus Cometicus*” (1665), „*Cometographia*” (1668), zawierające opis i historię wielu komet, bogato ilustrowane (sam odkrył 9 komet). W roku 1673 wydał pierwszą część dzieła „*Machina coelestis*”, zawierającego historię astronomii i opis własnego obserwatorium w Gdańsku. Druga część tego

* Planetoidy - planetki, ciała niebieskie będące bryłą skalną o średnicy do kilkuset iometrow. Jest ich około dwu tysięcy; obiegają Słońce pomiędzy orbitami Marsa

dzieła (1679), dedykowana Janowi III, to monumentalny katalog 1888 gwiazd w 79 gwiazdozbiorach. Katalog ten zawiera po raz pierwszy współrzędne gwiazd w układzie równikowym (rektascencję i deklinację), co następnie stało się powszechną zasadą. W dziele „*Prodromus astronomiae*” (1690) zamieścił w trzeciej części atlas nieba: „*Firmamentum Sobiescianum*”. Wydzielił na niebie 12 nowych gwiazdozbiorów, z których na trwałe zostało 7, a wśród nich „Tarcza Sobieskiego” - *Scutum Sobiescianum* (zgodnie z obecnie obowiązującym nazewnictwem samo *Scutum*). W atlasie są dwie wielkie mapy obu półkul niebieskich i 54 mapy z głównymi gwiazdozbiorami.

Spuścizna naukowa po Heweliuszu obejmuje 19 dzieł łacińskich opublikowanych w Gdańsku, poza tym 17 artykułów ogłoszonych w „*Philosophical Transactions*” w Londynie, 12 artykułów ogłoszonych w „*Acta Eruditorum*” (Lipsk 1682)

W dniu chrztu syna królewskiego (1667), którego ojcem chrzestnym był król Słońce - Ludwik XIV, nadano, z pozwoleniem papieża (za wyprawę wiedeńską), konstelacji w kształcie serca, wypatrzonej przez Heweliusza, nazwę *Scutum*, odnoszącą się do herbu Sobieskich.

W podzięce za Tarczę na niebie król Jan III Sobieski ufundował południk rzymski w postaci metalowej sztaby, wprawionej w płyty posadzki kościoła Santa Maria degli Angeli, pobudowanego w ruinach term Dioklecjana, przez który akurat przechodził. Przy sztabie są umieszczone herby i łaciński napis informujący o fundatorach: Janie i Marii Sobieskich.

Królewski herb Ciołek umieścił na sklepieniu niebios drugi tytan obserwacji astronomicznych - ksiądz Marcin Poczubut-Odlanicki, ród swój wywodzący ze słynnego powiatu oszmiańskiego.

Swe obserwacje astronomiczne mógł ksiądz Poczubut rozpocząć dzięki ofiarności Elżbiety z Ogińskich Puzyninie, żonie Antoniego Puzyny, chorążego nadwornego litewskiego, również z powiatu oszmiańskiego.

Adam Mickiewicz tak o nich wspomina w „Panu Tadeuszu” (ks. VIII):

*I ja astronomiji słuchałem dwa lata
W Wilnie, gdzie Puzynina, mądra i bogata
Pani, oddała dochód z wioski dwiestu chłopów
Na zakupienie różnych szkieł i teleskopów.*

*Ksiądz Poczubut, człek sławny, był obserwatorem
I całej Akademii naonczas rektorem,
Przecież w końcu katedrę i teleskop rzucił,
Do klasztoru, do cichej celi swej powrócił.*

Marcin Poczubut-Odlanicki, urodzony 30 października 1728 roku w Słomiance na Wileńszczyźnie (zmarł 20 lutego 1810 roku w Dyneburgu), po ukończeniu nauk w Grodnie i w Wilnie, będąc w zakonie jezuitów, dozorował bielenie wosku i robienie świec kościelnych, a nawet warzenie miodu w dworku u stóp tak zwanej Łysej Góry, opodal grobu Bekiesza w Wilnie. Później, już jako nauczyciel klas niższych, wysłany został do Pragi dla doskonalenia się w języku greckim i łacińskim oraz w matematyce. W 1761 roku pojechał do Niemiec, -rancji i Włoch „ćwiczyć się w astronomii”. Robił to w Marsylii, Avinionie, Neapolu i Rzymie. Dobrze wyuczony, wrócił Poczubut do /ilna u schyłku 1764 roku, właśnie kiedy Stanisław August rozpoczynał swoje smutne panowanie w Polsce, i natychmiast zajął się wykładaniem matematyki i astronomii w Akademii Wileńskiej.

W staraniach o podniesienie poziomu nauki astronomii w Wilnie wspierała Poczubuta Elżbieta z Ogińskich Puzynina, sprowadzając z Anglii wybrane i zamówione przez niego instrumenty do obserwacji. W ciągu dwu lat (1770-1772) pod nadzorem astronoma została budowana w obserwatorium piękna i przestronna sala. Liczba i jakość obserwacji zrobionych przez Poczubuta wyrobiła mu sławę największego astronoma tamtych czasów. Mianowany rektorem Akademii Wileńskiej, ani na chwilę nie zaniedbywał obserwacji ciał niebieskich. Dzięki opiece, króla Stanisława Augusta uzyskał tytuł astronoma królewskiego. W roku 1777, chcąc się wywdzięczyć królowi za tę opiekę i za wybicie na swą cześć medalu z napisem: *Sic Itur Ad Astra* (Tak idzie się do gwiazd, do sławy), postanowił konstelację gwiazd, po raz pierwszy przez siebie obserwowaną, nazwać „Królewskim Ciołkiem Poniatowskiego” (*Taureau Royal de Poniatowski*). Znajdowała się akurat w pobliżu konstelacji odkrytej przez Heweliusza a nazwanej „Tarczą Sobieskiego”. Zaraz też o swoim zamiarze napisał do króla. Ale Stanisław August wymówił się od tego zaszczytu. Poczubut jednak nie usłuchał króla i przedstawił astronomom europejskim obserwację nowej konstelacji wraz z propozycją jej nazwy. Przyjęli ją oni, a król, gdy się o tym

dowiedział, nie był rad z takiego, chociaż pochlebnego, nieposłuszeństwa Poczobuta. Oto urywek jego listu do Naruszewicza:

Dnia 11 Octobris 1778. Jest temu z rok, jak X. Poczobut proponował mi ochrzcenie nowo wynalezionego od siebie Constellacyi imieniem takowem Taureau Royalde Poniatowski. Odpisałem mu zaraz, obligując Go usilnie, aby tego nie czynił. Racye miałem to:

1 Ponieważ już jest Taurus m Zodiaco, ta Denominacya Taureau mogłaby często robić omyłki i nieporozumienia.

2 Przykład Scuti Sobiesciani od X. Poczobuta przytoczony nie dobrze służy tutaj. Bo tarcza Sobieskiego zwycięstwa słynąca naturalnie zdawała się sobie torować drogę do takowego zaszczytu. Proh dolor! Inaczej wyroki o Ciołku dysponowały. Więc to kadzidła, boję się, żeby urągania nie stały okazją. I dla tego wyraźnie obligowałem X. Poczobuta, by innym jakim nazwiskiem oznaczył tę Konstelacyę. A zątem myli się X. Strzecki, kiedy pisze, że Ja ucieszył się z tego wprowadzenia Herbu mego na Spherę Niebieską. Więc to wszystko W Pan napisz X. Poczobutowi y dołóż, że nie jestem kontent, iż mię nie usłuchał, y że pragnę (byle nie było już za późno, po kopersztychu y decyzyi Akademii Paryskiej), aby to jeszcze zatarte zostało jakimkolwiek sposobem [...] Sar.

Akademia Wileńska dzięki pracom Poczobuta nabrała równego znaczenia z najpierwszymi w Europie zakładami, przewyższając je nieraz pod względem liczby obserwacji. Gdy Cassini, dyrektor obserwatorium paryskiego, wymienił wykonane z rozkazu króla francuskiego w roku 1786 cztery obserwacje Merkuriusza, Poczobut w tym samym czasie mógł się sprawiedliwie pochlubić sześćdziesięcioma obserwacjami, prowadzonymi z największą dokładnością. W roku zaś 1787 zrobił aż 124 obserwacje Merkuriusza, i to w okolicznościach najważniejszych i pozycjach najtrudniejszych, w których astronomowie paryscy nie próbowali w ogóle obserwować.

Otaczająca astronoma sława jednała mu osobliwą cześć i poważanie.

Po swej abdykacji król Stanisław August miał udać się przez Wilno do Petersburga. 19 lutego 1797 roku o godzinie trzeciej po południu tłumy powitały byłego króla w Wilnie w drodze do pałacu biskupiego, w którym się zatrzymał. Nazajutrz przed południem Poczobut, jako rektor, otrzymawszy posłuchanie u króla, stanął przed nim ze wszystkimi profesorami i powitał go tak czułą, choć krótką, mową, że się Stanisław August rozrzewnił do łez.

Poczobut, zmęczony nowymi przeobrażeniami w kraju, 4 lipca 1799 roku oddał władzę nad Akademią w młodsze, a zatem silniejsze dłonie Hieronima Strojnowskiego, i teraz dopiero mógł całkowicie poświęcić się swym obserwacjom astronomicznym oraz nawiązać korespondencę z Paryżem i Berlinem i zapoczątkować kontakty z Petersburgiem.

Na wiadomość, że w stolicy pruskiej astronom Johann Elert Bode zaczął wydawać atlas wszystkich konstelacji, obejmujący 17 240 nowo obserwowanych gwiazd, troskliwy Poczobut napisał do niego z przypomnieniem, by nie opuścił konstelacji nazwanej przez niego Ciołkiem Poniatowskiego.

Z równą troskliwością czuwał nad wydaniem katalogu 50 tysięcy gwiazd przez De la Landa, pracującego wspólnie z synowcem, także astronomem, pilnując umieszczenia konstelacji imienia Poniatowskiego. Obaj jednak uprzedzili żądanie Poczobuta, uwzględniając jego konstelację.

(Postanowiłem odszukać w Polsce owe mapy nieba z nazwiskami Sobieskiego i Poniatowskiego. Po kilkunastu latach udało się moim znajomym w Warszawie odnaleźć mapę niemiecką Bodego. Podobno była już tak zbutwiała, że nie można jej było wyjąć i przenieść. Zbiegiem okoliczności w tym samym dniu otrzymano aparat do robienia zdjęć właśnie w takich wypadkach. Dzięki temu otrzymałem reprodukcję mapki nieba z oznaczonymi na niej dwiema konstelacjami noszącymi nazwy herbów Sobieskich i Poniatowskich. Podobno ta mapa dzisiaj jest unikatem).

Wielką radość sprawiła Poczobutowi otrzymana od astronomów niemieckich wiadomość o odkryciu 28 marca 1802 roku na tle konstelacji Ciołka Poniatowskiego drugiej planetoidy, nazwanej Pallas.

Wytchnienie od pracy znajdował astronom w pisaniu wierszy, po łacinie i po polsku.

*Pędzić nocy bezsennych niech się ten odważa,
Kto śledząc coś nowego, ruchy gwiazd uważa;
Z nich jedne biegną pędem, drugie pomaleńku,
Bez skrzyżu kół niebieskich i bez osi jęku.
Patrz! Nie zgasłaż z nich która, a między planety
Nie wdarł sięż jakiś intruz pod maską komety*.
Śledźże go w tłumie gwiazdek przechodzących hurmem,
Zlicz je, zwycięż trudności, zdobądź niebo szturmem.*

* Pierwsza planetoida Ceres przez wszystkich niemal astronomów wzięta była z początku za komety.

Okoliczności sprawiły, że musiał Poczobut powrócić do Akademii, jako zastępca nieobecnego rektora. W tej roli przyjął odwiedziny cara.

Dnia 19 czerwca 1802 roku imperator Aleksander I wyjechał konno z pałacu na rewię wojsk za miasto. O godzinie 11 przybył do Akademii. Spotkałem go przy bramie kościelnej i wprowadziłem do auli. Było tam przygotowane na wyższym postumencie krzesło złoczone z cyfrą imperatorską. Nie siadł na nim monarcha, ale niżej stanął ode mnie i wtenczas ode mnie był powitany krótką francuską przemową. Po obejrzeniu obserwatorium, a w nim teleskopów jak również Museum Phisicum, gdy Imperator na dziedzińcu akademickim siadał na koń, powiedział do mnie: „Jesuis charme d'avoir ete chez vous”. (Bardzo rad jestem, że tu byłem). Oświadczył potem przed różnymi woje ukontentowanie w Akademii. Obadwa gubernatorowie o tern mnie upewnili, a różni mi wieszowali. Na koniec dowód tego otrzymałem w pierścieniu brylantowym, który mi cesarz nadesłał.

W roku 1803 Poczobut zrezygnował z przyjęcia ofiarowanej mu przez papieża godności biskupa, nie czując się na siłach do jej dźwignia.

W tym samym roku dostarczony Poczobutowi pięknie skopiowany rysunek zodiaku z Denderah, przywieziony przez francuskiego uczonego Denona, natchnął go do napisania rozprawy pod tytułem: „O dawnosci zodyaku egipskiego z Denderah”, wydrukowanej przez drukarnię uniwersytecką w Wilnie w lipcu 1803 roku. Wysłana do Petersburga, została natychmiast przetłumaczona na język rosyjski i spotkała się z wielkim zainteresowaniem i pochwałami. Wobec tego Poczobut zdecydował się upowszechnić ją wśród astronomów za granicą i powierzył jej przekład na francuski mieszkającemu w Wilnie Francuzowi, eks-jezuicie. W listopadzie 1803 roku druk był ukończony. Ostatnia praca Poczobuta ujrzała światło dzienne w języku francuskim pod tytułem: „*Essais sur tepoque de l'antiquite du zodiaaue de denderah (Tinthyris) par l'abbe Poczobut*”. Wilna 1803.

