WŁODZIMIERZ GRYCNER

Życie marynarskie

Włodzimierz Grycner

Życie marynarskie

Wydawnictwo Psychoskok
Konin 2020

Włodzimierz Grycner

„Życie marynarskie”

Copyright © by **Włodzimierz Grycner**, 2020

Copyright © by **Wydawnictwo Psychoskok Sp. z o.o.** 2020

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie

może być reprodukowana, powielana i udostępniana w jakiejkolwiek formie bez pisemnej zgody wydawcy.

Redaktor prowadząca: **Renata Grześkowiak**

Projekt okładki: **Włodzimierz Grycner**

Skład epub, mobi i pdf: **Kamil Skitek**

ISBN: **978-83-8119-646-8**

Wydawnictwo Psychoskok Sp. z o.o.

ul. Spółdzielców 3, pok. 325, 62-510 Konin

tel. (63) 242 02 02, kom. 695-943-706

http://www.psychoskok.pl/

http://wydawnictwo.psychoskok.pl/

e-mail:wydawnictwo@psychoskok.pl

Spis treści:

Wstęp 6
Od Autora 8
Peesemka 44
Na Kubie 56
Mój murzyn 63
I am Johnson 71
Samobójczy skok 77
Smutny koniec „Olsztyna” 82
Berberyjki 87
REWOLUCJA 1970 91
Piwożłop 98
Mielizny 109
W Leningradzie 115
Dolarowy debiut 126
Judy 135
ŚMIERĆ KAPITANA 139
Saksy 144
Na mieliźnie 152
Jak zostałem kapitanem 156
Kapitan „Rdza” 164
Bazar Karaiby 168
Kapitaństwo 187
Mayday „Niewiadów” 204
Lodowy rejs 214
Przeznaczenie 224
M/s „Nordtrader” 233
M/s „Startrader” 244
Rio de Janeiro 257
Daleki Wschód 263
Mayday last time 275
Monika 280
Marynarska pomoc 284

Orzeł 290
W sztormie 303
Powrót na „Orła” 314
Na „Orle” 325
Ostatni rejs m/s „Siekierki” 335
Samotny żeglarz 351
Pożar 361
Chrzest morski 367

Wstęp

Kapitan żeglugi wielkiej Włodzimierz Grycner to szalenie barwna postać. Jako kapitan i jako człowiek. Obdarzony poczuciem humoru, optymistycznie nastawiony do świata i ludzi, zyskuje ich sympatię. A to ważne, zwłaszcza, gdy sprawuje się funkcję kapitana. Obdarzony cechą wspaniałego gawędziarza, przelewa na papier równie barwne opowiadania. To niewydumane opowieści, ale powstałe z potrzeby pisania autentyki. Opis, ale jakże barwny, zdarzeń ekstremalnych, także na pozór zwyczajnych, rutynowych, jakie towarzyszą ludziom wykonującym zawód marynarza w nie zawsze sprzyjającym im żywiole morskim. Trzeba wrażliwości postrzegania, lecz także doświadczenia i swoistego zbratania się z morzem, zrozumienia jego reguł, aby z talentem i wnikliwością opisywać codzienność marynarskiego życia. Nie każdemu prawdziwemu marynarzowi, niezależnie od lat służby na morzu i liczby przebytych mil morskich, zostało to dane. Tylko nieliczni, po latach fascynacji środowiskiem morskim, zapragnęli je opisać. Myślę, że tak stało się, gdy chodzi o Włodzimierza Grycnera. Upewnia mnie w tym fakt, że byłem jego wykładowcą na kursie kapitanów żeglugi małej, a następnie - wielkiej. Osiągane przez Włodzimierza Grycnera coraz wyższe szczeble kariery zawodowej

śledziłem, obserwując jego coraz bardziej ukształtowany warsztat pisarski. Zamieszczał opowiadania w „Morzu”, „Kurierze Morskim”, „Morzu i Ziemi” coraz lepsze, coraz bardziej literacko dojrzałe, jak chociażby zamieszczone w tej książce:

„Jak zostałem kapitanem”, „Mayday last time”, lub „W sztormie”. Kapitan żeglugi wielkiej Włodzimierz Grycner to przede wszystkim zawodowiec. Ileż to kursów kończył, aby nie pozostać w tyle. Zawsze lubił i lubi sięgać do najwyższej poprzeczki. Taki jego charakter. Trudno zatem dziwić się, że załogi statków, którymi dowodził, odnosiły się do niego z całkowitym zaufaniem. Jego cechą jest i to, aby być pierwszym wśród równych.

Komandor Marynarki Wojennej mgr Eugeniusz Koczorowski

Eugeniusz Koczorowski, 1929, w Bydgoszczy. Komandor marynarki wojennej, pisarz, malarz i historyk.

Autor 23 książek i 300 obrazów. Jego prace malarskie prezentowane były na 18 wystawach indywidualnych i 3 wystawach zbiorowych.

Mieszka w Sopocie.

Od Autora

To ja! W wieku 2 lat.

Najstarsze moje wspomnienia sięgają sześciu lat. Zamykam oczy i widzę kilka scen, jak ze starego filmu. Zaczynają się od przedszkola. Ojciec ciągnie mnie za ucho, a ja nie chcę iść. Płaczę, wyrywam się. Nie cierpię przedszkola.

Ale dlaczego? Tego już nie pamiętam. Następna scenka. Oto stoję na prawdziwej scenie, a wszyscy namawiają mnie do wyrecytowania wierszyka. Stoję zacięty. Ze złości wierszyka im nie wyrecytuję.

Mój krótki pobyt w przedszkolu kończy się wyrzuceniem. Pobiłem rówieśnika w piaskownicy! Widzę dokładnie, jak to się stało. Waliłem go łopatką po głowie.

I znowu nie wiem, dlaczego. Potem Rodzice próbowali mnie jeszcze gdzieś ulokować, ale uciekałem. Spędzałem długie godziny na niemieckim cmentarzu, albo w przypadkowej bramie. W młynie, obok którego mieszkaliśmy, majster targał mnie za ucho.

Wyrywał mi paczkę papierosów „Górnik". Kupiłem je za pieniądze otrzymane od Mamy. Dawała mi je, gdy nie chciałem jeść kalafiora, albo pić tranu. Potem za te „Górniki" dostałem tęgie lanie od Ojca. Ciekawe, jak dobrze zapamiętałem te lania... Miałem też inne skłonności. Oto siedzę na długich schodach naszego domu w towarzystwie dwóch dziewczynek. Bawimy się w doktora. A doktorem jestem ja.

Na tych ekscytujących badaniach przyłapuje nas starszy brat. I znowu Ojciec z laniem. Kiedy indziej znalazłem w mieszkaniu sąsiadki złoty naszyjnik. Leżał za kanapą. Zaniosłem go w prezencie Mamie. I powiedziałem, że znalazłem na ulicy.

Wkrótce zrozpaczona sąsiadka zwierzyła się Mamie, że zgubiła kosztowny naszyjnik. Zaś Mama na to, że nic straconego, gdyż Włodziu znalazł go na ulicy. Dla odmiany, wszyscy mnie teraz chwalili. Wszystko to działo się w Chełmży, na Pomorzu. Przeprowadziliśmy się tam w czterdziestym ósmym z Wielebnowa, który był wioską pod Kielcami. W Chełmży - jak mawiano – „ziamia pankła i wyloł

się fiut”. Urodziłem się właśnie w Wielebnowie. Natomiast w dowodzie osobistym zapisano, że w Łopusznie. Może dlatego, że tam, jako dwulatek, pieszo kroczyłem do chrztu? W czasie zawieruchy wojennej Rodzice uciekli z Kielc na wieś, do rodziny. W Chałmży zamieszkaliśmy na parterze willi byłego właściciela młynów, Niemca. Z okien naszego nowego domu roztaczał się widok na czarny ostrosłup spichlerza. Obok pracował młyn. Poprzedni właściciel tych wspaniałości, Niemiec Rymer, został jakoby zastrzelony przez Ruskich w swojej – czyli teraz naszej – piwnicy. Pracownicy młyna opowiadali o kufrach złota, które podobno ukrył gdzieś tuż przed śmiercią. Z tego powodu, od pierwszej chwili, szukaliśmy z bratem skarbu. Opukiwaliśmy ściany, a nawet wierciliśmy w nich dziury. Martwiło nas tylko, że nie możemy przeszukać piętra, gdzie zamieszkali obcy ludzie. Wszakże okazało się, że opowieści nie były do końca zmyśleniem.