Specjalnie ozdobione egzemplarze podarował Poczobut papieżowi i cesarzowi Austrii.

Dziełko zrobiło korzystne wrażenie w Paryżu. Wkrótce Instytut Narodowy Francuski policzył jego autora w poczet swoich członków korespondentów - w klasie umiejętności fizycznych i matematycznych, na co przysłano mu dyplom z podpisem prezydenta, słynnego Carnota, pod datą 5 grudnia (14 *brumaire* 1803).

W roku 1804 zaczął Poczobut siedemdziesiąty siódmy rok pracowitego życia, w którym przez pięćdziesiąt dwa lata uczył, a potem rządził Akademią. Walcząc z dolegliwościami starości, ulegając częstym zawrotom głowy, dniem i nocą pracował w obserwatorium i nie tylko dokończył najdokładniejsze obserwacje planet Ceres i Pallas, ale jeszcze przyjął z ochotą czytanie o nich rozpraw na publicznym posiedzeniu uniwersytetu (29 września 1804 roku).

* “ *

Dama równa królom pozostawała dla mnie nadal tajemnicą. Nie miałem wątpliwości, że odkrywca planety, astronom francuski Charlois, nazwał ją imieniem swej ukochanej.

W jednej z encyklopedii natrafiłem na wielu Dembowskich, walczących w wojskach francuskich w Hiszpanii pod Napoleonem. W Polsce były dwie rodziny Dembowskich, z których jedna pieczętowała się herbem Nałęcz, druga Skarbek. Wreszcie znalazłem astronoma o tym nazwisku. Był synem jednego z generałów Napoleona, który osiadł we Włoszech. Zasłynął jako badacz gwiazd podwójnych.

W wyobraźni widziałem już wielką miłość francuskiego astronoma do córki lub żony polskiego astronoma. Zdołałem się tyle dowiedzieć, że miał swoje obserwatorium pod Mediolanem. Od znajomych wiedziałem, że w Mediolanie studiuje córka mojego kolegi ze Szkoły Morskiej, pani Monika Fonberg. Chęć odkrycia tajemnicy przezwyciężyła wyrzuty sumienia, że zabieram czas pani Monice na zaspokojenie moich ciekawości. Napisałem do niej list z prośbą o zbadanie, czy istnieje jeszcze jakiś ślad po astronomie Dembowskim, którego obserwatorium mieściło się w mieście Gallarate. Odpowiedź otrzymałem bardzo szybko.

W Gallarate jest nawet ulica jego imienia i muzeum. Będę musiała tam pojechać.

Jednocześnie w tej sprawie wysłałem drugi list do dyrektora obserwatorium w Paryżu. Tłumaczyłem się przy tym, że ucząc astronawigacji, °czę o linii Cassiniego, od nazwiska jednego z dyrektorów obserwatorium paryskiego, założonego w roku 1596. Stanowisko dyrektora przechodziło dziedzicznie z ojca na syna i może piąty Cassini zasiadłby

na stołku dyrektorskim, ale czwarty, bojąc się że go rewolucja francuska skróci o głowę, zrezygnował.

Tymczasem w bibliotece w Gdańsku udało mi się dowiedzieć, że astronom Dębowski, syn generała Dębowskiego, wśród trudnych dla siebie warunków domowych wstąpił do szkoły morskiej. Odbył praktykę na okrętach „Custozza” i „Livorno”. W bitwie stracił nogę i musiał zrezygnować z dalszej pracy na morzu. Znajomość astronawigacji rozbudziła w nim zaciekawienie astronomią, której poświęcił się całkowicie.

Wszystkie otrzymane wiadomości były dla mnie oszałamiającą nowością, ale dama w dalszym ciągu pozostawała wyłącznie w mojej wyobraźni. Żona czy córka Ercole Dębowskiego? Nigdzie jednak nie natknąłem się na ślad przyjaźni z astronomem Charlois. Przybrał on w mej wyobraźni postać stojącego na uboczu adoratora pięknej kobiety, której nie śmiał inaczej wyrazić swych uczuć, jak tylko nadając odkrytej przez siebie planetoidzie nazwisko ukochanej.

W tej rozterce duchowej trwałem do chwili otrzymania odpowiedzi od dyrektora obserwatorium paryskiego, odpowiedzi na jedenastu kartkach maszynopisu, podpisanej przez Mme Evelin Bonmarch. Maszynopis zawierał wykaz prac Dębowskiego, a list wyjaśniał, że Charlois, chcąc uczcić zasługi Dębowskiego, nazwał jego imieniem odkrytą planetoidę. Wszystkie planetoidy noszą imiona żeńskie, wobec czego i tę nazwano imieniem żeńskim, pomimo że DAMY NIE BYŁO!

Oliwski zwierzyniec i astronawigacja

W latach pięćdziesiątych, gdy uczyłem na kursach nawigacyjnych zarówno Kierowników na Wodach Osłoniętych, jak i Kapitanów Żeglugi Wielkiej, miałem zajęcia tak niezwykle, że żyjąc jeszcze wspomnieniami niedawnej żeglugi na Amazonce, zaliczyłem i to do czegoś, co jest *extraordinario* i *fantastico* - jak prawie wszystko, co widziałem na Amazonce.

Organizowane przez Ministerstwo Żeglugi kursy dla nawigatorów i mechaników w Gdyni, w gmachu Szkoły Morskiej przy ulicy Czerwonych Kosynierów, miały szybko przygotować marynarzy z wieloletnią praktyką do zawodu oficera marynarki handlowej. Niektórzy byli w wieku dosyć zaawansowanym.

Poziom uczestników kursu był tak różnorodny, że zmuszony byłem dla lepszej orientacji, którzy ze słuchaczy wymagają większej opieki w nauce, wymyślić mapę - dla określenia pozycji każdego ze słuchaczy w stosunku do jego kolegów. Zamiast szerokości i długości geograficznych przyjąłem siłę wyobraźni i zasób wiedzy uczestnika kursu.

Z tym kryterium były niekiedy wielkie trudności. Na jednym z pierwszych kursów znalazł się przyszły oficer tak szczęśliwie manewrujący przez całe swe życie, że nie uczęszczał do żadnej szkoły i nie miał pojęcia, jakie udręki znoszą niekiedy uczniowie w szkole.

W pracy z nimi najprzyjemniejsze było to, że wszyscy chcieli się uczyć i umieć, rozumiejąc po co się uczą.

Szumnie mówiąc, oświatą pozaszkolną zająłem się dosyć wcześnie. Będąc jeszcze uczniem trzeciej klasy gimnazjalnej udzielałem korepetycji uczniowi z drugiej klasy, pomagając mu w arytmetyce. Za każdą godzinę korepetycji otrzymywałem ćwierć litra koziego mleka. W okresie panującego wówczas w Wilnie pod okupacją niemiecką (1915-1918) głodu tę odrobinę mleka ceniliśmy z matką jak wspaniałe posiłek w najlepszej restauracji.

Będąc uczniem Szkoły Morskiej w Tczewie przygotowywałem do egzaminu na szczyra pierwszej klasy żaglomistrza „Waju” - Jana Leszczyńskiego. Zdał egzamin bez większych trudności, a ja dzięki niemu dotarłem do jądra tajemnicy wiążącej się z oceną ucznia jako „niezdolnego”, gdy nie potrafił rozwiązać łatwego problemu nawigacyjnego czy arytmetycznego.

Zrozumiałem, że jest podobnie jak z nauką języka obcego. Jeśli jakichś słówek nie umiemy czy nie rozumiemy - to nie potrafimy użyć ich do wyrażenia myśli.

Tak samo rzecz się ma z arytmetyką, dewiacją czy astronawigacją. Każda z tych nauk zawiera pewną ściśle określoną liczbę pojęć, więc jeśli ich nie rozumiemy - czy chociażby jednego z nich - to problem jest nie do rozwiązania. I nic tu nie pomoże przysłowiowe bicie głową w mur - bez nauczania się i przyswojenia wszystkich pojęć z danego przedmiotu.

Na zawsze pozostała mi w pamięci rozmowa, jaką przeprowadził na naszym transatlantyku „Kościszko” mój przyjaciel, zwany Plamoznikiem, piastujący funkcję prowiantowego, a z polecenia dyrektora biura portowego, komandora Jacynicza - także oficera kulturalno-oświatowego (miał wyższe wykształcenie i stopień magistra matematyki i filozofii), z kapitanem na temat zorganizowania nauki dla marynarzy w okresie długich rejsów z Gdyni do Buenos Aires, zakończona następująco:

„Nu wie co? A! - Kapitan ten prawie każdą rozmowę rozpoczynał od tej inwokacji. - Nu, pan takiemu Dmochowskiemu - (był to starszy marynarz z maturą w kieszeni, fantasta, romantyk i miłośnik morza) - astronomia pokaż, a on weźmi i zwariuj! Nu, kto bendzi potem za to odpowiadał, pan czy ja?”

Pomimo zajętego przez kapitana oficjalnie takiego stanowiska, nieoficjalnie mogliśmy uczyć, a kapitan czuł się zwolniony od odpowiedzialności za skutki naszej nauki. „Ryzyko” ponosiliśmy „my” - Plamoznik i ja.

Tegorocznicy uczestnicy kursu Poruczników Żegluga Wielkiej byli bardzo ambitni. Dla wielu z nich „obnażanie” swej niewiedzy „publicznie” było kłopotliwe i uważali to za coś poniżającego. Tłumaczyłem, że gdyby wszystko umieli, to nie przysliby na kurs, a zatajanie przez nich tego, czego nie opanowali lub nie zrozumieli, opóźnia tylko pracę całego kursu. Mając przed sobą swoją „mapę”, dokładnie wiedziałem, którzy

w swej niewiedzy zabrnęli za daleko, i ogłaszałem na wesoło, że „dzisiaj lekcję poświęcimy na strzelanie do CZAJNIKÓW”, czyli tych, którzy się „czają”. Kolejno zadawałem pytania, wiedząc z ich prac pisemnych, czego nie opanowali. I tak pytania o definicję: Co to jest koło wierzchołkowe? Co to jest azymut? Co to jest koło godzinne? - pozostawały bez odpowiedzi.

Dla ludzi ze słabą wyobraźnią przyswojenie ścisłej definicji CZEGOŚĆ, CZEGO NIE MA, a jest tylko WYMYŚLONE PRZEZ NASZĄ WYOBRAŹNIĘ i pozostaje zachowane w naszej myśli - bez rysunku jest sprawą bardzo trudną. RYSUNEK w dużym stopniu zmniejsza konieczność do zrozumienia siłę wyobraźni. Słuchacze tego kursu, rysując niezliczoną liczbę kół, doszli z tego powodu do przekonania, że pochodzą w prostej linii od KOPERNIKA, przedstawianego na obrazach właśnie z takimi kołami.

Chcąc słuchaczom dodać nieco otuchy, opowiedziałem, jakie dramaty może powodować taka nauka, jak astronomia. W Wilnie, w roku 1913, było widoczne całkowite zaćmienie słońca. Ludzie szykowali się do tego zjawiska z wielkim niepokojem, kopcąc szkła, by przez nie oglądać coś dla nich niepojętego. W ogródku panny Katarzyny zebrało się grono jej przyjaciół, by wspólnie przeżyć niezwykłość chwili. Zasypany pytaniem panna Kasia nie mogła odpowiedzieć nic więcej poza tym, że jak przyjdzie jej narzeczony, pan Kazimierz, to wszystko im wytłumaczy, bo on wszystko wie. I rzeczywiście, pan Kazimierz wiedział i zaczął tłumaczyć, że zaćmienie słońca obserwujemy, gdy ZIEMIA, KSIEŻYC I SŁOŃCE ZNAJDĄ SIĘ NA JEDNEJ LINII. Słuchacze na chwilę oniemieli, ale zaraz jeden z nich spytał pana Kazimierza: „Dobrze, rozumiem, ale gdzie jest ta linia?” „Tej linii nie ma, ona jest wymyślona”. „Ha! - oburzył się pytający. - Jeśli jej nie ma, to w jaki sposób mogą się na niej znaleźć Ziemia, Księżyc i Słońce?”

Wielkie oburzenie ogarnęło wszystkich, a w szczególności przezorne panie, które mówiły do panny Kasi: „Dobrego sobie wybrałaś narzeczonego! Już teraz tak kłamie... Co to będzie po ślubie!” I nim panna Kasia zerwała narzeczeństwo i wybuchnęła płaczem, przychylni i kochający ją znajomi opuścili ogródek, nie chcąc dłużej przebywać w towarzystwie tak potwornego kłamcy.

Opowiadanie moje podniosło na duchu słuchaczy. By jeszcze lepiej zrozumieli, o co chodzi, poprosiłem jednego z nich do tablicy i powiedziałem, że dokonam na nim trepanacji czaszki. Audytorium, za-

chwycone moją propozycją, z napiętą uwagą śledziło teraz każdy mój ruch.

Mój PACJENT nie potrafił obliczyć wartości kąta godzinnego, choć nie było to trudne zadanie. Powiedziałem: - TERAZ PROSZĘ UWAZAĆ!... - Narysowałem na tablicy CZASZKĘ W PRZEKRÓJU, w niej zaś aparat, nazwany przeze mnie ASTRONAWIGACJA, wypełniony ZĘBATYMI KÓŁKAMI. - Każde kółko zębate oznacza takie pojęcie, jak: KOŁO WIERZCHOŁKOWE, HORYZONT, WIDNOKRĄG, ZMIERZCH NAWIGACYJNY... Mają panowie je wszystkie zapisane. Teraz, o, tutaj!... przez trąbkę Eustachiusza doszło do pana zdanie: „Proszę obliczyć KĄT GODZINNY...” Trybiki zaczęły się poruszać, to znaczy, że nastąpił proces myślenia. Ale żadne myślenie nie da dobrego rezultatu, gdy w ogóle nie ma jednego trybiku - KOŁO GODZINNE. I wobec tego, jak panowie sami usłyszeli, zamiast prawidłowej odpowiedzi, doszedł nas tylko dźwięk: „eee... eee...” Proszę siadać. Zrobimy teraz próbę z innym ochotnikiem. Proszę bardzo.

Jeden z odważniejszych i wielomównych kursantów wyszedł z ławki i stanął koło tablicy z narysowanym przekrojem czaszki.

- Teraz weźmiemy coś bardzo łatwego. Z dziedziny zoologii. Ten sam aparat, który był ASTRONAWIGACJA, będzie teraz ZOOLOGIA. Proszę sobie wyobrazić, że ten trybik w aparacie ZOOLOGIA to KOŃ. Proszę teraz uważać, zadam panu pytanie: „Samochodem przywieziono KONIA! Proszę powiedzieć, co pan widzi słysząc słowo KOŃ?”

„Pacjent” z uśmiechem odpowiedział, że na samochodzie przywieziono wysokie, przeszło półtorametrowe czworonożne zwierzę z kopytami, z ładną głową, pięknie wygiętą szyją i rozwianą grzywą. Zwierzę to zarżało.

- Bardzo dobrze - powiedziałem. - Dziękuję. A teraz proszę powiedzieć, co pan widzi słysząc zdanie: „Przywieziono HOACYNA na samochodzie”.

- HOACYNA? - zapytany zdetonował się i bezwiednie powiedział „eee...”, wzbudzając wesołość pozostałych słuchaczy.

- No, teraz panowie rozumieją, o co chodzi? Kolega panów prawdopodobnie nigdy nie słyszał o istnieniu hoacyna. Hoacyń jest to CZWORONOŻNY PTAK Ameryki Południowej. Zamieszkuje Amazonię na pograniczu z Brytyjską Gujaną. Gnieździąc się wśród wysokich pni, piskłeta hoacyna, nie mogąc jeszcze latać, wydostają się w listowie

za pomocą pazurów wyrastających im w zgięciu skrzydeł i mogą piąć się z gałęzi na gałąź. Po uformowaniu się skrzydeł pazury odpadają.

Jak z tego przykładu wynika, bez poznania i zrozumienia każdego pojęcia nie można powiedzieć, że coś umiemy, na przykład z astronomią.

Jeśli chodzi o ten przedmiot, to liczba godzin dla opanowania materiału była wystarczająca tylko dla obdarzonych większą wyobraźnią, natomiast przy jej niedostatku należało nadrabiać intensywną pracą.

Pragnąc przekonać do konieczności porządnego opanowania przedmiotu, powiedziałem, że przy stopniu dostatecznym nie byłbym pewny bezpieczeństwa ludzi. Jest tylko jedna rada: muszą szybko nauczyć się kilkudziesięciu pojęć z astronomii, podobnie jak się uczą słówek obcego języka.

Zaproponowałem, że będę przychodził w niedzielę na godzinę dziewiątą rano i tak długo będziemy przerabiali te pojęcia, aż poziom wiedzy wszystkich się wyrówna. Przyjęli propozycję z entuzjazmem i prawie wszyscy przychodzili douczać się w niedzielę.

Było lato. Niedziela słoneczna. Stałem na korytarzu. Prawie cały kurs znajdował się w sali wykładowej - gdy podeszła do mnie mała, może dziesięcioletnia dziewczynka. Dygnęła i powiedziała, że chce mnie o coś poprosić.

- Proszę bardzo. Słucham panią! - rzekłem, mając zwyczaj zwracania się tak nawet do kilkuletniej kobiety.

- Proszę pana, proszę zwolnić mego tatuśka dzisiaj z ćwiczeń. Tatuś mi od roku obiecuje, że zaprowadzi mnie do zwierzyńca w Oliwie. Tatuś zaraz znów popłynie i nie będzie go przez kilka miesięcy w domu, a potem jak zawsze nie będzie czasu i nigdy nie pójdziemy z tatuśkiem do zoo. Proszę pana, ja wiem, czego tatuś nie umie. Ja go wszystkiego nauczę. Ja wiem, co to jest koło godzinne. Potrafię je narysować. Jest to koło wielkie, które przechodzi przez oba bieguny i dane ciało niebieskie.

- A wie pani, co to jest KOŁO WIELKIE?

- Tak, proszę pana. Koło wielkie jest to takie koło, którego płaszczyzna przechodzi przez środek danej kuli. Stąd, jak pan mówił, śpiewa się: „Danaż, moja, dana...”

Zdumienie moje graniczyło z zachwytem. Przez ciekawość już tylko, czy rzeczywiście potrafiła tak dobrze opanować podyktowany uczest-

nikom kursu materiału, spytałem: - Jakie pani zna pojęcia związane z momentem obserwacji?

Mała natychmiast wyrecytowała: - Czas, kąt czasowy i kąt godzinny. CZAS liczy się od dolnego południka do 24 godzin na wschód. KĄT CZASOWY liczymy od górnego południka na zachód do 24 godzin lub do 360 stopni. Używa się go w rocznikach astronomicznych. KĄT GODZINNY, przeważnie miejscowy, jako element trójkąta biegunowego liczy się od górnego południka na wschód lub zachód, nie przekracza on wartości 12 godzin, czyli 180 stopni. Używa się do rozwiązywania wszelkich zagadnień z astronawigacji. Jest kątem przy wierzchołku wyznaczonym przez biegun.

- No to może mi jeszcze pani powie, co to jest PIERWSZY WERTYKAŁ? - wypróbowałem dziewczynkę po raz ostatni.

We wpatrzonych we mnie oczach małej widziałem tylko jedno pytanie: Pozwoli zabrać tatusia czy nie pozwoli? Gdy zrozumiała, że to koniec pytań, zauważyłem błysk zadowolenia w jej oczach i z ulgą w głosie powiedziała: - PIERWSZY WERTYKAŁ jest to KOŁO WIERZCHOŁKOWE na sferze niebieskiej, prostopadłe do POŁUDNIKA NIEBIESKIEGO, przecinające się z horyzontem astronomicznym w punktach wschodu i zachodu.

Extraordinario ifantastico - tylko te dwa słowa miałem bez przerwy na myśli, patrząc na to maleństwo owładnięte wolą pójścia z ojcem do zwierzyńca. Obdarzona rzadko spotykaną siłą woli i wyobraźni, by dopiąć celu, zadała sobie trud opanowania kilkudziesięciu definicji pojęć z astronawigacji, zanotowanych przez ojca na wykładach, żeby przekonać mnie i nauczyć ojca.

Znaczy Kapitan i Hatszepsut

Przypadek skojarzył mi „Znaczy Kapitana” ze słynną kobietą, królową-faraonem w jednej osobie. Jej dwudziestoletnie panowanie w Egipcie przypada na okres w pobliżu 1500 roku p.n.e. Po śmierci brata i zarazem męża, Totmesa II, sprawowała rządy w imieniu nieletniego Totmesa III, by po siedmiu latach zagarnąć władzę całkowicie.

Ponieważ królowe nie były uznawane przez prawo za równorzędne królom, by chociaż pozornie czynić zadość prawu, Hatszepsut kazała ryc na obeliskach i w świątyniach sceny o swym boskim pochodzeniu od powszechnie wówczas czczonego boga Amona, jej rzekomego ojca (ojcem ziemskim był Totmes I). Podczas oficjalnych ceremonii używała wszystkich oznak faraona mężczyzny, włącznie z męskimi szatami i sztuczną brodą, którą nosiła aż do śmierci w 1483 roku p.n.e.

Zainteresowanie moje królową-faraonem Hatszepsut spowodowała nie dopinana broda, lecz uwieczniona w jej świątyni w Dejr el-Bahari wyprawa floty do Puntu po drzewa kadzidłowe i inne bogactwa tej krainy.

W szczególności interesował mnie przywieziony przez tę flotę ładunek, podany w „manifestie” pisany hieroglifami na tablicach umieszczonych w świątyni.

Wyprawy do Puntu miały miejsce znacznie wcześniej, ale żadna nie została tak dokładnie i artystycznie opisana. Zawdzięczała to królowej Hatszepsut, usiłującej prowadzić politykę zagraniczną swych przodków. Fakt, że urodziła się kobieta, nie pozwalał jej stanąć na czele wojsk, poprzestawała więc na wysyłaniu poselstw lub organizowaniu wypraw handlowych, jak na przykład ta - po kadzidła dla świątyni Amona.

Nie mogąc dostać tłumaczeń tekstów zapisanych na tablicach przedstawiających ładowanie okrętów w kraju Punt i nie mając znajomego badacza hieroglifów, któremu ośmieliłbym się zabierać czas, postanowiłem odczytać je sam, pomimo że nie miałem o nich pojęcia.

Zdawałem sobie sprawę, że to, co zamierzam, zostało już dziesiątki razy przetłumaczone, omówione, zaklasyfikowane. Do tych publikacji jednak nie miałem dostępu. Do nauki musiały mi wystarczyć wiadomości w encyklopediach i bardzo popularnych książkach o starożytnym Egipcie.

Coś podobnego miałem już za sobą - dzięki nauczycielowi łaciny. By zapoznać nas, uczniów siódmej klasy gimnazjalnej (ósma była przedmaturalna), z naśladownictwem dźwięków natury w literaturze antycznej, nazwanym właśnie z grecka onomatopeją - przeczytał z oryginału „Odysei” urywek opisu burzy. Oczarował mnie i porwał tym tak bardzo, że postanowiłem usłyszany fragment sam przetłumaczyć z oryginału greckiego. Udało mi się tego dokonać - po czterdziestu latach. Ucząc się dźwięcznej mowy Odysa, dowiedziałem się, że była ona do tego stopnia zapomniana, że w średniowieczu studiowano dzieła greckich uczonych z przekładów na język łaciński. Grekę zapomniano tak dokładnie, że profesorowie, gdy się natknęli na jakieś wyrażenie greckie, opuszczali je, mówiąc przy tym: *Graecum est, non legitur* (To po grecku, to nieczytelne).

Cóż mówić o hieroglifach! Po podbiciu Egiptu przez Arabów w roku 641 n.e. na ponowne ich odczytanie trzeba było czekać wiele stuleci.

Zacząłem swą naukę od przerysowywania hieroglifów z posiadanych książek. Powtarzałem każdy dostępny mi znak po kilkanaście razy i rozumiałem, że do opanowania ich artystycznego rysunku potrzeba ogromnie dużo czasu. W jednej z książek znalazłem potwierdzenie swego „odkrycia”. Przyszli pisarze w starożytnym Egipcie rozpoczynali naukę pisania w szkołach należących do świątyni nawet od piątego roku życia, pisząc na wapiennych tabliczkach lub odłamkach kamieni. Ćwiczenia trwały wiele lat. Niekiedy dopiero po dwunastu latach nauki uczniowi wolno było przepisać coś na czystym papirusie. Pisarze byli nie tylko wspaniałymi rysownikami, lecz i malarzami. Do kolorowych rysunków używali zielonego, niebieskiego, żółtego lub białego atramentu.

Jako przyszli urzędnicy, byli przygotowywani do rozmaitych zajęć. Świadczyły o tym zachowane pytania egzaminacyjne, jak na przykład: „Jakie są racje żywności armii podczas wyprawy wojennej? Ile cegieł trzeba zużyć na budowę trasy o danych wymiarach? Ilu trzeba ludzi, by przetransportować obelisk? Jak buduje się kolosy?” Były też pytania z geografii, budownictwa kanałów i statków.

Rady nauczycieli dawane uczniom świadczyły o wysiłku pracy ucznia oraz o znajomości zagadnień wychowawczych ze strony nauczycieli. Po dziś dzień nic nie straciły na swej aktualności i wartości. Nauczyciel mówił: „Zmuś swoje serce do słuchania moich słów, a zrozumiesz płynący z nich pożytek. Ten silny, kto wprawia się codziennie. Jeśli zaniedbasz choćby jednego dnia, zostaniesz pobity!”

Z rysunków hieroglifów wynika, że uczniowie musieli być obdarzeni wielką wyobraźnią. Bez niej każdy z nich odruchowo przedstawiałby się w postaci człowieka z obu nogami na wyciągach. Bez nóg nie posunąłby się ani o jeden krok naprzód.

Na naukę o hieroglifach nie mogłem poświęcić więcej czasu niż dwa lub trzy razy w tygodniu po piętnaście minut. Bywały miesiące, w których nie mogłem zająć się nimi ani przez chwilę.

Bez znajomości historii hieroglifów trudno je zrozumieć, a jeszcze trudniej rysować, ponieważ powstały znacznie później niż język i prawdopodobnie przechodziły tysiące przemian, a z początku - jak u innych narodów - pismo nie oddawało dźwięków, lecz mówiło obrazkami. Przedmiot wyrażali jego rysunkiem. Na przykład słońce było rysowane jako słońce. Twarz - to rysunek głowy z oczami i ustami. Było to więc pismo obrazkowe.