Przez płot naszego ogródka, obserwowaliśmy pewnego dnia, jak milicjanci wynosili skrzynie ze złotem. Znaleziono je w mieszkaniu staruszki, od dawna przymierającej głodem. Okazało się, że staruszka była kiedyś sprzątaczką u Rymera i dosłownie spała na złocie. W jej piwnicy leżały skrzynki ze złotem, z lekka tylko przykryte ziemniakami. Przy łóżku natomiast stała metrowej wielkości figura Świętego Antoniego, cała ze złota. Aby nie rzucała się w oczy, pomalowano ją w różne kolorki. Wszystko wydało się wówczas, gdy staruszka chciała sprzedać pierścionek.

Brakowało jej pieniędzy na wyżywienie, ale zażądała bardzo niskiej ceny. Jubilerowi wydało się to podejrzane.

No i zakapował staruszkę. Mój starszy brat dręczył się potem, że nie przyszła z tym pierścionkiem do nas. Ludziska straszyli, że duch Rymera zemści się. I wtedy zaczął mi się śnić.

Gonił mnie po krętych schodach piwnicy, a na plecach czułem jego straszliwy oddech. Przez całe lata budziłem się zlany potem, z krzykiem na ustach. W piwnicy, pod balkonem, znajdował się sekretny, zamurowany pokój. To w nim zapewne Rymer trzymał swoje skarby. Jednak gdy przyjechaliśmy do Chełmży, w ścianie owego pokoju była już wielka dziura, przez co przestał on być sekretny. Wnętrze ziało pustką. Skarby Rymera – o ile tam były – dawno wyparowały. Sąsiadki plotkowały, że po wojnie grasował tu pewien facet, który ciężarówką wywoził dobytek z willi. Nawet krany powyrywał! Ojciec dostał posadę w NIK-u. Był rzeczoznawcą od ziarna. I dlatego dostał służbowe mieszkanie w byłej willi Rymera. Zamieszkaliśmy na parterze, mając trzy pokoje, oszkloną werandę, kuchnię ze spiżarnią, łazienkę i ogromny korytarz, na którym grałem z bratem w piłkę. Drzwi między dużymi pokojami były rozsuwane i chowały się w ścianach. Czułem się dumny z naszego wspaniałego domu. Tym bardziej, że wokół rozlewał się piękny ogródek, z dwiema jabłonkami, drzewkami wiśni, czereśni i śliwki. Mama dostała pracę laborantki w młynie i żyło nam się szczęśliwie. Niestety, nie byliśmy z bratem rodowitymi „chałmżyniokami”.

Kosztowało to nas początkowo masę przelanej w bójkach krwi, podczas których tłukliśmy się z miejscowymi. Pamiętam, że rzucono we mnie ciężkim butem w plecy, gdy próbowałem przyłączyć się do dzieci, bawiących się na Świńskim Targu. Mój brat stoczył wtedy w mojej obronie ciężką walkę ze starszym od siebie garbusem. Ale najgorsza była miejscowa gwara, której z bratem nie rozumieliśmy, co nas czyniło wyrzutkami społeczeństwa. Jako wyrzutki, skazani byliśmy początkowo na zabawy w młynie i spichlerzu, w którym przechowywano zboże. Były to zresztą wspaniałe wyprawy w nieznane, w dodatku zabronione. Bawiłem się też niekiedy z dziećmi sąsiada z góry, ale one cierpiały na jakąś dziwną chorobę, przez co nie mogły chodzić. Chełmżyńskie starsze dzieci długo mnie przeganiały, przezywając „Grycek". Pewną pociechą było piękne, duże jezioro, nad którym spędzaliśmy z bratem wspaniałe wakacje. To tam właśnie mój braciszek nauczył mnie pływać. Po prostu, gdy miałem sześć lat, wrzucił mnie z pomostu do wody. Było to wstrętne. Ale z dzikiego przestrachu, błyskawicznie nauczyłem się pływać. I w rok później startowałem już w zawodach na krytym basenie! Nawiasem, był to wówczas jedyny kryty basen w województwie bydgoskim, a wybudowała go nasza cukrownia, przed wojną największa w Europie. Wreszcie dorosłem do szkoły podstawowej. Pamiętam, że na korytarzu przepychałem się do drzwi klasy. Musiałem nawet stoczyć walkę z liderem kolejki!

I do klasy wszedłem pierwszy! Szkoła podstawowa Towarzystwa Przyjaciół Dzieci to długa historia, przesiąknięta walką o przetrwanie. Do klasy chodzili ze mną tak zwani przerośnięci. Czyli tacy, którzy nie skończyli w terminie edukacji z powodu wojny.

Lub – po prostu – byli na to za tępi. Najbardziej wstydliwy incydent przeżyłem od razu w pierwszej klasie. Kiedy siadałem, kolega z następnej ławki podstawił mi pióro na sztorc. Podskoczyłem z bólu, a stalówka wbiła mi się w tyłek. Pani nauczycielka natychmiast wyciągnęła mnie na środek klasy, po czym publicznie ściągnęła mi spodnie i majtki. Stalówka została z ciała wyrwana, ale co to był za wstyd! Oto dziewczyny oglądały mnie na golasa! Więc przysiągłem wrednemu koledze zemstę. Po lekcjach zaczaiłem się i trochę go poturbowałem, Szkoda, bo okazał się synem dyrektora liceum. Zrobiła się z tego cała afera. Taki miałem początek. A potem kolejne klasy zaliczałem, tłukąc się ze wszystkimi. Trwało to tak długo, dopóki nie stworzyłem własnej „bandy". Wtedy zaczęto się z nami liczyć. Miałem jednak przechlapane u woźnego, a co gorsza – u dyrektora Szczupaka. Woźny czatował na mnie, gdzie się dało i profilaktycznie walił mnie w łeb. A potem prowadził do dyrektora Szczupaka, który był sadystycznym łysolem, z wklęśniętą czaszką. Wieść niosła, że tę wklęśniętą czaszkę sprezentował mu jeden z przerośniętych. Teraz Szczupak mścił się na kim popadło. Zaś na mnie w szczególności. Zawsze ustawiał mnie pod ścianą i walił zaciśniętą pięścią w czoło. Naturalnie, głowa odbijała się od

ściany, a ja oczekiwałem następnego ciosu. Kiedyś stałem na boisku, gdy nagle otrzymałem potężny cios w potylicę. Zaryłem głową w piasek. Zanim oprzytomniałem, już woźny ciągnął mnie za ucho do Szczupaka. Ale udało mi się wyrwać i uciec na drzewo, które rosło na boisku. Potem musiałem tam tkwić przez kilka godzin.

Woźny najpierw mnie pilnował, lecz w końcu zrezygnował. Tym razem mi się upiekło. Ale Mamę regularnie wzywano do szkoły. Kryła mnie jednak przed Ojcem, więc lania nie było. Wszakże nigdy nie naskarżyłem w domu na Szczupaka, ani na woźnego. Przyzwyczajono mnie bowiem od maleńkości, że życie to ciągła walka. W pierwszej klasie zapisano mnie do zuchów. W wakacje wyjechałem na swój pierwszy obóz harcerski. Był na nim zresztą również mój starszy brat. Mieszkaliśmy pod namiotami, w lesie. Wieść niosła, że okoliczni chłopi napadają na harcerzy.

Którejś nocy obóz zalała woda, gwałtownie spadająca z gór po ulewnym deszczu.

Wtedy to wysłano mnie na wartę do obozu dowódcy. Moja nowa służba zaczynała się o północy. Las trzeszczał złowrogo. Wydawało mi się, że to idą miejscowi chłopi.

Cały drżałem z wielkiej emocji. Trzymałem w dłoniach kij i pilnowałem, aby mi nie ukradli flagi hufca. Nagle w wysokiej trawie zauważyłem czołgające się dwa cienie. – Stój! Kto idzie?! Hasło! – wrzasnąłem, jak mnie uczono. Nikt jednak nie odpowiedział. W chwilę potem dwa draby podbiegły do mnie. Wyrwałem gwizdek z kieszeni i zacząłem gwizdać, ile sił w płucach. Ale byłem za słaby. Draby zabrały

mi gwizdek i zerwały flagę. Wtedy zacząłem głośno wzywać pomocy. Nagle wkoło zapaliły się latarki. W ich świetle zobaczyłem, że moi prześladowcy noszą harcerskie mundury.

Pochwalono moją czujność. A potem, rozdygotanego, posłano natychmiast spać.

Nie miałem więcej takich przyjemności na tym obozie. W drugiej klasie zorganizowano w harcówce szopkę na Święta Bożego Narodzenia. Wśród świętych stał też Święty Józef Stalin – Ojciec Wszystkich Dzieci. Dobrze, że nikt za to nie dostał po krzyżu.