Od takiego pisma prawdopodobnie przeszli do zapisywania pojęć związanych z obrazkami czy im pokrewnych, wyrażając odpowiednim, przyswojonym już znakiem. Słońce nie oznaczało słońca, lecz dzień, ponieważ słońce świeci w dzień. Noc i ciemność to niebo z gwiazdą na nim. Niebo rysowano w postaci długiego prostokąta wspartego na nóżkach jak gdyby wbitych w ziemię. W gwieździe bez trudu dopatrzeć się można było człowieka. Znakiem gór oznaczano obcą ziemię, ponieważ w Egipcie nie było gór.

Pod wpływem mowy zaczęły powstawać znaki odpowiadające dźwiękowo różnym pojęciom, a to dzięki odmiennym znaczeniom przy jednakowym brzmieniu. Na przykład jak u nas: lud i lód, zamek i zamek. W języku egipskim należały do nich takie pojęcia, jak motyka i kochać, kaczką i syn, ostroga i brat, dom i wychodzić.

Z czasem rysunkiem chleba można było wyrazić dźwięk „t”, rysunkiem ust - dźwięk „r”. W ten sposób znak zaczął oddawać nie przedmiot i nie pojęcie, lecz dźwięk. Ażeby czytający wiedział, który znak należy przyjąć za właściwy, za oznaczający na przykład dom, określali go umieszczając pionową kreskę pod rysunkiem domu. Kreska „mówiła”:

„rozumiej tak, jak napisano”, a słowo brzmiące tak samo, lecz znaczące: wychodzić — oddawano także rysunkiem domu, lecz opatrywano go zamiast kreski dorysowanymi dwiema nogami idącymi do przodu.

Z kolei Egipcjanie przeszli do bardziej skomplikowanych wyrażań. I tak na przykład słowo „starzec”, dźwięczące w języku egipskim jak „iaw”, rysowano w następujący sposób: rysunek pojedynczej trzciny jako dźwięk „i”; rysunek kani białołkowej jako gardłowo brzmiące „a”; pisklę przepiórki jako „w”. W sumie patrzącemu na te rysunki powinien przyjść na myśl dźwięk „iaw”, lecz nie ma co do tego pewności. Pewność uzyska się dzięki tak zwanemu determinatywowi w postaci schylonego człowieka z laską. Musimy przy tym pamiętać, że gdyby człowiek narysowany był wyprostowany i z laską, chodziłoby o dostojnika.

Bez determinatywu trudniej byłoby rozszyfrować słowa składające się z samych spółgłosek. Na przykład zespoły „rk” i „sk” można by odczytać: „rak, rok, ryk” i „sok, sak, syk”. W tym wypadku odczytanie tekstu bez determinatywu byłoby bardzo trudne.

Od roku 641 n.e. rozszyfrowywaniem hieroglifów prawie się nie zajmowano. Usiłowania w tym kierunku - bardzo nieliczne - toczyły się błędną drogą, nie dającą pożądanego rezultatu, pomimo niektórych cennych osiągnięć w postaci wykrytych determinatywów. Niezwykły rysunek hieroglifów i olbrzymia liczba rozmaitych znaków nasunęły wielu badaczom myśl, że hieroglify są pismem symbolicznym, to znaczy że rysunki przekazywały pojęcia, a nie dźwięki.

Wielki trzeba było czekać na Napoleona i Champolliona. Ten ostatni zaczął swe badania w roku 1808. Dopiero na podstawie odczytanych imion królewskich (kamień z Rosetty) i po przekonaniu się o słuszności swej pracy złożył w tej sprawie memoriał 27 września 1822 roku. Tę datę uznano za dzień narodzin nowoczesnej egiptologii.

W swym memoriale Champollion wykazał między innymi pochodzenie alfabetu oraz stwierdził, że Egipcjanie posiadali alfabet dźwiękowy na wiele lat przed pojawieniem się u nich Greków i Rzymian, że system hieroglificzny jest systemem półalfabetycznym, ponieważ Egipcjanie, podobnie jak inne narody, nie pisali samogłosek. Według niego alfabet fenicki powstał z alfabetu egipskiego. Europa - twierdził Champollion - otrzymała od starożytnego Egiptu początki nauki i sztuki, ale zobowiązana jest jeszcze za nieocenione błogosławieństwo, jakim jest pismo alfabetyczne.

Odkrycie Champolliona spowodowało olbrzymie zainteresowanie tarożytnym Egiptem i jego wpływem na kulturę europejską. Praca francuskiego egiptologa Rouge potwierdziła, że alfabet fenicki powstał z egipskiego. Inni badacze z kolei udowodnili, że z fenickiego powstały abecadła semickie, jak: hebrajskie, syryjskie, arabskie, etiopskie. Według niektórych alfabet grecki zawdzięcza swe powstanie fenickiemu. Od osadników greckich w Italii przejęli go Etruskowie, od tych zaś przeszedł do Rzymu, od Rzymian z kolei przejęli alfabet Gallowie.

Duszą alfabetu egipskiego, według Champolliona, był dźwięk — pomimo sposobu, w jaki go pisali. Nazwalibyśmy go może sposobem rebusowym.

Jeśli chodzi o naukę, to starożytnemu Egiptowi zawdzięczamy najstarszy znany podręcznik. Tak zwany „Podręcznik rachmistrza”, zawarty w egipskim „Papiusie Rhinda”, przeznaczonym bądź dla budowniczych, bądź dla zarządców wielkich majątków rolnych. Jego powstanie odnosi się nawet do roku 1760 p.n.e.

Najstarszy znany model statku z terakoty, sprzed 5000 lat p.n.e., pochodzi ze znalezisk w Dejr el-Bahari i jest typem łodzi po dziś dzień spotykanych w zachodniej Afryce.

U Homera w „Odysei” mowa jest o użyciu na statkach mocnych lin papirusowych (rozd. XXI, 391: „Tam w sieni na dole walała się lina okrętowa, mocna, papirusowa”).

W tym stadium wiadomości o hieroglifach udało mi się zdobyć książkę o wyprawie Egipcjanina imieniem Wenamon do syryjskiego portu Babylos po zakup bali cedrowych na budowę statku przeznaczonego dla boga Amona („Przygody Wenamona”). Dowiedziałem się z niej, że te statki od wieków były budowane z cedrów libańskich. W kulcie Amona taki statek odgrywał bardzo ważną rolę - na jego pokładzie bóg Amon uczestniczył w uroczystej procesji statków po Nilu od Karnaku do haremu w Luksorze w dzień Święta Doliny. Uroczystość rozpoczynało nabożeństwo, celebrowane osobiście przez faraona w świątyni Karnaku. W sanktuarium faraon składał ofiary przed ustawioną tam łodzią Amona. Składano również ofiary przed łodziami małżonki Amona, bogini Nut, i ich syna Chonsu. Po nabożeństwie następowała uroczysta procesja. Kapłani nieśli cztery łodzie na brzeg Nilu, ustawiano je na statkach i rozpoczynała się podróż Amona do Luksoru. Na czele flotyli płynęła łódź Amona, za nią łodzie: Nut, Chonsu oraz faraona i jego małżonki. Brzegiem procesji kroczyli

kapłani, żołnierze, muzykanci, śpiewacy i tancerki. Po przybyciu świętych łodzi do Luksoru składano bogom ofiary, najpierw na brzegu, a następnie przenoszono łodzie do odpowiednich sanktuariów miejscowej świątyni, gdzie faraon znów składał ofiary. W swej świątyni w Luksorze Amon przebywał kilkanaście dni, po czym równie uroczysto odbywał powrotną podróż do Karnaku.

Religia egipska kryła w sobie szczytowe osiągnięcia myśli ludzkiej - ideę łaskawego stwórcy, sprawiedliwego pana wszechświata, jedynego boga w wielu osobach, ideę jednoczącą wszystkie systemy teologiczne Egiptu. Religijne koncepcje egipskie fascynowały Greków i Rzymian. Otaczali kultem bogów z kręgu Ozyrysa, czcili Izydę. Utożsamiano ją z każdą znaną wówczas boginią i nazywano Wszehmocną Królową zamieszkałego świata i gwiazdą morza. Izyda stała się uosobieniem wdzięku, piękna, mądrości i miłości. Kult Izydy trwał jeszcze długi czas po uznaniu chrześcijaństwa za rzymską religię państwową, a potem wyznawcy tej bogini z niezwykłą łatwością stali się czcicielami Matki Boskiej. Podobno zdarzyło się nawet, że posągi Izydy, przedstawiające młodą, pełną uroku kobietę z dzieckiem na ręku, służyły później jako posągi Madonny.

Boga Amona, dla którego miano sprowadzić cedry libańskie, Grecy utożsamili z Zeusem, Rzymianie z Jowiszem, a do nas, do Polski, dotarł jako Ozyrys.

Pisany hieroglifami „wnn nfrw” - znaczy: znajdujący się stale w stanie błogosławieństwa”. Poprzez pisownię w języku greckim znalazł Ozyrys postać polską w imieniu Onufry.

To wszystko, czego się dowiedziałem o religii egipskiej, wzbudziło we mnie jeszcze większe zainteresowanie hieroglifami i spowodowało zmianę dotychczasowego nastawienia. Teraz zaczęły dla mnie „wszystkie drogi prowadzić” do Egiptu.

Moja nauka o hieroglifach, w miarę jej teoretycznego przyswajania, poszerzała jednocześnie granice styczności z „tym, czego o nich nie wiedziałem”, aż zaistniała świadomość konieczności posiadania słownika. Zaczęłam nie tylko marzyć o jego kupnie, lecz usiłowałam go nawet kupić. Dowiedziałem się, że jest słownik w języku niemieckim, składa się z kilkunastu tomów i jeśli chodzi o mnie, to musiałbym zapłacić za niego astronomiczną kwotę w markach. Postanowiłem pisać słownik sam!

Podjęta praca wprowadziła mnie w świat niespotykanego uroku - w możliwość obserwowania wysiłków utrwalania i przekazywania myśli w formie najbardziej artystycznej. Hieroglify ożyły - stały się kipiącym źródłem, podsycającym wyobraźnię. Nasze litery pisane dawniej piórem ptasim, następnie miękką stalówką - poza ustalonym znaczeniem - pozwalały odgadnąć temperament piszącego, jego szczerość, ambicje, energię, ale sama litera, sygnalizująca dźwięk, nie mówiła wiele więcej - pomimo różnic kształtu. Natomiast prawie każdy hieroglif wyzwał olbrzymi ładunek wyobraźni. Mówił przede wszystkim o klasie pisarza jako artysty, a myśli towarzyszące tworzeniu tego rysunku pozwalały sięgnąć do największych tajemnic związanych z narodzinami pisma. Wśród pisarzy egipskich musieli być żeglarze, bo wiatr, prądy i fale pozostawiły swój niezatarty ślad wśród hieroglifów. Osiem kresek, precyzyjnie ze sobą spojonych, przedstawia napięty do granic wytrzymałości pod naporem wiatru żagiel, oznacza zaś: powietrze, wiatr, burzę, sztorm, huragan. Okręt z wiosłem, wstawiony do opisu w pewnym okresie podróży morskiej, mówi, że podróż odbywała się w kierunku północnym, pod wiatr. Ten sam rysunek okrętu, ale już pod żaglem - to podróż na południe ze sprzyjającym wiatrem. Podróż rzeką „na północ” pod żaglem - to podróż z prądem. Hieroglif oznaczający wodę i wszystko, co związane z jej użyciem, jest mokry potrójnie - przedstawia trzy sfalowane powierzchnie wody, jedna nad drugą.

Znak przedstawiający winogrona - zaprasza do odpoczynku w cieniu zwisających gron owoców, z możliwością zaspokojenia w gorący dzień łaknienia orzeźwiający sokiem.

Modna dzisiaj, jako symbol człowieka, gwiazda - przedstawiana była w Egipcie poprzez postać człowieka; być może uważano, że tyle w Egipcie ludzi co gwiazd na niebie.

Pole wyrażone rosnącymi na nim trzciniami - pozwala wyobraźni widzieć olbrzymie przestrzenie porośnięte lasem trzcin. Trudności związane ze złapaniem stepowego zająca na tych przestrzeniach dały może impuls do utożsamiania zająca z czasem przyszłym.

Kilka gatunków ptaków zadziwia precyzją formy, oszczędnością kresek i pięknem rysunku w naśladowaniu natury.

Podobno pisarze niekiedy przesadzali w dążeniu do piękna - jeśli jakiś kształt hieroglifu wydał się nieodpowiedni, psujący harmonię całości napisu, dla zachowania wyrazu piękna artysta stawiał inny znak.

Po napisaniu w swym słowniku tysięcy hieroglifów nie dziwiłem się, że niektórzy współcześni egiptolodzy po dwudziestu latach pilnych studiów niczego nie opublikowali.

W komentarzach do podróży Wenamona podano, że w tamtych czasach połowa słów oznaczających statek w językach północnosemickich była pochodzenia egipskiego, a w spisach statków w języku ugarickim około 1400 roku p.n.e. również figurowały typy statków według klasyfikacji egipskiej.

W „Papiusie Lansinga” wspomina się, że załogi statków typu „mns”, należących do „domów” (właścicieli statków), w Egipcie przyjęły na pokład swój ładunek i wyszły do Syrii, a bóg każdego człowieka był z nim. Nikt z załogi tych statków nie ośmielił się powiedzieć, że znów zobaczy Egipt. Podróż na żaglowcach była tak niebezpieczna, że nie można było nawet wspomnieć przed bogami o porcie przeznaczenia, natomiast zadaniem każdego boga było ochraniać jego wyznawcę. Za mojej pamięci na żaglowcach („Lwów”, „Dar Pomorza”) był zwyczaj niewpisywania do dziennika okrętowego portu, do którego zmierzał statek. Zabieranie ze sobą swego boga przetrwało niemal do dnia dzisiejszego. Żeglarze egipscy prawdopodobnie zabierali ze sobą wyobrażenie żeglarzy nilowych Amona jako boga wiatrów. Zwyczaj ten przejęli żeglarze innych krajów. Nie mniejszym powodzeniem cieszyły się u greckich żeglarzy ikony Mikołaja Cudotwórcy, arcybiskupa Miry.

Od kilku lat prowadząc mój egipski słownik, któregoś dnia natrafiłem na oszałamiające dla mnie słowo, mianowicie: „znaczy”! Wielu Egipcjan musiało, podobnie jak kapitan Mamert Stankiewicz, używać tego słowa, badacze bowiem hieroglifów określili je mianem bezużytecznego porzekadła, nie zasługującego na tłumaczenie. W ostateczności można je było zastąpić wyrazami takimi, jak: więc, między innymi, dalejże itp. Zanim to słowo wymówiłem, niecałe, bo bez samogłosek, zobaczyłem je w postaci trzech umieszczonych pionowo przedmiotów w następującym porządku: podstawa do naczyń, usta, chleb.

Bez samogłosek brzmiało to jak „grt”, z samogłoskami może jak „garat”? Porażony tym niespodziewanym „odkryciem”, z wizją egipskiego kapitana okrętu rozpoczynającego każde swe zdanie od słowa „znaczy” - rzuciłem się do jego odszukania. Ponieważ główne moje źródło wiadomości o hieroglifach, a o kapitanie statku w szczególności, było usadowione w roku 1066 p.n.e. w syryjskim porcie Babylos, wśród

olbrzymiej liczby tam ładujących i wyładowujących ładunki z portów Morza Śródziemnego statków - po wielu trudach - wśród ich załóg odnalazłem go rozmawiającego z przybyszem z Egiptu, Wenamonem. Kapitan nazywał się „mngbt”. Według egiptologa M. Burchardta imię kapitana brzmiało: Mangabat i znaczyło tyle co „młot”. Czy używał słowa „znaczy”, nie wiem, ale znalazłem pojęcie „kapitan okrętu”. Same słowa „kapitan okrętu” w egipskim języku, podobnie jak słowo „znaczy”, najpierw zobaczyłem, a dopiero potem wymówiłem. Przede wszystkim zwrócił moją największą uwagę hieroglif oznaczający głowę, umieszczony pionowo nad znakiem ust. Obok nich hieroglif oznaczający „niebo” lub coś, co jest na wierzchu. Odczytane, zadźwięczało jak „hri”, wymawiano je może „hari”. Obok nieba hieroglif w kształcie grzebienia zębami do góry, pod nim falista kreska imitująca wodę i falę na niej, obok długi czworobok - to „lustrzana sadzawka w ogrodzie”. Ta trójka brzmi jak „mns”. Za sadzawką odwrócony znak muzycznego klucza basowego - imituje linę i wszelkie z nią związane prace, obok liny okręt - na poziomej kresce krzywa w postaci księżyca w nowiu z rogami do góry, na tylnym rogu zamocowane wiosło do sterowania, w środku nadbudówka w kształcie tronu lub krzesła. Lina i statek, pomimo że mają swe oddzielne brzmienie, w tym wypadku milczą - są determinatywami: potwierdzają, że głowa należy do kapitana okrętu, do „hri mns”, czyli może do „hari manas”.

Wszyscy badacze hieroglifów i papiirusa z opisem podróży Wenamona zgodni są, że „hri mns” przeszło do języków zachodnioeuropejskich jako pojęcie kapitana okrętu. Jednocześnie wszyscy badacze hieroglifów są zdania, że hieroglify przekazały swe główne pojęcia jako rysunki, a nie dźwięki. Opierając się na tym stwierdzeniu i pilnie trzymając się drogi prowadzącej do starożytnego Egiptu, doszedłem do przekonania, że pojęcie „kapitan okrętu” ma swe źródło w hieroglifie „hri”, przedstawionym jako głowa. Ta rzucająca się w oczy głowa musiała wpaść w oko Rzymianina i stąd *capita*, i z niej wywodząca się nazwa „kapitan”. Koniecznie chciałem znaleźć potwierdzenie słuszności mego rozumowania. Być może ktoś już także to odkrył i nawet gdzieś opisał, ale we wszystkich dostępnych mi na ten temat źródłach zawsze trafiałem na twierdzenie, że „kapitana okrętu” zawdzięczamy Rzymowi.

Naraz przyszły mi na myśl monety, często kryjące w sobie klucz do spraw nie wyjaśnionych w piśmie. Po przewertowaniu dostępnych zdjęć monet rzymskich natrafiłem na to, czego szukałem. Moneta miała na

jednej stronie dziób statku, pod nim trzy punkty i napis: *Roma*. W opisie monety podano, że znamionuje ona potęgę Rzymu. Z drugiej strony monety była głowa ukochanej Rzymu - Wenerzy. A więc na monecie miałem już głowę skojarzoną ze statkiem. Moneta pochodziła z okresu pierwszej wojny punickiej (264-241 p.n.e.). Owidiusz w swych „*Fasli*” (1.39) i Makrobeusz w „*Saturnaliach*” (1.7.22) opisali grę, jakiej oddawali się Rzymianie, a jaką my znamy pod nazwą orzeł czy reszka. Rzymianie używali słów innych - dla mnie najbardziej wymownych, a mianowicie: *capita aut navii* (głowa czy statek).

Pozostawała nie wyjaśniona sprawa, dlaczego dziób statku miał znamionować potęgę Rzymu. Opis monety tego nie podawał. Naraz olśniła mnie myśl: jeśli głowa i statek mają związek z hieroglifami - to te punkty pod dziobem również związane są ściśle z hieroglifami. Jasna sprawa! W ten sposób hieroglify mówiły, że czegoś jest mnóstwo, jak ziaren piasku! Moneta w rękach Feniqanina mówiła mu, że Roma tyle ma okrętów wojennych, co ziaren piasku. Mnóstwo! To miało oznaczać potęgę Rzymu i było wyrażone hieroglifem.

Naturalnie wszystkie moje wywody mogę zaliczyć do wiążących się z łańcuchem przypadków i zbiegiem okoliczności oraz powiedzieć, że co prawda wszystkiego można dowieść, co do czego nie istnieje pewność, ale również, że „prawo do pomyłek jest jedną z podstawowych gwarancji swobodnego myślenia”. Możliwość pomyłek jest więcej, niż sobie wyobrażałem. Te same hieroglify mają znaczenie odmienne u różnych badaczy. Kania białogłowa u innych jest orłem, sitko niektórzy uważają za przedmiot nie zidentyfikowany, a sieć rybacką za część ubrania itd.

Dzięki przypadkowemu skojarzeniu Znaczy Kapitana i Hatszepsut i najciekawszem dla mnie wywalaniu otwartych drzwi w postaci pisania słownika już ułożonego dowiedziałem się, być może wyłącznie dla siebie, że okręt w Egipcie był rodzaju żeńskiego na wiele wieków przedtem, zanim Anglicy doszli do przekonania, że ten przywilej zawdzięcza okręt kosztom swoich „szat”, nie mniejszym niż koszty szat najbogatszych kobiet, mając na myśli zaopatrzenie żaglowca w tysiące metrów kwadratowych płótna i kilometry lin.

Dzisiejsze kompanie okrętowe istniały w starożytnym Egipcie tysiące lat przed naszą erą pod nazwą domów-właścicieli okrętów. Zwyczaj nicwpisywania do dzienników okrętowych na żaglowcach portu docelowego, zanim żaglowiec się tam nie znajdzie, też chyba ma swe źródło

w Egipcie. Najwyższe honory oddawane banderom i sztandarom wywodzą się z hieroglifu oznaczającego boga - rysowanego jako sztandar. Zabieranie ze sobą w podróż swego boga przez egipskich żeglarzy miało analogię przez niemal cały wiek XX w kaplicach na statkach. Jedną z największych i najpiękniejszych była kaplica na francuskim olbrzymie oceanicznym „Normandie”.

Dzięki pragnieniu odczytania może jednego z pierwszych „manifestów”, inaczej mówiąc, spisu pokwitowań na przyjęte na statek ładunki zapoznałem się z hieroglifami i przy okazji zaspokoilem niepoważną, ale od okresu szkolnego zachowaną ciekawość, skąd pochodzi dręcząca uczniów plaga uwag czynionych przez nauczycieli czerwonym atramentem. Dowiedziałem się, że kiereszowane na czerwono wypracowania uczniów z niedostateczną oceną w tym samym kolorze na końcu mają związek z Egipcem. Czerwony atrament jednak to tylko na naszym gruncie plaga egipska, bo w Egipcie miał pozytywne zastosowanie jako wyróżnik.

Pisarze egipscy, używając dwóch atramentów - czarnego i czerwonego - czerwony stosowali do podkreślania ważnych faktów, a w szczególności dat.

Dzisiejsza klasyfikacja statków przyjęta została od Egipcjan wraz ze wspianymi linami papirusowymi - już nie mówiąc o wpływach religii, nauki, sztuki, alfabetu - to wszystko zmieniło moje przekonania o ważności Rzymu i myślę, że: wszystkie drogi prowadzą do... starożytnego Egiptu. Ale dla mnie osobiście najważniejsza jest świadomość, że pojęcie i słowa „kapitan okrętu” mają swe źródło w Egipcie i wydaje się rzeczą bardzo prawdopodobną, iż mógł być we flocie egipskiej kapitan statku, może wysłany przez samą królową Hatszepsut do Puntu, rozpoczynający, podobnie jak kapitan Mamert Stankiewicz, każde zdanie od „znaczy”, a piszący o nim opowiadania wymówiłby może tytuł „Znaczy Kapitan” słowami: „Garat hari manas”.

Nawigatorzy „trzeciej floty”

Uczelnie, mające bogate tradycje, przesiąkają nimi. Wykładowcy i wychowankowie mimo woli starają się dopasować do sprawdzonych przez lata wzorców. Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni nie posiadała ani tradycji, ani pierwowzoru, a mimo to w ciągu 13 lat swego istnienia wykształciła w murach przy Alei Zjednoczenia 3, prowadzącej prosto do morza, dziesiątki absolwentów, oficerów „trzeciej floty”, późniejszych pracowników przedsiębiorstw połowowych „Odry” i „Gryfa”, pobliskiej „Arki” i „Dalmoru”, dowodzących statkami dalekomorskimi.

Narybek Szkoły Rybołówstwa Morskiego siłą rzeczy musiał rekrutować się z całej Polski. Trudno, by na Wybrzeżu znalazła się dostateczna liczba kandydatów, którzy chcieliby poświęcić się tej niełatwej i wymagającej wielkiego zasobu wiedzy i umiejętności pracy. Bez dociekania pobudek, jakie kierowały chęcią podjęcia nauki w tak szczególnej Szkole, zadziwiła mnie różnorodność poprzednich zainteresowań i zajęć kandydatów. Niektórzy z nich już po parę lat pracowali w kopalniach, inni zaś przyszli dopiero co ze szkoły. Znaleźli się skoczkiem spadochronowi, piloci szybowców i mistrzowie bilardu, introligatorzy oraz muzycy, ogrodnicy, płetwonurkowie, szkutnicy i zawodowi brydżyści. Niektórzy przyznawali się do pisania wierszy, inni do malowania obrazów.

Cały ten narybek umieszczony w Szkole jak w torbie hippocampusa /po polsku - konika morskiego/ miał się zjawić na morzu w postaci supernawigatora, który potrafi wyszukać odpowiednie łowiska na oceanie oraz robić zaciągi w warunkach zarówno podbiegunowych, jak i tropikalnych, zakonserwować rybę i dostarczyć ją w jak najlepszym stanie do wskazanego portu. Inaczej mówiąc - każdy z absol-

wentów musiał być przystosowany do życia w morzu, znać jego prawa, umieć poruszać się po nim od Arktyki po Antarktydę.

Spośród wielu przedmiotów, które musi poznać przyszły kapitan rybacki - myśliwy i łowca na wodach całego świata - są takie, które uczą, jak znaleźć drogę na łowiska odległych mórz, ćwiczą w najtrudniejszej sztuce nawigacyjnego „znalezienia się” - określenia swej pozycji. A jest to chleb powszedni nawigatora-rybaka. Dobry kapitan rybacki to przede wszystkim dobry nawigator.

Sztuka określania drogi i pozycji za pomocą gwiazd znana była od momentu wyjścia człowieka na morze. Zawsze w jednym i tym samym miejscu na ciemnym niebie widoczna Gwiazda Polarna, dźwięcznie przez innych zwana Estrella del Norte lub Stella Maris, dała początek astronawigacji - nawigacji przy pomocy gwiazd.

Był okres, gdy sekstant i astronawigacja zaczęły znajdować wielu przeciwników, w osobach wielbiących ułatwienia w określaniu pozycji za pomocą najrozmaitszych „odcieni” namiarów radiowych, tak zwanej nawigacji technicznej. Jakże pozorne okazało się pozbawienie tytułu królowej nauk morskich astronawigacji! Pomimo ciągle nowych udoskonaleń, których znaczenie jest bezsprzeczne a negowanie ich byłoby popadaniem w drugą skrajność - stary sekstant w rękach dobrego nawigatora przez długie lata będzie sprawdzianem własnych umiejętności i wskazań przyrządów.