Pamiętam też, jak wszyscy w szkole płakali, gdy Święty Józef z Kremla umarł. Tak było! A w trzeciej klasie zakochałem się w koleżance. Jasia była najpiękniejsza i najzdolniejsza. Z tych powodów ciągnąłem ją za warkocz, a ona kopała mnie w goleń. Taka to była nasza miłość. Tuż za szkolnym murem rozciągał się niemiecki cmentarz, na którym spędzałem większość wolnego czasu. Cmentarz był zrujnowany i porośnięty gęsto krzakami, przez co idealnie się nadawał do zabaw w podchody i walki na kije. Każda „banda” miała tu swój bunkier, przerobiony z jakiegoś grobowca. Któregoś wieczoru na cmentarzu utknęła mi noga w dziurze. Okazało się, że to wierzchołek starego grobu. Szybko poszerzyłem otwór i wślizgnąłem do wnętrza, głową w dół. Na szczęście, nic mi się nie stało. Grobowiec bowiem okazał się spory. Poturlałem się tylko po stercie piachu, który latami wsypywał się przez otwór, w jakim utknęła mi stopa. Niestety, zgubiłem latarkę.

Nie czułem jednak strachu. Byłem przyzwyczajony do grobowców, cmentarza i ciemności. Po krótkich poszukiwaniach odnalazłem latarkę. Grobowiec miał rozmiary sporego pokoju. Stały tam trzy duże, cynowe trumny. A także jedna, mniejsza.

Byłem uszczęśliwiony. Oto odkryłem grobowiec, o którym nikt z nas jeszcze nie wiedział. Moja "banda" będzie miała idealną kryjówkę. Następnego dnia przesunęliśmy trumny, które odtąd zaczęły nam służyć za ławki- trumien nigdy nie otwieraliśmy.

A potem dumnie zakurzyliśmy papierosa! To była świetna kryjówka. Milicja często przeczesywała cmentarz, ale nas nigdy nie znalazła. My trzymaliśmy tam wszystkie nasze skarby – sztylety, broń, kilka bagnetów. Kiedyś przyniosłem do domu pistolet parabellum. Nieszczęśliwie jednak znalazł go Ojciec i znowu dostałem rżnięcie. Niestety, niejako przy okazji, straciłem moją najcenniejszą broń. Lecz na cmentarzu często znajdowaliśmy różne rodzaje broni, więc długo nie cierpiałem. Kiedyś odkryliśmy podziemny korytarz. Podobno łączył cmentarz z katedrą. Był bardzo długi. Ktoś nawet powiedział, że ciągnie się pod całym miastem.

Jak głosiła wieść, na początku wojny bronili się w nim przed Niemcami polscy marynarze. Nie mogliśmy jednak tego wszystkiego sprawdzić, gdyż korytarz był w pewnym miejscu zawalony. W ten sposób została przekreślona również nasza wyprawa po skarby, które, jak uważaliśmy, gdzieś w korytarzu zostały ukryte. Milicja jednak ciągle

deptała nam po piętach. Raz nawet zarobiłem pałą przez tyłek, kiedy zwisałem na cmentarnym murze. Chodziło o to, że hałasowaliśmy i milicjanci wiedzieli, że ktoś się na cmentarzu kręci. Urządzaliśmy strzelania ze starej, zardzewiałej broni. Mocowaliśmy, na przykład, stary karabin do drzewa, a potem ciągnęliśmy za sznurek, przywiązany do cyngla. Co tu dużo mówić, cmentarz był moim drugim domem, a "banda" drugą rodziną. Na lekcjach religii, prowadzonych przy pięknej trzynastowiecznej katedrze, zajęła się mną i bratem siostra zakonna, Kornelia. Była piękną kobietą, wszechstronnie wykształconą. A także przemiłą opiekunką. Braciszka nauczyła ministrantury.

Służył potem do mszy świętej. Chodziliśmy też do niej na lekcje gry na pianinie.

Ale ja chyba jeszcze nie dojrzałem do tych nauk, bo ministrantury nie opanowałem, zaś z lekcji muzyki uciekałem. Ojciec zapisał mnie wtedy do dziecięcego zespołu mandolinistów, występującego w domu kultury cukrowni Chełmża. Przez cały rok targałem struny małej mandolinki, ale muzykiem jednak nie zostałem. Niebawem zresztą zespół rozwiązano. Przyznać muszę, że najlepiej czułem się na wagarach. A wagary świetnie udawały się w cudzych sadach. Wprawdzie mieliśmy własny sad i bardzo smaczne owoce, lecz znacznie bardziej smakowały mi cudze. Nazywało się to „chodzeniem na fruchtę". Czasami gonił nas właściciel. Kiedyś nawet spadłem z wysokiego drzewa wprost pod jego nogi. Ale żadnej krzywdy mi nie zrobił. Przestraszył się bardziej, niż ja.

Przede wszystkim martwił się, czy mi się coś nie stało... W piątej klasie dogoniliśmy przerośniętego. Nazywali go Jasiu Kipa, ponieważ zbierał po rynsztokach pety. Jasiu siedział zawsze w ostatniej ławce i się onanizował. Potem pokazywał nam efekty owych działań w pudełku po zapałkach.

Dziewczęta nerwowo chichotały, domyślając się chyba, czym się Kipa zajmuje w ostatniej ławce. Po lekcjach Jasiu zabierał nas na cmentarz, gdzie nam demonstrował swoje męskie uzbrojenie w działaniu. Bardzo się martwiłem, gdyż nie wychodziło mi tak, jak Kipie-znaczy nie byłem jeszcze mężczyzną. Wszystkie nasze „bandy" od niepamiętnych lat walczyły z Aliantami.

Tak nazywano sezonowych robotników, przyjeżdżających do cukrowni na jesienną kampanię. Starsi nam opowiadali, kto ilu Aliantów załatwił, co zdarzało się jeszcze przed wojną. Podobno były też wypadki śmiertelne. Dlatego i my, zgodnie z tradycją, szykowaliśmy się do walki z tymi cholernymi Aliantami. Przybywało ich na kampanię cukrową około trzystu. Było więc z kim walczyć. Pod koniec podstawówki miałem już dobrze wyszkoloną „ bandę". W rzutach kamieniami byliśmy najlepsi. Niekiedy jeździliśmy na dworzec kolejowy, gdzie napadaliśmy i obijaliśmy przyjezdnych. Naturalnie, w ogóle ich nie znaliśmy, robiliśmy to dla czystego treningu. Ojciec mój zmienił pracę. Został głównym księgowym w papierni w Chełmży. Miał teraz trochę więcej czasu i pilnował mnie lepiej. Ale i tak urywałem się z domu, a rodzice nie wiedzieli, co robię.

Dla rozrywki i na złość majstrowi, który niegdyś przyłapał mnie na paleniu „Górników”, często strzelałem z procy w okna młyna i spichlerza. Potem z ukrycia obserwowałem, jak majster wymienia szyby na nowe.

A gdy odchodził, wybijałem je na nowo. Któregoś lata zrzuciłem sobie na nogę szynę kolejową , przez co musiałem przez wiele miesięcy chodzić w gipsie.

W takim stanie odwiedzałem częściej naszą, przepiękną katedrę. Nastrajała mnie bogobojnie. Kiedyś modliłem się przed figurą Świętego Antoniego. I nagle wydało mi się, że do mnie przemówił. Od tej chwili właśnie tego świętego wyróżniałem moimi modlitwami. W końcu przysiągłem, że na bierzmowaniu przyjmę jego imię.

Słowa dotrzymałem. W ten sposób mam teraz trzy imiona. Włodzimierz, Edward – to po Ojcu – i Antoni właśnie po Świętym Antonim. Ale gdy tylko zdjąłem gips, znowu jezioro stało się moją największą rozrywką. Całymi dniami pływałem, zresztą pod czujnym okiem trenera. Nawiasem, mój brat, Andrzej, był już wtedy mistrzem Pomorza w stylu klasycznym. Razem z nim wybieraliśmy się często na rybki. Na połów wypływaliśmy naszym największym skarbem, czyli łodzią wiosłową, którą trzymaliśmy na przystani u księdza. Nieroz przy trzcinie płutko wpluntało sie w zielsko, rwała sie gimpa, a brały tylko żgaje. W wolnym tłumaczeniu ze swojskiego na polski znaczyło to, że niekiedy spławik wplątał się w zielsko, rwała żyłka, a brały tylko cierniki. Ale, mimo wszystko, łowiliśmy wytrwale do pierwszej grubej ryby. W ostatniej klasie podstawówki trener Rydel wciągnął

nas do klubu wioślarskiego. Zaczęliśmy trenować w czwórkę na „Klepie”. Wiosłowałem na szlaku, a szarpali ze mną wiosła – Adaś Zdrojewski, Kaziu Kasprzyk i Rysiu Wasilewski.