Całe zagadnienie astronawigacji sprowadza się do założenia: jeśli znajduję się w danej chwili w danym miejscu - to wszystkie widziane przeze mnie ciała niebieskie muszą się znajdować na ściśle określonej wysokości. Jeśli ciało niebieskie widzę wyżej niż się spodziewałem, to znaczy, że znajduję się bliżej niż obliczyłem, i odwrotnie. Mierzenie wysokości ciał niebieskich /słońca, księżycy, planet, gwiazd/ przy pomocy sekstantu, szkicowanie map i rysowanie na nich odcinka koła, z którego mogę widzieć dane ciało niebieskie na danej wysokości i w danym momencie - to podstawowe ćwiczenia z astronawigacji we wszystkich szkołach morskich świata.

Zanim gdyńska Szkoła Rybołówstwa Morskiego otrzymała dalekomorski supertrawler, jej uczniowie, pozbawieni jakiegokolwiek statku szkolnego, uczyli się „łapania” wysokości gwiazd nad... talerzem z czarną kawą zbożową. Kąt odmierzony sekstantem pomiędzy gwiazdą widzianą na niebie a jej obrazem odbitym w kawie zbożowej, podzielony przez dwa, był żądaną wysokością gwiazdy lub innego ciała

niebieskiego. Dziesiątki godzin spędzono nad tym prymitywnym instrumentem astronomicznym, jakim był talerz pełen gwiazd odbitych z jasnego nieba, mrugających w „małej zbożowej”, który mieścił w sobie nie tylko cały horyzont ówczesnej szkoły, lecz i długi okres jej bytowania. Talerz wypełniony gwiazdami, zatopionymi w czarnej kawie, zastępował horyzonty odległych łowisk, na które mieli kiedyś wyruszyć. Za to dzisiaj ci, którzy łapali gwiazdy w talerzu, dowodzą trawlerami na tych w talerzu ongiś widzianych łowiskach.

Szerokość geograficzna przeszło 71° North, długość około 25° East - to akwen, na którym znaleźli się „moi chłopcy” podczas pierwszej wyprawy do krainy Wiecznej Nocy na nowo otrzymanym przez Szkołę trawlerze. Nikłe szczątki zimowego dnia zatrzymały się na granicy 66 i pół stopnia szerokości północnej. Wody Morza Barentsa obfitują w tym czasie w ryby, sztormy i śnieżyce. Sprawozdania chłopców z tej wyprawy przypominały opowiadania Jacka Londona o poszukiwaczach złota z Czterdziestej Mili. Ich ogarnęła podobna gorączka złota i przybrała postać hazardu zmuszającego do zrobienia jak największej liczba zaciągów na olbrzymiej oceanicznej fali. Nawigacja wśród śnieżyc, ucieczki przed sztormami pomiędzy czarne czeluście bezdennych fiordów, gdzie nie można rzucić kotwicy, życie w wiecznej nocy, w stałym napięciu uwagi i czujności tworzą atmosferę, w której zaledwie w ciągu jednego rejsu myśli płochego chłopca potrafią zmienić się w dojrzałą świadomość nawigatora.

Do pierwszego „połowu gwiazd” na morzu uczniowie przygotowali się z ogromnym entuzjazmem. Sami postanowili, że każdy z nich musi zrobić po sto obserwacji, a to znaczy: odmierzyć sekstantem wysokość ciała niebieskiego i zapisać jego „czas”, obliczyć wysokość teoretyczną tego ciała niebieskiego dla obranej pozycji i porównać z odmierzoną, naszkicować mapę i odcinek linii, na której może się w tym momencie znajdować statek. Obliczenie jednej takiej linii wraz z jej wykreśleniem zajmuje doświadczonemu nawigatorowi około 24 minut, zatem sto takich obserwacji pochłonie dwa tysiące czterysta minut, czyli czterdzieści godzin. To wszystko miało być wykonane w ciągu rejsu trwającego siedemnaście dni. Jednak tych sto obserwacji to zaledwie minimum, po nich nawigator zaczyna nabierać wprawy i zafania do określonych przez siebie pozycji, zaczyna rozumieć sekstant, poznawać gwiazdozbiory. Najważniejsze zaś - zaczyna zdawać sobie sprawę z dokładności, jaką osiągnął.

Uczniowie, którzy szykowali się do pierwszego „połowu gwiazd”, byli również pierwszymi, którzy uczestniczyli w połowach ryb na supertrawlerze /trawler szkolny „Turlejski” - jego nazwy nigdy K. O. Borchardt nie wymienił z uwagi na komunistyczny życiorys patrona, Jana Turlejskiego - przypis red./ Ich postawa i zapał wzbudziły podziw starszego oficera, obchodzącego w tym czasie swe pięćdziesięciolecie służby na morzu kmdr. Mieczysława Burhardta. Oto, co opowiadał o chłopcach: „Z podziwem patrzyłem na tych malców, zziębniętych podczas wyciągania sieci i porządkowania ryb na pokładzie - przy wietrze, mrozie i fali. Nie dali się jednak zapędzić pod pokład, aż do wykończenia roboty, wykonywanej wspólnie z wyćwiczoną i odpowiednio ubraną załogą. Na wieczornej zbiórce uważałem za swój obowiązek ucisnąć każdemu chłopcu rękę i wyrazić uznanie dla jego hartu, wytrwałości i przezwyciężenia słabości”.

Głównym celem wyprawy były połowy ryb i powrót z pełnymi ładowniami. Ćwiczenia z astronawigacji stanowiły raczej dobrowolną pracę chłopców, którzy po zaciągach, zamiast wypoczywać, zabierali się do „łapania gwiazd”. Niewielu ludzi - oprócz rybaków - zrozumie, co to znaczy zziębniętymi i zmęczonymi od wyciągania sieci rękoma, namokłymi od czyszczenia i solenia ryb, na kołyszącym się statku brać do ręki ołówki i zasiadać do pisania. Co to znaczy, wśród specyficznego zapachu statków rybackich opanować zmęczenie i senność, obliczać, logarytmować dziesiątki linii pozycyjnych, kreślić je na mapie, a przy tym nie martwić się i nie zniechęcać, jeśli nie są dokładne i nie zostały zaliczone. Nawigatorowi nie wolno się mylić. Jego błędy mogą kosztować życie ludzkie i życie statku lub - łagodniej biorąc - spowodować „uderzenie w krajobraz”, czyli osadzenie statku na mieliźnie.

Zestawienie wyników połowów: dwieście czterdzieści beczek ryby, przeszło tysiąc „złowionych” słońc, dwa księżycy, kilkadziesiąt słońc złapanych w momencie kulminacji i kilkaset metodą przypołudnikową, osiemdziesiąt pozycji z trzech gwiazd, trzydzieści z Jowisza i gwiazd, trzydzieści siedem pięknych okazów szerokości geograficznej z Estrella del Norte.

W podróży tej zapisali w dzienniku okrętowym szerokość 20° Nord i długość 20° West - a nigdy nie chcieli wierzyć, gdy podczas wykładów mówiłem im, że pójda na łowiska Islandii, Nowej Funlandii Zachodniej lub Południowej Afryki czy Oceanu Indyjskiego. Po oczach

było widać, że słysząc te proroctwa, każdy z nich śpiewa w duchu: „Mów dalej, mów dalej, mów jeszcze. Ja bajki tak lubię ogromnie... ”

Tymczasem powracających spod bieguna chłopców Szkoła powitała niespodzianką. Właściwie niespodzianki były trzy. Wyglądały uroczco, miały tytuły magistrów oraz szaty niewieście i były niemal w tym samym wieku, co nasi polarnicy. To, że uczyły, to głupstwo, ale podczas przerw lekcyjnych dyżurowały na korytarzu i miały za zadanie uważać, by któryś z nich nie wyrządził sobie krzywdy. Tego było za wiele nawet dla najspokojniejszych. Obmyślili zemstę. Chcecie nas pilnować? Dobra! Pilnujcie aż do śmierci. I pożenili z nimi swych kolegów.

xxx

Sensacja! Powstał pierwszy gabinet „naukowy” - gabinet nawigacyjny. Jego największą atrakcją była wyfroterowana posadzka. Wszystkie pozostałe podłogi smarowało się ciemną mazią pyłochłonna. Nowe przyrządy nawigacyjne nie budziły w chłopcach tyle entuzjazmu, co posadzka. Nawigatorzy chodzili po gabinecie jak po meczecie - bez butów, nawet nogi krzeseł i stolików podkleili suknem. Mosiężne pokrywy kompasów były przyćmione blaskiem posadzki. Kropką nad „i” w przygotowanym do uroczystego otwarcia gabinecie był napis z misternie wyciętych z drewna liter greckich: PANTA REI.

Lustracji gabinetu dokonać miał minister żeglugi, w asyście innych osób oficjalnych i przełożonych Szkoły. Piętnaście minut przed wizytacją postanowiłem wpaść do gabinetu, by zetrzeć ewentualnie nie dostreżony pył. Drzwi zastałem zamknięte. Zacząłem pukać. Jednak podobnie jak w „Kubusiu Puchatku” - im bardziej pukałem, tym bardziej nikt nie otwierał. Gdy zawołałem głośno: PROSZĘ NATYCHMIAST OTWORZYĆ! - drzwi bezszelestnie się otworzyły.

Gabinet był wyposażony w nowe stoliki do pracy na mapach. Na każdym stoliku miała leżeć mapa, na niej pełny rysunek nawigatora: ekierki, liniały, cyrkle, transportery, ołówki, gumki.

Z trzech najbliższych stolików mapy były zdjęte. Na wylakierowanej przez chłopców powierzchni stołów widać było wyraźne odbicie trójkątów utworzonych z lepkiego płynu. „MANDARYN! ” - przemknęło mi przez głowę. Był to w tym okresie najbardziej modny napój, coś w rodzaju likieru.

Na twarzach nawigatorów nie było widać ani odrobiny skruchy, żalu, nawet przestachu. Przeciwnie, wyglądali na bardzo pewnych siebie, zadowolonych. Byli uśmiechnięci, nawet uroczyści.

- Chłopcy! Czyście poszaleli? Minister! Dyrektorzy! Cała świta ...

Nie dali mi dokończyć. Najbardziej rozradowany i uroczysty oświadczył:

-I DZIEWCZYNAJEST!

Automatycznie zaczęła we mnie działać przestroga: „niczemu się nie dziwić, chcąc spokojnie przejść przez życie”.

- Gdzie? - spytałem możliwie najspokojniej.

- TUTAJ! - odpowiedzieli chórem, wskazując palcami na szafę, w której wisiały logi.

Podszedłem do szafy i otworzyłem drzwi. W cieniu przyrządów do mierzenia szybkości stała uroczą blondynka w wieczorowej sukni, lekko zapłonią. Wyszła z szafy z godnością królowej z bajki.

- MOJA NARZECZONA! - przedstawił mi ją najwyższy przestępca. - WŁAŚNIE ZARĘCZYLIŚMY SIĘ.

Mieli rację. Czy można było znaleźć bardziej godne takiej uroczystości miejsce niż gabinet nawigacyjny o promieniejącej, nieskalanej czystości posadzki, wyposażony w mapy i przyrządy, które przez całe życie będą towarzyszyły nawigatorowi tak, jak i żona?

Trzeba było na wszystko popatrzeć oczami nawigatora, a potem być na ślubie. Ale wszystko PANTA REI.

xxx

Wspomnienia o wyprawach na Daleką Północ są najtrwalsze, najgłębsze i najserdeczniejsze. Sztormami owiana, ubielona śnieżycami Wyspa Niedźwiedzia, aż hen, koło 73 równoleżnika szerokości północnej, występuje w opowiadaniach i sprawozdaniach z podróży nawigatorów jako coś, co dało najbardziej wartościowe przeżycia.

Zaciągi przy mroźnej pogodzie na dużej fali mają bez porównania większy urok niż na podzwrotnikowych, lustrzanych łowiskach Cap Blanco. Wspomnienia i opisy połowów za kręgiem polarnym można ująć jednym zdaniem, wyrażonym przed wiekami w zwięzłej łacinie: Periculum maris spes lucris superat - niebezpieczeństwa na morzu posiadają największą wartość.

Łowiska leżące na zachód od Grenlandii otworzyły nowy rozdział w życiu „trzeciej floty”. Na kartkach dzienników okrętowych zjawiał się znany z historii poławiaczy wielorybów przyładek Farewell. Za nim,

ku biegunowi ciągnie się Ziemia i Zatoka Baffina - wylegarnia najwyższych gór lodowych.

Zaciągi wśród srebrzących się nad ciemną wodą kryształowych pałaców zaczęły zacierać nawet urok Wyspy Niedźwiedziej. Nawigacja wśród gór lodowych wydawała się rozrywką w porównaniu z takimi olbrzymami. Wyrzucenie sieci stwarzało konieczność wnikliwej znajomości prądów, temperatury, zasolenia, składu chemicznego wody, rodzaju dna, gatunków planktonu, gatunków ryb - nie mówiąc już o warunkach atmosferycznych.

Trałowana sieć nie pozwala zamknąć się na zacisznym mostku i zdać na dokładność automatycznych przyrządów elektromagnetycznych, za których sprawą morze zza burty przeniosło się na ekrany radarów. Nawigatorzy „trzeciej floty” stali się spadkobiercami wiedzy ludzi spod żagli. Atlasy z mapami łowisk uzupełniły mapy pilotowe oceanów. Do wiedzy nawigatora doszła w „trzeciej flocie” konieczność poznania olbrzymiej wiedzy biologicznej, techniki konserwacji ryb i techniki połowów, znajomość wytrzymałości sprzętu połowowego oraz umiejętność jego naprawy. Tylko połączenie dwóch specjalności - nawigatora i łowcy-tropiciela - wytworzyło typ współczesnego rybaka uzbrojonego w wiedzę dawniejszego żeglarza, korzystającego z najnowszych zdobyczy techniki, bez utraty bezpośredniego kontaktu z morzem.

xxx

Jeden trawler jako statek szkolny okazał się niewystarczający. Doszły jeszcze dwa żaglowce szkolne do pomocy. One właśnie wypłynęły w rejs kurtuazyjno-nawigacyjny na Północ. Po dojściu do szerokości szkieł, którymi się idzie do Sztokholmu, wzięły kurs na sześć tysięcy wysp. Na największej z nich znajduje się Mariehamm. Żaglowce szkolne całego świata zawijają tutaj, by złożyć hołd człowiekowi, który nie ma równych sobie w historii żeglarstwa. Jest nim kapitan Gustaw Erickson.

Mając dziesięć lat rozpoczął pracę na żaglowcu jako chłopak sprząający kabiny. Później awansował kolejno na pomocnika kucharza, kucharza, bosmana, oficera. Pod koniec zeszłego stulecia, jako dziewiętnastoletni kapitan dowodził żaglowcem „Adela”, przewożąc ładunki drewna do portów Morza Północnego. Do czterdziestego pierwszego roku życia dowodził dużymi żaglowcami, przemierzając gościńce wodne całej kuli ziemskiej. Wówczas to „połknął kotwicę”, a mówiąc języ-

kiem lądowym, został właścicielem żaglowca „Tjeremai”. Potem stan swego posiadania zwiększał z roku na rok, ratując najpiękniejsze żaglowce od śmierci przez pocięcie na złom. Wśród uratowanych przez kapitana Gustawa Ericksona żaglowców znalazły się tak słynne i wielkie, jak „Peking” i „Patosi”, a nikomu nieznany dotychczas Mariehamm stał się Mekką żaglowców i żeglarzy, odwiedzających ostatniego romantycznego wikinga.

Dwa nasze żaglowce weszły do Mariehammu, a nasi młodzi nawigatorzy mieli stanąć przed państwem Erickson. Niepokój był wielki, jak się zachowają przed tą parą ludzi, mających największą skałę parównawczą, znających adeptów szkół morskich całego świata. Trudno było wychowywać chłopców specjalnie przed tą wizytą czy też kazać im być grzecznymi i układnymi podczas kilkudniowego postoj. Przecież do Szkoły przychodzą na ogół chłopcy wcale nie cisi i potulni, lecz właśnie silni jak maszyny, o słabych jeszcze hamulcach.

Urok pani Erickson, jaki wywarła na swych gościach, był zrozumiały. Była wysoka, piękną blondynką, władającą swobodnie ośmioma językami. Ale jak oni potrafili oczarować panią Erickson, to na zawsze pozostanie tajemnicą i największym wyczynem nawigatorów „trzeciej floty”. Wytworni w każdej sytuacji, w trakcie przyjęć, na wycieczkach autokarem podczas zwiedzania wyspy, w stosunku do siebie samych mieli tylko miły uśmiech i same uprzejmości.

Na pytanie pani Erickson, czy chcieliby coś wypić, odpowiedzieli, że owszem, z przyjemnością.

- Ale co? - zapytała przemiła gospodyni.

- Lemoniadę! - odpowiedzieli chórem. - My nigdy nic innego w kraju nie pijemy.

„Krótka Koszulka”

21 grudnia 1869 roku w Greenock spod „krótkiej koszulki” wyłonił się kształt jednego z najpiękniejszych herbacianych kliprów. Kształt tak wytworny, że współcześni twierdzili, iż ma on wygląd najbardziej „wyrafinowanego” jachtu. Podobnie jak wszystkie ówczesne jachty, pomalowany był na czarno. Ozdobą tego klipra był galion w postaci pięknej kobiety z rozwianymi czarnymi włosami, z wyciągniętą prawą ręką usiłującą jak gdyby coś złapać. Ta piękna kobieta miała na sobie tylko króciutką koszulkę, od której rozpoczynała się stewa wspaniałego klipra. Jego nazwa po szkocku brzmiała „Cutty Sark”, co w tłumaczeniu na język polski znaczy właśnie „Krótka Koszulka”.

Właściciele klipra, nadając mu tę nazwę podczas wodowania w poniedziałek 23 listopada 1869 roku w stoczni Woodyard Dumbarton, upamiętnili nią poemat szkockiego poety Roberta Burnsa (1759-1796) pod tytułem „*Tom O’Shanter*”, którego bohaterem jest Szkot o tym samym imieniu. Oto jego przygody w wielkim skrócie.

Tom porzucił swą żonę Kate, uciekając na siwej klaczy zwanej Mag. W drodze upił się i pogrążył w stan pomiędzy rzeczywistością a niedorzecznymi wytworami bujnej wyobraźni, sprowadzającymi widziadła. Najbardziej podobał mu się taniec prześlicznej czarownicy imieniem Nannie, ubranej w krótką koszulkę czy rodzaj tuniki. W tańcu udawała kobietę w opałach. Był to taniec perfidny, przewrotny, ale czarujący. Przedstawiała w nim, że się broni, że kogoś kopie, cały czas skacząc. Doprowadziła swym tańcem towarzyszącego Tomowi szatana do strasznych mąk z pożądania. Jęczał i wił się, nie będąc w stanie ustać w miejscu.

„Szatańskie” myśli ogarnęły również Toma, stracił panowanie nad sobą i ryknął, co miał sił: „*Weil done, Cutty Sark!*” (Brawo, Krótka Koszulko!).

Potem nastąpiła ciemność. Tom z wielkim trudem dopadł swej klaczy. W tłumie rozległy się okrzyki: „Łapcie złodzieja!” Gonili Toma ludzie

i czarownice, a na ich czele biegła z wyciągniętą ręką prześliczna czarownica Nannie. Przy moście zdołała go prawie dogonić. Złapała jego klacz za ogon, pozostawiając biednej Maggie jedynie kikut.

W marcu 1869 roku w stoczni Woodyard Dumbarton położono stępkę pod herbaciany kliper, mający spełnić najtajniejsze pragnienia ojca i syna, zrzeszonych właścicieli Towarzystwa Okrętowego pod nazwą John Willis and Son. Założycielem tego towarzystwa był ojciec właściciela „Cutty Sark”, John Willis, urodzony w Berwick-on-Tweed. W wieku czternastu lat, po awanturze z ojczymem, uciekł z domu na morze. Pracując jako chłopak na różnych statkach dorabiał sobie w nowo otworzonych West India Docks, gdzie pucował elegantom ich wellingtony zabrudzone podczas drogi przez błotniska otaczające doki. Za otrzymane pieniądze kupował struny do gitar, a następnie sprzedawał je z wielkim zyskiem czarnym gitarzystom w Indiach Zachodnich. Stamtąd przywoził beczułki z tamarynem (z którego wyrabiano powidła), słoiki z imbirem i cukierki. Sprzedawał to wszystko właścicielowi sklepu z towarami kolonialnymi, George’owi Yatesowi. Ten skrzętny ciułacz, gdy został kapitanem, miał dostateczną fortunę, by kupić żaglowiec. Założył własną kompanię okrętową i sam wydawał instrukcje zatrudnionym w niej kapitanom. Interesował się wszystkimi robotami na swych żagowcach, sprawdzając wykonane prace pod nieobecność kapitanów zajętych w tym czasie na lądzie.

Jego syn, John Willis, też kapitan, nie przepadał za bardzo za robotami na statkach, wystarczyło mu to, że był właścicielem. Natomiast jego syn, kapitan John Willis, dowodził żaglowcami ojca i przystąpił z nim do spółki pod nazwą John Willis and Son.

Ten najmłodszy z Willsów znany był w całym londyńskim City jako „*Old White Hat*” (Stary Biały Cylinder), cięty w języku, bardzo dowcipny, a przy tym wytrwały w swych zamierzeniach. Wolał mieć obrotnego kapitana-szelmę, przynoszącego dochód, niż głupca. „Obrotny może i weźmie pieniądze również dla siebie, ale głupiec nie zrobi pieniędzy ani dla statku, ani dla siebie”. Kapitanom swoim zabraniał zabierania w podróż żon, choć sam był ulubieńcem kobiet i lubił kobiety. To właśnie on nadał swemu kliprowi nazwę „Cutty Sark” („Krótka Koszulka”).

Nie tylko dbano o zachowanie tajemnicy konstrukcji „Cutty Sark”, by z wiadomości na ten temat nie skorzystano przy budowie innych kliprów w Glasgow i Greenock, ale również czyniono wszystko, by

wodowaniu nie towarzyszyły złe wróżby, jak na przykład nierozbicie się butelki, rzuconej zbyt słabo. Kapitan Moodie pouczył swą małżonkę, jak ma cisnąć butelką. I rozprysnęła się na drobniutkie kawałki. Matką chrzestną „Cutty Sark” była Janett Cassels, żona jednego z najbardziej doświadczonych kapitanów. Towarzystwo okrętowe John Wills and Son powierzyło właśnie jemu pieczę nad budową klipra, mającego być najszybszym na świecie.

W pierwszą swą podróż wyruszyła „Cutty Sark” 13 stycznia 1870 roku pod dowództwem kapitana Moodie. W swych trzech pierwszych podróżach na „Cutty Sark” kapitan George Moodie osiągnął prędkość 17,5 węzła. Okazało się, że nowy kształt rufy „Cutty Sark” był tak dobrze pomyślany, że nawet w „ryczących czterdziestkach” późniejszy jej dowódca, kapitan Woodget, chodził po rufie w najbardziej eleganckich pantoflach, zwanych „*carpet slippers*”, i rzadko kiedy były zmoczone.

Wyrzeźbienie galionu Nannie powierzył *Old White Hat* najlepszemu w owych czasach rzeźbiarzowi, F. Helleyerowi, bez oglądania się na koszty. Oddał on Nannie w momencie, gdy z wyciągniętą ręką, z rozwianymi od pędu czarnymi włosami zdołała pochwycić ogon siwej klaczy Toma. Rzeźba była arcydziełem. Niestety, podczas podróży pod dowództwem kapitana Woodgeta przez „ryczące czterdziestki” fale urwały głowę i rękę pięknej Nannie. Dorobione nowe nie dorównały pierwszej wersji. Jednocześnie z galionem zamówił *Old White Hat* u rzeźbiarza dwie duże płaskorzeźby umieszczone tak, by oglądający mogli się z nich dowiedzieć, kim był Tom O'Shanter. Płaskorzeźba umieszczona bliżej rufy przedstawiała Toma na jego siwej klaczy Mag, natomiast bliżej dziobu tańczące czarownice. Nagie. Niestety... były to czasy wiktoriańskie (1837-1901). Płaskorzeźbę uznano za zbyt wszeteczną i *Old White Hat* był zmuszony usunąć ją z publicznego widoku.

Miał *White* ifaf-Willis inne przykre przeżycie ze swoją „Krótką Koszulką”. Jeden z kapitanów „Cutty Sark”, F. Moore, uważając siebie za artystę niepośledniej miary, postanowił ożywić marmurowo białe policzki Nannie, malując je na różowo. Bezwiednie naruszył obowiązujące w tych czasach tabu - galiony musiały mieć marmurowo białe twarze. Wtedy nawet ojciec Willis wpadł w szal na widok takiej profanacji i kazał najlepszymi emaliami przywrócić pierwotny wygląd twarzy Nannie.

Przyjął się zwyczaj, że podczas postoju „Cutty Sark” w porcie załoga umieszczała w wyciągniętej ręce Nannie koński ogon.

W roku 1885 dowództwo „Cutty Sark” objął kapitan Dick Woodget, powszechnie uważany za najlepszego kapitana ówczesnych kliprów. Urodził się 21 grudnia 1845 roku w rodzinie farmera z Burnham Norton. Od dziecka zdradzał wielkie poczucie godności osobistej. W dziesiątym roku życia zostaje oddany do szkoły w Burnham Norton, znanej z „wychowania” polegającego głównie na biciu kijem. Gdy nauczyciel chciał zastosować ten „instrument wychowawczy” wobec małego Dicka, ten ugryzł go w nogę i uciekł do domu. Był pełen najdziwniejszych pomysłów i dowcipów, ogromnego poczucia humoru. Oddano go do prywatnej szkoły w Deepdale, ale gdy tylko ukończył szesnaście lat, wyruszył na morze. Zaokrętował się jako chłopak na jednomasztową 80-tonową barcę „Johns”. Potem wraz z wiekiem i szybko przyswajaną wiedzą - na kolejne żaglowce, w 1881 roku został kapitanem „Goldstream”, a w 1885 „Cutty Sark”.

Doświadczony jako malec kijem, nigdy żadnego ucznia i marynarza nie ukarał. Uczniowie przepadali za nim, mówiąc: „Jest jednym z nas, my jesteśmy z nim”. Najbardziej imponował załodze, gdy podczas największego sztormu był zawsze pełen humoru i znał sytuację, w jakiej się znajduje. Nie dawał marynarzom pracy, której by sam nie mógł wykonać. Załoga nigdy nie odczuwała z nim strachu w najtrudniejszych chwilach. Nie pił, nie palił, a gdy owdowiał, ożenił się po raz drugi. Uwielbiał zwierzęta. Na „Cutty Sark” miał wspaniałą odmianę psów, szkockich owczarków (*collies*). By załoga też miała jakąś rozrywkę, kupił dwie małpy.