Trener Rydel - kiedyś sam szlakowy – zdobył przed laty mistrzostwo Polski w ósemkach dla Legii Chełmża. W tym czasie miejscowa Legia liczyła się także w pływaniu. Prowadziła również drugoligową drużynę bokserską!... Po półrocznym treningu nasza wioślarska czwóreczka zaczęła odnosić sukcesy. Kiedyś na wyjazdowych regatach dołożyliśmy wszystkim, mimo że spadłem z wózka i tyłkiem jeździłem po szynach. Natomiast zimą szalałem na łyżwach i nartach. Nie zaniedbywałem jednak pływania, które trenowałem na krytym basenie. Nabawiłem się od tego zapalenia zatok.

Nigdy nie miałem czasu na wysuszenie włosów i wyskakiwałem z mokrą głową na mróz. W tym z grubsza czasie wymyśliliśmy nową, zimową zabawę. Na zakręcie drogi należało złapać się ciężarowego samochodu i jechać za nim na drewnianych trepach. Naturalnie, im góra była większa, tym lepiej. Zwykle udawało mi się złapać ciężarówkę przy Świńskim Targu. Jechałem potem z góry aż do samego krzyża, gdzie mieszkał Adam. Naukę w szkole podstawowej zakończył pożegnalny bal. Było bardzo uroczyście. W pewnej chwili zajrzałem do klasy, gdzie zgromadzono ciasta. I wtedy ktoś mnie walnął w potylicę. To znowu był woźny. Rozpłakałem się ze złości. Kopnąłem go w goleń i uciekłem do domu. Nie chciałem potem wrócić

na bal. Dopiero specjalna delegacja namówiła mnie do tego. Moi rodzice, którzy byli na balu, nie chcieli tego incydentu puścić płazem. Zmusili woźnego do publicznych przeprosin. Zdarzyło się to w dziejach szkoły po raz pierwszy. I tym małym triumfem zakończyło się moje dzieciństwo. Młodość zacząłem od egzaminów wstępnych do ogólniaka, którego właśnie kończył mój brat. Na egzaminie ściągnąłem ze ściągi wypracowanie na temat „Opowieść o prawdziwym człowieku", po czym zostałem licealistą. Na pierwszym wuefie stoczyłem walkę ze Zdzichem Wiśniewskim i rozkwasiłem mu nos. Od tego czasu nikt się mnie nie czepiał. Dostałem pseudo „Piguła", z racji „piguł", jakie rozdzielałem lewym sierpowym. Moja wielka miłość z podstawówki, Jasia, którą targałem niegdyś za warkocz, także zdała do ogólniaka. Nadal się w niej podkochiwałem, tyle że platonicznie.

Do moich treningów pływackich i wioślarskich doszły teraz boks z kulturystyką.

Boks trenowałem w Pomorzaninie Toruń, jak również w domu. Pod nieobecność rodziców usuwałem meble z największego pokoju i sparowaliśmy z kolegami.

Byli nimi wicemistrz Polski w wadze półciężkiej Lewandowski i mistrz Pomorza w piórkowej, Jaworski. Kiedyś w ferworze walki zapomnieliśmy o świeżo wymalowanych ścianach i pozostawiliśmy na nich czerwone wzorki z naszej krwi, którą obficie broczyliśmy. Mój brat także trenował boks, tłukąc się po jakiś ringach.

Pamiętam, że kiedyś wrócił z połamanymi żebrami, ale rodzicom bał się przyznać, że to przez boks.

Rozdzielam „Piguły”, koledze Jurkowi Gajewskiemu,
a przygląda się Zdzisław Wiśniewski.

W tym czasie Ojciec kupił nam sztangę, którą wykonano na jego zamówienie. Cóż to było za cudo! Nikt takiej nie miał! Nakładało się talerze, po czym blokowało specjalnym zamkiem. Koledzy do nas przychodzili tylko po to, żeby ją dotknąć. Natomiast przyjaciele mogli potrenować... A mój brat uczył mnie tymczasem stylu klasycznego w pływaniu. Trafił na pojętnego ucznia, bo po roku już z nim wygrywałem. A był już mistrzem Pomorza, o czym wspominałem. Mieliśmy w domu kota Mruczka i psa, który

wabił się Dingo. Dingo świetnie pływał i towarzyszył nam w zabawach na jeziorze. Ale nie wszystkie nasze zabawy były takie niewinne. Dla sprawdzenia swoich sił, czatowałem niekiedy na kolejowym dworcu, aby dla rozrywki obić kogoś z przyjezdnych. Pewnego razu trafiło na potężnego chłopa. Tym razem była moja kolej. Walnąłem go znienacka w szczękę, kiedy przechodził przez bramkę, gdzie kontrolowano bilety. Chłop przysiadł, ale wstał, potrząsnął głową, po czym rzucił się na mnie. Skoczyłem ku wyjściu z dworca, ale zdążyłem jeszcze podłożyć mu nogę w drzwiach. Poleciał na łeb, po schodach, na ulicę. Ale znowu wstał i skoczył do mnie z wyciągniętymi łapami. Zupełnie, jakby chciał mnie udusić! Nie umiał się bić, ale był cholernie silny. Odskoczyłem, a Rysiek skoczył mu na plecy. Wtedy go dopadłem. I zaaplikowałem serię prostych w nos. Chłop ani drgnął. Strząsnął z pleców kolesia i znowu do mnie. Dopadł przy płocie. I już myślałem, że tym razem mnie udusi.

Mój drugi kolega zaprawił go w ucho, a on nic. Nadal mnie dusił! No, koniec.

Ale chłop nagle się potknął, a myśmy chwycili za brukowce. Wtedy zaczął wreszcie zmykać. Walka wygrana. Tyle, że nie po rycersku.... Zresztą w Chełmży nie było rycerzy. Liczyli się tylko ci, którzy potrafili wygrywać. Metody były mniej ważne. Któregoś dnia stoczyliśmy prawdziwą walkę z Aliantami. Biło się nas kilkuset. Samych Aliantów było ze trzystu. Kamienie leciały w obie strony, jak grad. Zaatakowaliśmy ich baraki. Potem przyszła kolej na

elektryków, którzy wymieniali w mieście „ładne” drewniane słupy na „brzydkie” betonowe.

Lała się prawdziwa krew i nie było pardonu. Kilku Aliantów dopadło Adama i zaczęło okładać grubym kablem. Kiedy go odbiliśmy, był już ledwie żywy. Całe dłonie miałem we krwi. Ktoś mi zerwał zegarek. A w tych latach piętnastotysięczna Chełmża miała tylko dwóch milicjantów, których w dodatku nigdzie nie można było spotkać. Nasi Rodzice ciągle byli zapracowani i nie mieli pojęcia, co ich synowie wyprawiają. W dodatku Ojciec znów zmienił pracę i był teraz dyrektorem fabryki papy w odległym o pięćdziesiąt kilometrów Fordonie. A skoro o tym mowa. Któregoś popołudnia zamontowano nam w domu telefon.

I niemal natychmiast zadzwonił. Dzwoniła sekretarka ojca z Fordonu. Fabryka się pali! Gaszą zawodowi strażacy z trzech różnych miast województwa! Ojciec kieruje akcją!

W jednej chwili wskoczyłem na rower. Cóż to pięćdziesiąt kilometrów dla piętnastolatka, kiedy Ojciec w niebezpieczeństwie. Niestety, lało jak z cebra. Waliły pioruny. Prawdziwe piekło. Przemokłem do cna. W końcu stanąłem pod kasztanami.

Nagle z pobliskiego domu wybiegła jakaś kobieta i niemal siłą zaciągnęła mnie do mieszkania. -Co ty wyrabiasz, chłopcze? Zabije cię piorun! Rozchorujesz się z zimna! Opowiedziałem, co i jak. Wtedy zrobiła mi gorącej herbaty. Nigdy nie zapomnę dobrego serca tej nieznanej kobiety... Trochę się ogrzałem, wysuszyłem i pojechałem dalej. Tymczasem fabryka Ojca płonęła. Już z daleka było widać

wielką czarną chmurę! Strażacy uwijali się, jak w ukropie, ale nie potrafili ugasić pożaru. Ojca zastałem na placu. Był brudny, spocony i załamany. Oto w szpitalu leżał ciężko poparzony pracownik. To on spowodował pożar. Wszedł na kocioł i zapalił papierosa.