Był niesłychanie przezorny. Stale sam sprawdzał cały takielunek. W miejscach najbardziej zagrożonych dawał nowe liny stalowe. Pomiędzy dodatkowych kosztów *Old White Hat* nie szczędził na to pieniędzy. Gdy zszedł na ląd, kupił sobie posiadłość i zaczął gospodarować. Kochając zwierzęta, miał ich najrozmaitsze gatunki, a one, podobnie jak uczniowie, przepadały za jego towarzystwem. Sprawiał przechodniom niepowszedni widok, idąc na spacer w towarzystwie kur, indyków, kaczek, królików, krowy i dwóch prosiaczków. Trzej synowie kapitana Woodgeta byli też kapitanami, ale już na parowcach, na Dalekim Wschodzie, a sam kapitan Dick Woodget w wieku lat siedemdziesięciu pięciu próbował jeszcze ujeździć młodego żrebaka własnego chowu. Szczęśliwie skończyło się tylko na podbitym oku kapitana.

Z reklamą, że będzie najszybszy, 17 listopada 1868 roku wyruszył w swą dziewiątą podróż do Melbourne kliper herbaciany „Ther-

mopylae", zbudowany w stoczni Walter Hood of Aberdeen przez sławnego wówczas architekta żaglowców, Bernarda Waymoutha, dla towarzystwa okrętowego George Thomsons Aberdeen Linę. Jego prędkość postanowili zaćmić ojciec i syn Willisowie, kładąc stępkę pod herbaciany klipper, zaprojektowany przez nowo wschodzącą gwiazdę architektury żaglowców, Herculesa Lintona, w nowo powstałej stoczni Scott and Linton. Oba klipy miały przybliżone wymiary i tonaż: tonaż „Thermopylae” 991, „Cutty Sark” 963.

Walka o zwycięstwo w prędkości była zatem postanowiona, gdy kładziono stępkę pod „Cutty Sark”, i trwała do roku 1885, do zawodów z ładunkiem wełny z Australii do Londynu. Do zwycięstwa „Cutty Sark” nad „Thermopylae” przyczyniła się w pewnym stopniu, jeśli rzecz potraktować humorystycznie, żona kapitana „Thermopylae”, pani Kam beli. Otóż podczas postojów w portach, w oczekiwaniu na ładunek, kapitanowie kliprów odwiedzali się wzajemnie. Na przyjęciach na „Thermopylae” pani Kambell, wnikająca we wszystkie szczegóły związane z jej ukochanym kliprem, nie mogła się powstrzymać od chwaleń go w sposób określany jako granie na nerwach goszczonych kapitanów, a więc prawdopodobnie i nerwach kapitana Woodgeta. Widomym symbolem czujności i zwycięstwa „Thermopylae” był umieszczony na maszcie klipra złoty kogut. Ta próżna chęć pozbawiła swego czasu na chwilę cierpliwości pełnego humoru kapitana Woodgeta. Podczas postoju w Melbourne, gdy klipper „Thermopylae” przechodził koło „Cutty Sark”, kapitan Woodget w obecności trzeciego oficera wyszeptał do siebie: „Ściągnę tego przekłętą błazna z masztu” (tłumaczenie nie może oddać dokładnie tego, o czym myślał kapitan Woodget).

Podczas pierwszej podróży „Thermopylae” naraziły się na pośmiewisko z tą czujnością. Zawinił stróż nocny, ale złotego koguta skradziono w nocy. Drugi rejs był jeszcze bardziej bolesny. Podczas postoju w Foochow w oczekiwaniu na ładunek, znów dzięki senności stróża nocnego, złodzieje podpłynęli łodzią pod burzę i skradli wszystkie liny i bloki dające się zdjąć z pokładu.

W roku 1885 „Cutty Sark” wracała do Londynu pod dowództwem kapitana Moore. W Kanale przeciął jej kurs przybrzeżny statek o szkockiej nazwie „Tam O'Shanter”, co znaczy po polsku „beret szkocki z pomponem”. Załoga rozpoznała w galionie piękną czarownicę Nannie, burzliwym oklaskom nie było końca.

Walka „Cutty Sark” i „Thermopylae” o pierwszeństwo w prędkości była powszechnie znana w sferach żeglugowych, podobnie jak „koncerty” pani Kambell na nerwach goszczonych kapitanów. W roku 1885 oba klipy prawie jednocześnie opuściły Sydney. „Cutty Sark” 16 października o godzinie 1 popołudniu, „Thermopylae” 18 października o 7.25 rano. Do Ushant (Ouessant, francuskiej wyspy u wrót Kanału) przysły: „Cutty Sark” po 67 dniach, „Thermopylae” po 79 dniach.

Z powodu przeciwnego wiatru sztormowego w Kanale „Cutty Sark” straciła 6 dni i do Londynu weszła po 73, „Thermopylae” po 80 dniach.

Radość z tego powodu ojca i syna Willisów nie da się opisać. Gdy „Cutty Sark” 17 lutego 1886 roku szykowała się do wyjścia do Szanghaju, z rana urządzono przyjęcie na pokładzie, a potem w salonie „Cutty Sark”. W salonie przy winie i cygarach ojciec Willis wznosił toast na cześć kapitana Woodgeta, za zwycięstwo, zdrowie i szczęśliwą następną podróż. Jednocześnie ze schowka wyjął paczkę zawiniętą w brązowy papier. Ku zdumieniu obecnych, po rozwinięciu ukazała się „Złota Cutty Sark” - w dowód największego uznania dla wiedzy i umiejętności kapitana Woodgeta. Model był przystosowany do umieszczenia go na maszcie. Zawołano trzeciego oficera R.L. Andrewesa, by ten natychmiast go tam umieścił. Przy gorących oklaskach zebranych gości, przy ogólnym entuzjazmie obecnych w East India Docks wzruszonym z radości głosem *O Id White Hat* skomenderował: „Skocz, chłopcze, i zacumuj go na grotmaszcie”, a potem głosem jeszcze bardziej wzruszonym dodał: „*Weil done, 'Cutty Sark!*” Następnie Andrewes skoczył z want na galion „Cutty Sark” i nałożył Nannie krótką koszulkę utkana z złotych nici. Wieść o wielkim zwycięstwie „Cutty Sark” i o złotej koszulce obiegła nawet Bałtyk.

Według kapitana Woodgeta otrzymana przez niego „Złota Cutty Sark” zrobiona była z białego metalu i pozłacana. Wraz z głównym masztem została zmyta z pokładu „Cutty Sark” podczas sztormu koło Przylądka Dobrej Nadziei w roku 1917, gdy „Cutty Sark” pływała pod portugalską banderą. Pomimo że zmieniono jej wówczas nazwę na „Ferreira”, załoga nie nazywała jej nigdy inaczej, jak „Pequina Camisola”.

Wręczenie kapitanowi Woodgetowi przez Willisów złotego modelu „Cutty Sark” było nie tylko wyrazem radości z powodu zwycięstwa „Cutty Sark” nad „Thermopylae”, lecz również dowodem uznania dla wiedzy żeglarsko-nawigacyjnej kapitana Woodgeta i jego wielkiej

umiejętności dowodzenia załogą w najtrudniejszych sytuacjach sztormowych.

Dlaczego o tym opowiadam?... Bo pierwszą „Złotą Cutty Sark” otrzymał kapitan Dick Woodget 17 lutego 1886 roku, ostatnią zaś - komendant „Daru Pomorza, kapitan ż.w. Tadeusz Olechnowicz”, 8 sierpnia 1980 roku w Amsterdamie z rąk królowej holenderskiej Beatrycy.

Że są dziś tacy fachowcy morscy, jak kapitan Olechnowicz, dzieje się tak, że dawno temu zrobiono początek - ruszyła polska edukacja morska.

Od podniesienia bandery 8 grudnia 1920 roku nad gmachem „Szkoły Don Kichotów”, za których do maja 1926 roku uważano uczniów Szkoły Morskiej w Tczewie, do 8 sierpnia 1980 roku, daty otrzymania przez kapitana Tadeusza Olechnowicza nagrody The Cutty Sark Trophy (złoty model herbacianego klipra „Cutty Sark”) minęło sześćdziesiąt lat. Nagrody uważanej za dowód najwyższego uznania dla wiedzy żeglarskiej i wychowawczej oraz rycerskości na morzu, a nie za sportowe zwycięstwo. Zlot żaglowców w Amsterdamie zgromadził trzy miliony miłośników żeglarstwa. Za przyznaniem kapitanowi „Daru Pomorza”, Tadeuszowi Olechnowiczowi, nagrody głosowało tajnie 110 kapitanów - to znaczy wszyscy. Dla nas, z Tczewa, było to wielkie zwycięstwo romantycznych Don Kichotów, dla których „czucie i wiara” silniej przemawiała „niż mędrców szkiełko i oko”.

Dzieli kapitana Tadeusza Olechnowicza od kapitana Dicka Woodgeta dziewięćdziesiąt jeden lat, a przecież obu ich łączy ten sam romantyzm, ten sam stosunek do załogi i ta sama wielka przezorność. Takiego przygotowania do objęcia dowództwa nie miał żaden z poprzednich komendantów ani na „Lwowie”, ani na „Darze Pomorza”.

Nie wdając się w szczegóły, mogę stwierdzić, że przygotowanie kapitana Tadeusza Olechnowicza wynika z olbrzymiego dorobku w dziedzinie wiedzy praktycznej. Absolwent Szkoły Morskiej w Gdyni z roku 1957, praktykę zawodową rozpoczął jako młodszy marynarz na motorowcu „Generał Walter” (jednocześnie studiując zaocznie na Wydziale Transportu Morskiego w Sopocie), by przechodząc kolejne szczeble „morskiej kariery” w roku 1975 objąć funkcję kapitana „Daru

* Kapitan Tadeusz Olechnowicz urodził się w Wilnie 20 VIII 1936 roku.

Pomorza” - najpierw jako zastępca, w roku 1976 jako dubler, a od 31 marca 1977 roku jako komendant „Daru”.

Przebieg służby mówi za siebie. Natomiast przezorność ma być może kapitan Olechnowicz większą nawet niż kapitan Woodget. Nie wiedząc nic w Wilnie o Szkole Morskiej w Tczewie, szykowałem się w latach 1921-1922 do jednej ze szkół morskich we Francji, pochłaniając wymaganą mnogość literatury francuskiej. W trakcie tego trafił mi w ręce zupełnie nie objęty programem egzaminów dobry podręcznik grafologii. Od tego czasu zacząłem się nią interesować. Pismo kapitana Olechnowicza mówi mi, że po raz pierwszy od lat sześćdziesięciu mam do czynienia z tak przezornym (według grafologii) człowiekiem, przezornym do tego stopnia, że pisząc na końcu słowa małe „i”, nie odrywa pióra od momentu rozpoczęcia pionowej kreski aż do postawienia nad nią kropki.

Przezorność obdarzonego tą cechą kapitana żeglugi wielkiej, komendanta żaglowca szkolnego, wiąże się również z opanowaniem do najdrobniejszych szczegółów wiedzy nawigacyjnej i z umiejętnością rządzenia ludźmi - tym wszystkim, co jest wymagane od dobrego dowódcy fregaty.

Posiadanie wymienionych zalet kapitan Olechnowicz potwierdził, gdy 23 października 1983 roku podczas parady w Osace dowodzony przez niego „Dar Pomorza” wszedł do portu jako pierwszy z żaglowców pod żaglami (wszystkie przed nim weszły pod motorami) na oczach 200 tysięcy Japończyków. Tłum bił brawo w uznaniu dla żaglowca i jego załogi.

Swój wyczyn w Osace kapitan Olechnowicz zaćmił innym. Gdy w drodze do portu Nachodka na „Darze Pomorza” student Benenowski spadł z rei do morza, dowódca natychmiast wydał komendy, które sprawnie wykonane dały taki efekt, że już po niespełna dziewięciu minutach Benenowski - cały i zdrowy - znalazł się na pokładzie.

Cały manewr olbrzymiej fregaty i akcja ratunkowa odbyły się przy prędkości 10 węzłów.

Spis treści

Przedmowa.....	5
Narodziny „Kolebki”.....	9
Siedmiu królów, dwie królowe, jeden światy.....	11
Chevalier sans peurat sans reproche.....	21
Kolebka nawigatorów.....	29
Rękopis kapitana Koski.....	43
Horyzont.....	52
Najstarszy kompas i królowa Jadwiga.....	58
Znaczy, równik na rumbie.....	67
Melodie bosmańskiego gwizdka.....	82
Pierwszy Polak, który widział NOL.....	85
Korsarze.....	87
Jabłko nieustraszonych.....	89
Wio, siwki!.....	92
Ellenai.....	100
Sagan.....	105
„Sława”.....	112
Bez skazy.....	120
Kopciuszek.....	123
„Niechaj mię Zośka...”.....	125
Jarlowie.....	131
„Czy dlatego bijesz tego chłopca...”.....	135
Chyba nam się to śniło.....	138
Apoksyomenes.....	141
Potem, potem.....	147
Bocianie gniazdo.....	153
Trzynaście Beauforta.....	158
4 L = SDSL.....	170
„Dziadek” Bielski.....	174
Pigłu.....	182

Byka nie było.....	189
Słońce zaszło dziś nieprawidłowo.....	197
Na rozkaz królowej.....	216
„Dziadek do orzechów”.....	225
Suchy dok.....	243
Gwiazdy, króle i dama.....	281
Oliwski zwierzyniec i astronawigacja.....	291
Znaczy kapitan i Hatszepsut.....	297
Nawigatorzy „trzeciej floty”.....	308
„Krótka koszulka”.....	316