Potężny wybuch stężonych gazów wyrzucił go w powietrze, wzniecając również pożar. Ojciec kochał tą fabrykę, gdyż sam ją budował i uruchamiał. Teraz ten jego wysiłek płonął. Nad naszymi głowami wisiała potężna czarna chmura. Mimo ogromu nieszczęścia, Ojciec przygarnął mnie do piersi i ucałował. Był mi wdzięczny, że przebyłem tyle kilometrów, aby być przy nim w tej tragedii. A fabryka wypaliła się do cna. Nic się nie dało zrobić. Potem Ojciec został przeniesiony do Torunia. Został tam mianowany dyrektorem Rejonowych Zakładów Zbożowych. Wrócił więc do zawodu, w którym czuł się najlepiej i który znał najlepiej. Mama również zaczęła pracować w Toruniu. Zostaliśmy więc z bratem sami w domu. I to nam się bardzo spodobało. Hulaj dusza, piekła nie ma! Zaczęliśmy organizować balangi dla całej mojej klasy. Głównie na wagarach.

Podczas jednej z takich balang rozbiliśmy ze Zdzichem Wiśniewskim pięćdziesięciolitrowy gąsior wina. Cała podłoga w winie! Rany boskie!

Nikt jednak nie ratował zniszczonej podłogi, zaś każdy rzucił się do zlizywania wina. Byli tacy, co zbierali trunek szufelkami. Inni ściągali je ścierkami, a potem wyżymali prosto do ust. Kot upił się natychmiast. Zaczął wyczyniać dzikie harce, a Aśka go goniła. Długo pamiętałem tę

balangę. Zresztą, nieustannie przypominał mi o niej zapach parkietu. Zaś rodzicom opowiedziałem, że to Dingo zbił gąsior. Całą rodziną spotykaliśmy się właściwie tylko w święta.

Oczywiście, najpiękniejsze było Boże Narodzenie. Rodzice zamykali choinkę na werandzie, abyśmy nie podglądali prezentów. Pomagaliśmy Mamie w przyrządzaniu wspaniałych potraw. Kręciłem kremy i co chwilę próbowałem je palcem, czy dobre. Potem Ojciec uroczyście otwierał werandę. Naszym oczom ukazywała się choinka, wcześniej ustrojona przez Rodziców. Pod choinką leżały wspaniałe prezenty.

Chyba nigdy później nie cieszyłem się z prezentów tak, jak w tamtych latach.

Czego tam nie znajdowałem! Bywały łyżwy, narty, rower. Aż dech zapierało od szczęścia. Potem Mama śpiewała solo kolędę „Lulajże Jezuniu". I już mogliśmy zasiąść do wieczerzy. Niekiedy na wakacje wyjeżdżaliśmy do wujka Sobczaka, który był leśniczym w przepastnych kieleckich lasach. Wieś nazywała się Ciechastowice. Przebierałem się tam w wujkowy mundur, zabierałem ze sobą trąbkę i przeganiałem z zagajników dziewczyny, które nielegalnie wypasały tam krowy. Byłem wówczas we wsi bardzo ważną personą! Ale kiedyś trafiłem na chłopów, kradnących właśnie potężną sosnę. Konsternacja była obustronna. Jednak wśród złodziei rozpoznałem mojego tutejszego kolegę.

Wsiadłem więc z nimi na wóz pełen skradzionego drzewa i tak przejechaliśmy całą wieś. A wszyscy myśleli, że to legalnie kupione drzewo. Przecież wozem jedzie młody leśniczy! Oczywiście, wiedziałem, że cała wieś kradnie drzewo, a wujek z tym procederem walczy. No, ale jedna sosna niczego już nie zmieni. A mnie przybędzie we wsi prestiżu. Tak sobie pomyślałem. Trzeba w tym miejscu powiedzieć, że wujek Sobczak i ksiądz to były we wsi dwie najważniejsze osoby. Zapraszano ich na każde wesele. Niekiedy udawało nam się z bratem tam wkręcić. Było ciekawie. Nieznane obrzędy, bójki i silne pijaństwa.

Na jednym z wesel mój braciszek uniknął potężnego lania. I to tylko dzięki interwencji wujka Sobczaka. A z kolei ja imponowałem miejscowym dziewuchom umiejętnością pływania. Pływało się w małym stawiku, sztucznie wykopanym na strumyku.

Wiejskie chłopaki natomiast orzekli złośliwie, że pływam jak kaczka... Bo w tych przepięknych lasach nie było wody. Chyba nikt z tamtejszych nie potrafił poprawnie pływać. Zaś wiejskie dzieciaki nie wiedziały nawet, jakie istnieją style pływackie. Przeważnie pływali boczkiem, pieskiem lub „po końsku”. Telewizji nie było. Chłopi żyli biednie. Przeważnie uprawiali kilka mórg ziemi, pokrojonej na wąskie paski.

Z Ciechastowic wujek z ciotką przenieśli się do leśniczówki w Wielebnowie, gdzie się urodziłem, gdy moi rodzice uciekli z Kielc w czasie wojny. Podczas następnych wakacji wujek Sobczak pokazał mi miejsce, gdzie przyszedłem na świat. – Tu, na tej górce, w chałupie

Klimczoków, urodziłeś się na kolanach Ojca... Tak mi powiedział. Wtedy przyklęknąłem i ucałowałem ziemię, bo chałupy Klimczoków już nie było. Ale zaciekawiła mnie historia moich narodzin.

Po powrocie z wakacji, pytałem o to Ojca. Obiecał, że o wszystkim opowie mi w następne wakacje. Przyszłe lato mieliśmy bowiem spędzić w kieleckich borach. Przytrzymałem go za słowo. Rzeczywiście pojechaliśmy w Kieleckie. Ojciec obwiózł mnie motocyklem po całej okolicy. No i opowiedział historię naszej rodziny. Przyznał, że wcześniej obawiał się opowiadać o tym komukolwiek. Nawet własnym dzieciom. Mówił, że za takie opowieści wsadzają teraz w Polsce do więzienia. Otóż w czasie wojny był w kieleckich lasach partyzantem Armii Krajowej.

Wujek Sobczak, przedwojenny rotmistrz kawalerii, był w AK szychą. To on wciągnął Ojca do konspiracji. Zaś Mama nosiła do lasu tobołki z jedzeniem. I nic się jej nie stało. Potem okazało się, że szlak, jakim chodziła, został wcześniej przez partyzantów zaminowany. I albo źle zaminowali, albo Bóg nad Mamą czuwał. Tak czy owak, przez te przychodzenie Mamy do partyzanckiego lasu przyszedłem w końcu na świat.

W ten sposób dowiedziałem się wreszcie o sekretach naszej rodziny, a także dlaczego po wojnie Rodzice uciekli spod Kielc do dalekiej pomorskiej Chełmży. Tymczasem moje uczucia do Jasi z każdym dniem rosły. Ona jednak zakochana była w starszym ode mnie ,”bandycie’’. Do mnie przychodziła tylko po to, aby wypłakać się, gdy tamten ją

pobił. Kiedyś, ze łzami w oczach, prosiłem ją na kolanach, aby była ze mną. I wszystko bez skutku. Nic nie pomagało. Zawsze wracała do tamtego. Czym ten drab ją urzekł? No, silnie cierpiałem. Śniłem o niej po nocach. Pocieszałem się jednak, że kiedyś zrozumie swój wielki błąd i przyjdzie do mnie. Póki co, musiało to wystarczyć. Kiedy skończyłem szesnaście lat, zapisałem się do Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Byłem wtedy w dziesiątej klasie, a już zacząłem latać na szybowcach. Wcześniej jednak musiałem przejść obowiązkowe badania lekarskie. Odbywały się one w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, czyli w Szkole Orląt. Wykazały, że jestem zdrów jak ryba i nadaję się do latania. Szybowce okazały się kolejną, wspaniałą przygodą mojej młodości. Pozostawiły niezapomniane wrażenia. Któregoś dnia wyleciałem z instruktorem na szybowcu „Bocian". Początkowo holował nas dwupłatowiec.

Krążyliśmy nad toruńskimi lasami, gdy nagle wyssało nam aerodynamiczne hamulce na skrzydłach. Otworzone prostokątne hamulce, rwały strugi powietrza i przeraźliwie hałasowały, wprowadzały szybowiec w drgawki. Instruktor się zdenerwował.

Zaczęliśmy manipulować hamulcami, ale ani drgnęły. Dwupłatowiec zaczął pikować w las. Musieliśmy się od niego uwolnić. Zwolniliśmy holującą linę i samolot błyskawicznie uleciał ku niebu. A my zostaliśmy tuż nad lasem. Instruktor przejął stery i zaczął szukać miejsca do lądowania. Byłem uczniem, więc siedziałem z przodu. Miałem stąd wspaniały widok na zielony dywan lasu. Obserwowałem też przyrządy,

które pokazywały, że lecimy tylko na stu metrach. Instruktor zapytywał mnie cokolwiek nerwowo, czy nie widzę jakiejś polanki, nadającej się do lądowania. Nie widziałem, niestety.

Wszędzie było zielono. W tej sytuacji zdecydował, że będziemy siadać na drzewach. Wiedziałem, że w takiej kombinacji grozi nam pika w dół. I to w korkociągu.

Sto metrów korkociągu? Nie mieliśmy szans na przeżycie. Ale mój instruktor był wicemistrzem świata w lotach akrobatycznych. Zapamiętałem potem tylko trzask łamanych drzew i pękającego szybowca. Po chwili staliśmy spokojnie między drzewami. Widziałem je doskonale przez popękaną kopułę kabiny. Żyłem! I byłem cały!

Aby w to uwierzyć, musiałem się uszczypnąć. Wyswobodziłem się z pasów.

Potem wyskoczyliśmy z instruktorem na zewnątrz. Widok był okropny.

Właściwie między drzewami sterczała tylko porozbijana kabina. Resztki skrzydeł i ogon szybowca porozrzucane były wokoło. Jak nam udało się wylądować?

Niechybnie mój ukochany święty Antoni czuwał nade mną. Po sześćdziesięciu lotach z instruktorem, wylasowano mnie do pierwszego samodzielnego lotu na szybowcu „ Mucha 100”. Lasowanie polegało na waleniu mnie po tyłku przez starszych szybowników. Po takim pasowaniu na prawdziwego szybownika mogłem już wsiąść do kabiny. Dobrze zapamiętałem ten pierwszy raz. Kręciłem żyletki w kominach pod chmurami. U dołu widziałem moją

Chełmżę. Szybowałem, jak ptak. Sam decydowałem gdzie lecieć. No, byłem szczęśliwy. Ale pełnia szczęścia nie istnieje. W pewnej chwili zauważyłem nadchodzącą burzę. Właśnie w chełmżyńskie jezioro biły pioruny. Zacząłem zmykać na lotnisko.

Ale burza była szybsza. Dopadła mnie i wessała w swoją otchłań. Nagle zrobiło się ciemno. Silnie rzuciło szybowcem. Uderzyłem głową w plastik kabiny. I dopiero po chwili zorientowałem się, że nie dociągnąłem pasów! Naprawiłem teraz to z trudem.

Nie widziałem również, w jakiej pozycji lecę. Szybowiec nie był przystosowany do nocnych lotów i nie miał podświetlanych przyrządów. Domyśliłem się, że lecę głową w dół, ponieważ cisnęły mnie pasy. Potem ten grad, który zaczął walić w kabinę! Przestraszyłem się, że rąbnie we mnie piorun. Bo waliły nieustannie!

W ich błysku dojrzałem na zegarze, że lecę w dół z szybkością stu czterdziestu kilometrów na godzinę. Włosy stanęły mi dęba. Zacząłem sobie przypominać, czego mnie uczono.

W końcu wpadłem w piekielną, burzową chmurę. To ona mnie tak wciągała.

Nadal byłem daleko od lotniska. Powoli traciłem wiarę w ocalenie. I nagle chmura wypluła mnie równie gwałtownie, jak wcześniej wciągała. Byłem potwornie zmaltretowany. Cudem udało mi się dolecieć w pobliże lotniska. Przesunąłem się po wierzchołkach drzew i wylądowałem na skraju lasu. Pierwszy dopadł mnie

instruktor. Zapytał, jak szybko leciałem. Odrzekłem, że sto czterdzieści. Nie chciał wierzyć.

I wskazał mi tabliczkę wewnątrz kabiny, na której stało, jak byk napisane, że szybowiec „ Mucha 100” wytrzymuje w warunkach burzowych maksymalnie setkę. Cholera, dlaczego wcześniej nikt mi nie pokazał tej tabliczki? Po wylataniu dwudziestu godzin na „Musze 100”, wylasowano mnie na „Muchę Standard”. Tym razem bili mnie w tyłek wszyscy uczestnicy Szybowcowych Mistrzostw Polski. Trzeba przyznać, że „Mucha Standard” była dużo lepszym szybowcem, od „Muchy 100”. Wykonałem na niej wiele wspaniałych podniebnych lotów i akrobacji. Niezapomniane chwile, wspaniałe przeżycia. Wydawało się już, że mój los jest przesądzony. Ale kiedy pan pułkownik lotnictwa zapytał mnie, czy chcę do Szkoły Orląt, odrzekłem – Nie, idę do marynarki... I w tym postanowieniu wytrwałem. Potem wróciłem z obozu lotniczego do Chełmży. A tam usadowił się właśnie cyrk „Kometa”. Naturalnie, poszedłem tam. Na pierwszym przedstawieniu zauroczyła mnie Alicja. Występowała z całą rodziną w „Muzykalnych Perszach”. Grali na wielu instrumentach, a przy tym wspaniale wyprawiali przeróżne akrobacje. Alicja była śliczna i niesamowicie wygimnastykowana. Wysoko pod sufitem namiotu przygrywała na „zaczarowanym” flecie, równocześnie przeginając się tak wymyślnie, że głowa wychodziła jej między nogami. Przepiękna melodia „Mały kwiatek” sączyła mi się wprost do serca. No i zapałałem natychmiastową miłością. Zapomniałem, niestety, że jestem przecież

zakochany w Jasi... Po przedstawieniu udało mi się przedrzeć na zaplecze cyrku i porozmawiać z moim nowym bóstwem. Alicja była bardzo miła i kokieteryjna. Martwiło mnie tylko, że jest o dwa lata starsza. Następnego dnia warowałem przy jej cyrkowym wozie już o szóstej rano. Wiedziałem bowiem, że właśnie o tej porze zaczyna swój codzienny trening. Była mile zdziwiona, że tak wcześnie zerwałem się z łóżka. Poprosiła, abym jej towarzyszył podczas treningu. No i tak to się zaczęło. Zamiast chodzić do szkoły, biegałem teraz raniutko na treningi do cyrku. Matka i bracia mojej cyrkówki byli mi przychylni. Natomiast jej ojciec któregoś dnia najzwyczajniej mnie przegonił. Zacząłem więc unikać ojca. Chodziłem zadurzony, bo „Alicja z Krainy Czarów" pozwalała mi niekiedy na pocałunek. Oczywiście, moją ukochaną podziwiałem codziennie na jej występach, zaś ona przesyłała w moją stronę całusy. Podczas treningów uczyła mnie różnych cyrkowych sztuczek i namawiała, żebym został w cyrku, jako jej asystent. W kwestii kariery cyrkowca, uczucia miałem raczej mieszane. Najbardziej obawiałem się, że ojciec Alicji wyrzuci mnie któregoś dnia na zbity pysk. Nie umiałem też ostrzej się do niej zabrać, ponieważ nigdy wcześniej nie spałem z kobietą. Ona zaś niekiedy powiadała, że nie chciałaby jeszcze mieć dzieci, gdyż niechybnie przeszkodziłyby jej w karierze.

Miałem więc o czym myśleć. Czy daje mi do zrozumienia, żebym uważał? Czy też raczej ostrzega, abym nie próbował?

Niestety, wszystko ma swój kres. Któregoś dnia cyrk

„Kometa” spakował manatki i ruszył w dalszą drogę. Bez namysłu ruszyłem z cyrkowcami. W ten sposób znalazłem się nagle w Aleksandrowie Kujawskim. Naturalnie, postanowiłem rzucić szkołę i dom. Tylko dwóch kumpli wiedziało, co się ze mną stało. Jednak ruszyło mnie sumienie i po kilku dniach zadzwoniłem do Mamy. Powiedziałem, że jestem u kolegi i niedługo wrócę do domu. Przez następny miesiąc mieszkałem w cyrku. Pomagałem w treningu mojej Alicji. Przechowywali mnie bracia, zaś jej ojciec jakby się z moją obecnością pogodził. Alicja pozwalała się całować, więc byłem szczęśliwy.

Nie da się jednak ukryć, że marzyłem o czymś więcej. Tymczasem czas płynął. Zaskórniaki z domu zaczęły się kończyć. Alicja i jej bracia namawiali mnie, żebym został cyrkowcem. Ale ciągle się wahałem.

W końcu postanowiłem, że pojadę do domu po pieniądze. Oczywiście, tylko na chwilę. Pojechałem. A tam afera na cztery fajerki. Mama zapłakana, bo myślała, że już nie żyję. Podobno szukała mnie milicja... Ojciec spuścił mi najpierw tęgie lanie. A potem zamknął w pokoju na klucz. Dowiedziałem się też, że chcą mnie wyrzucić z liceum.

Wcale mnie to nie obeszło, gdyż chciałem wrócić do cyrku. Siedziałem więc w domowym areszcie, w proteście głodując. Po tygodniu skruszałem z głodu.

Napisałem list do Alicji, że gdy tylko skończę ogólniak, to ją odnajdę. W ten sposób wróciłem do szkoły. Czas zagoił rany. W dodatku przypomniałem sobie, że przecież kocham Jasię. Zaś Alicji nigdy więcej nie widziałem. No

i doczekałem się jedenastej klasy. Rozpoczęliśmy naukę propedeutyki filozofii. Wykładał ją pan magister Jankowski, nauczyciel języka polskiego. Religii nauczał nas jednak ksiądz z tytułem doktora filozofii! Ksiądz wybrał sobie mnie do walki z marksistowską filozofią, wykładaną w szkole. Po prostu, uczył mnie, jak zbijać argumenty magistra Jankowskiego. Studiowałem więc grube tomy filozofów i skrypty z wykładów seminaryjnych. Na każdą lekcję w ogólniaku miałem przygotowany zestaw pytań i odpowiedzi, którymi załamywałem pana magistra. Kiedyś spóźniłem się na lekcję i przez drzwi usłyszałem głos pana magistra – No, dzisiaj nie ma Grycnera, wreszcie będziemy mogli spokojnie poprowadzić lekcję! A tu, puk, puk, niespodzianka. Grycner wchodzi do klasy.

– Uuuuu...-zawyli wszyscy w ławkach, a Jankowskiemu opadła szczęka. Za moją z nim walkę dostawałem same piątki, ale odgrywał się na mnie na polskim. Nauczycieli mieliśmy różnych. Historii, na przykład, uczył profesor Wiśniewski. Był to przedmiot, którego wszyscy się obawiali. Z powodu Wiśniewskiego właśnie.

Gdy wchodził do klasy, słychać było przelatującą muchę. A gdy odpytywał, traciliśmy oddech. Taki przed panem profesorem czuliśmy respekt. Pały sypały się, jak grad.

On zaś zimno spoglądał na nas spod krzaczastych brwi, dodatkowo oprawionych w czarne okulary. A ja tego „pogromcy niewiniątek” nie chciałem któregoś dnia wpuścić do klasy. Oto trzymałem od wewnątrz klamkę, którą on szarpał z drugiej strony.

W pewnej chwili zrezygnował z szarpania, zaś ja szybko pożeglowałem na swoje miejsce w ławce. Nagle rozległ się łomot i pan profesor wpadł do klasy, jak rozpędzona, wielka kula. Okazało się, że – podrażniony oporem – próbował wyważyć drzwi ciałem. Naturalnie, tym razem drzwi nie stawiły oporu i stąd ta rozpędzona kula. Był siny ze wściekłości. Mimo, że gorąco go zapewnialiśmy, że te drzwi ciągle się zacinają, tym razem dobrał nam się do skóry. Pomór był straszny. Z kolei Lodzia od fizyki, gruba, stara panna. Nauczycielką była doskonałą.

To właśnie dzięki jej wysiłkom, a także matematyka, mieliśmy tak dobre podstawy na studia. Lubiłem te przedmioty. Ale zdarzało się, że wykradaliśmy niekiedy klasówki, aby poprawić błędy. Kiedyś nawet zapolowaliśmy na dziennik. I spaliliśmy go ku radości jednych, a przerażeniu innych. Dyrektor Ciejek, starszawy mężczyzna z potężną czaszką i sztywną nogą wykładał nam geografię. Zdarzyło się, że spróbowałem wyprowadzić go z równowagi. Oto podczas lekcji zacząłem pogwizdywać. Dyro wodził po klasie strasznym wzrokiem, ale nie dał się sprowokować. Jednak następnego dnia odezwał się do mnie

– Grycner, ty skowronku, przesiądziesz się do pierwszej ławki, a Wiśniewski będzie akompaniował ci na gitarze... Od tej chwili miałem u dyra przechlapane. Okazało się, że wydał mnie jego synalek, który siedział w ostatniej ławce. Moja „banda” sprawiła mu za to niezły wycisk. A klasa zaczęła olewać, bo nie tolerowaliśmy kapusiów. W dalszym ciągu modne były balangi. Urządzaliśmy je głównie

w naszym domu, ale tylko wtedy gdy nie było Rodziców. Zdarzały się też balangi u Piotra.

Niestety, rzadko, gdyż tam przeszkadzała ciotka. Z tej przyczyny próbowałem ją kiedyś uśpić. Zadzwoniłem do apteki, pytając, ile trzeba zaaplikować psu tabletek Luminalu, aby zasnął. Farmaceutka spytała o wagę psa. Na to ja, że pięćdziesiąt kilo, bo to wielkie zwierzę. A więc pięć tabletek. Potem Piotr wcisnął ciotce tabletki do kawy, dokładając jeszcze ciasteczka. Ciotka zjadła ciasteczka, popiła kawą i podziękowała nam za dobre serce. A my obserwowaliśmy w napięciu, czy zasypia. Ona jednak zasypiać nie miała zamiaru. W pewnej chwili wstała i oznajmiła, że wybiera się na nieszpory.

Przeraziliśmy się, że zaśnie w kościele. Ale nie! Po godzinie wróciła, usiadła na kanapie i dopiero wtedy zasnęła jak zabita. Balanga trwała do rana, tańcowaliśmy twista przy pocztówkowej płycie. Śpiewał Michaj Burano. Ja kocham Lucziję, a ona mnie ni..

Niby śpiewał po polsku, ale trzeba było uważnie się wsłuchać, żeby go zrozumieć. Papierosów nie paliłem, wódki nie piłem. No, niekiedy wino. Musiałem mieć kondycję do licznych, moich sportów. Tak więc nasze balangi były szalenie kulturalne i wesołe.

W połowie roku szkolnego opadły mnie „plagi egipskie”. Najpierw wycięli mi w Toruniu „ostry wyrostek”. Znieczulenie było miejscowe i widziałem w lampie pod sufitem, jak go wyciągają. Rekonwalescencja trwała miesiąc. Później

zacząłem znowu treningi. Szybko jednak pękła mi pięta, co stało się podczas biegu przez płotki.

Pięta w gipsie pomogła mi jednak w przygotowaniach do matury. No i przestałem łazić na dworzec, żeby kogoś pobić. Później noga się wygoiła, a nawet dostałem odszkodowanie. W dobrym nastroju pilnie szykowałem się do studniówki i trenowałem w domu twista. Uczyłem się też z Markiem Bieniaszewskim śpiewać po hiszpańsku

„La Palomę", bo mieliśmy w duecie wystąpić na balu. Podobało się. A Marek nawet później został pierwszym tenorem Opery Poznańskiej. Na studniówce wywołaliśmy też zgorszenie, gdyż zatańczyliśmy kapitalistycznego, modnego twista, co zbulwersowało silnie nauczycieli. Moja wspaniała Mama wymieniała mi tylko przepocone koszule, które miała w zapasie w torbie. Zaś my wcale nie zważaliśmy na nauczycieli i dalej szaleliśmy z twistem. Zbliżała się matura i trzeba było postanowić, co dalej począć z młodym życiem. Mama chciała mieć syna inżyniera. Ojciec natomiast wyczekiwał na moją decyzję.

Nagle dostałem list z Poznania, gdzie brat studiował medycynę. W liście znalazł się wycinek z gazety, informujący, że w Szczecinie otwierają Państwową Szkołę Morską. Braciszek napisał tak – Zostań marynarzem, ja o tym marzyłem, ale mi się nie udało...

W dalszym ciągu listu roztaczał przede mną wspaniałe perspektywy morskiego zawodu, przede wszystkim możliwość zwiedzenia dalekiego świata. Mój brat startował niegdyś do Peesemki w Gdyni, ale go odrzucili, bo miał

jedno oko słabsze. Na trzecim roku medycyny niewiele brakowało, a zostałby rybakiem. Zdał bowiem egzaminy do gdyńskiej Państwowej Szkoły Rybołówstwa Morskiego, a nawet przeszedł badania lekarskie, ucząc się na pamięć tablicy badania wzroku. W czasie wakacji był szczęśliwy. Szykował się bowiem na rejs kandydacki, chcąc poświęcić dla rybołówstwa trzy lata trudnych studiów medycznych. I wtedy spotkał go cios. Na prywatce w Toruniu został pobity i sporo przeleżał w szpitalu. Kandydatka przeszła mu obok nosa. Skończył więc medycynę, został lekarzem. Ale swych wielkich marzeń nie zrealizował.

Teraz przeczytałem jego list i natychmiast się zdecydowałem. Będę marynarzem! Ojciec bardzo się ucieszył. Obiecywał mi, że marynarskie studia zrobią ze mnie silnego i twardego mężczyznę. No, a poza tym zwiedzę cały świat. Ale Mama się zmartwiła. Te morze takie niebezpieczne, powiedziała. Może zostałbym jednak inżynierem? Na wszelki wypadek wysłałem więc dokumenty do dwóch uczelni – do Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie i na Politechnikę Poznańską. Szczęśliwie egzaminy na obu uczelniach odbywały się w różnych terminach. Matura stała się wielkim przeżyciem. Próbowali mi ją utrudnić Dyro i pan magister Jankowski. Ale im nie wyszło. Stałem więc, szczęśliwy absolwent, na korytarzu, a w klapie marynarki miałem wpiętą wiązankę róż. Nagle podeszła do mnie dziewczyna z dziesiątej klasy. Cała w pąsach, przypięła mi swoją wiązankę przepięknych róż.

W jej oczach zauważyłem wielkie uczucie. Poczułem piekący żal. Boże!

Taka śliczna! A ja jej nigdy nie widziałem! Może przyczyną była moja nieszczęśliwa miłość do Jasi, która wszakże wolała „bandytę”? Teraz dziewczyna uciekła, przestraszona swoją nieoczekiwaną odwagą. Ale od tego czasu zaczęliśmy się spotykać. Lidka okazała się przemiłą, prześliczną zgrabną blondyneczką, z czarującymi dołeczkami w policzkach. Wyznała mi długo ukrywaną miłość, a nawet pozwalała na liczne pieszczoty. Wszakże jednak do najważniejszej pieszczoty nie doszło. Jak się zdaje, znowu nie umiałem się do tego zabrać. A po nocach nadal śniła mi się Jasia! Na egzaminy do Szczecina pojechałem w czerwcu 1963 roku. Morze znałem wówczas tylko z fotografii. W domu przechowywano stare, wakacyjne zdjęcie z Pobierowa. Widać było na nim Ojca z jego synami, czyli bratem i mną. A także piękną plażę, z morzem w tle. Miałem wówczas cztery lata... Moją wiedzę na temat morza wzbogacały też liczne książki, jakimi się zaczytywałem. Między innymi – Józefa Korzeniowskiego, bardziej znanego jako Conrad. Egzaminy poszły mi dobrze.

Zostałem przyjęty, mimo że startowało dziesięciu na jedno miejsce. Chciałem jednak jeszcze pokazać Mamie i Chełmży, że zdam również na poznańską uczelnię. Za tabliczkę czekolady wyciągnąłem więc z sekretariatu Peesemki swoje świadectwo maturalne i zawiozłem je do Poznania. Egzaminy na polibudzie odbywały się w lipcu. Przystąpiłem do nich w komfortowej sytuacji, bowiem

wiedziałem, że mam zaklepane przyjęcie w Szczecinie. Zdawałem więc na luzie i zostałem przyjęty. Nawet przyznali mi miejsce w akademiku. W ten sposób znalazłem się w przysłowiowej kropce. No bo, co teraz zrobić?

Wtedy mój nieoceniony braciszek zabrał mnie do poznańskiej kawiarni Marago.

Tam podlał mnie odrobinę wódeczką i – tak przygotowanego – osaczył urokami zawodu marynarza. Nie muszę chyba dodawać, że przekonał mnie zupełnie. Rankiem zjawiłem się w sekretariacie polibudy, gdzie wypłakałem swoje świadectwo maturalne. Powiedziałem, po prostu, że potrzebne mi jest do pracy na wakacjach. Potem wsiadłem w pociąg i zawiozłem świadectwo do Szczecina. Potem był rejs kandydacki na „Darze Pomorza". Po nim stanęliśmy wreszcie na Wałach Chrobrego, aby złożyć przysięgę. W pierwszym szeregu gości, zaproszonych na uroczystość, stał mój brat. Był dumny i poważny, jak chyba nigdy wcześniej. Oto dzięki mnie, w pewnym sensie, realizowały się jego marzenia. Później rozpoczęły się zajęcia, a czas włączył swój nieubłagany starter. Wszystko było trochę nie tak, jak sobie wcześniej wyobrażałem. Ale nigdy nie żałowałem swojej decyzji. Chodziłem na zajęcia, zdawałem egzaminy, poznawałem nowych kolegów. Poznawałem też Szczecin pierwszych lat sześćdziesiątych, przedziwne miasto. W następnym roku Lidka - ta dziewczyna z Chełmży, która wpięła mi w klapę różę - zaprosiła mnie na swoją studniówkę. Ponownie zanurzyłem się w mieście swojego dzieciństwa. Pojechałem, oczywiście,

w marynarskim mundurku. Zrobił prawdziwą sensację. Lidka chodziła ze mną po chełmżyńskich ulicach. Przechodnie oglądali się na nasz widok, gdyż takiego marynarza nikt tu wcześniej nie widział. Fizyczka Lodzia i matematyk, też chodzili dumni, gdyż powszechnie wiedziano, że ich uczeń dostał się do dwóch uczelni. Moi Rodzice nagle poczuli się w Chełmży samotni bez swoich dorosłych synów. Zapragnęli powrócić do krainy swojej młodości. I przenieśli się do Kielc.

Na chełmżyński dworzec odprowadzili mnie wszyscy moi przyjaciele, a także „banda” Tomka - młodszego brata Adama. Poczułem piekący żal, że oto coś w moim życiu odchodzi ostatecznie w przeszłość. Już nigdy moi Rodzice tu nie powrócą, a ja nie będę małym uczniem w chełmżyńskiej szkole. Mój starszy brat nie będzie mnie uczył pływać i nie pojadę w świat z piękną cyrkówką. W naszym mieszkaniu stoją już obce meble.

W oknach zawieszone obce firany. I nasz piękny ogród też jakoby już obcy.

Pociąg wreszcie ruszył, a moi koledzy kiwali mi z peronu. Większości z nich nigdy już nie spotkałem. I takie było moje pożegnanie z Chełmżą, które – tak naprawdę - było pożegnaniem z dzieciństwem. Pokochałem to miasteczko i przez długie lata śniłem o nim. Czego nauczyła mnie Chełmża? Nauczyła wiele. Liceum dało mi wiedzę.

Kościół kręgosłup moralny. Ulica nieugiętość w walce i solidarność w grupie.

Sport dał siłę i upór w dążeniu do celu. Rodzina nauczyła miłości.

Wszystko to bardzo przydało mi się w późniejszym marynarskim życiu.

To ja! Kpt.ż.w. Włodzimierz Grycner piszę opowiadania na statku.

Peesemka

To ja! W Peesemce.

Po dziesięciu latach przerwy powołano znowu do życia Państwową Szkołę Morską w Szczecinie. Był rok 1963. Akurat zdawałem maturę. Informację o otwarciu Państwowej Szkoły Morskiej - wyciętą z poznańskiej gazety - przysłał mi mój braciszek Andrzej. Kandydatów do Państwowej Szkoły Morskiej było tylu, że dziesięciu przypadało na jedno miejsce. Nic więc dziwnego, że na konkursowy egzamin wybrałem się pełen obaw. Ja, szczur lądowy z centralnej Polski!

Ale los się do mnie uśmiechnął - zdałem.

Później, na wszelki wypadek, na prośbę Mamy, zdałem także na Wydział Elektryczny Politechniki Poznańskiej. Po ogłoszeniu wyników na Polibudzie, namówiony przez brata,

zrezygnowałem z Politechniki, odebrałem tam świadectwo maturalne i szczęśliwy zawiozłem je do Szczecina.

Kandydatka, czyli rejs kandydatów na „Darze Pomorza”, przeleciała szybko. Nauczyliśmy się biegać po wantach i rejach, a także regularnie szorować drewniany pokład cegiełką z mydliczkiem. Niektórzy koledzy zaczęli mnie wtedy przezywać „Sita”. Było to po przykrym incydencie. Oto siedziałem sobie na nagielbanku i śpiewałem „starą marynarską piosenkę”, która leciała z grubsza tak:

Stara baba chyc, chyc, kazała se wystrzyc,

Kazała se wygolić, by się lepiej... sita, sita

W ostatniej chwili zauważyłem bosmana i zmieniłem zakończenie piosenki. Nie pomogło to wiele, gdyż bosman nie miał poczucia humoru. A w dodatku siedziałem na nagielbanku.

– Ja ci dam sita, sita! – ryknął. – Pięć dni czyszczenia kibli!

Nauczyliśmy się też na „Darze” ładnych marynarskich piosenek od naszego kolegi Lecha Katkowskiego, który akompaniując sobie na gitarze, wprowadzał nas w dziki i romantyczny świat piratów. I w ten sposób rozpoczęła się moja marynarska przygoda. Potem była przysięga na Wałach Chrobrego i zostałem słuchaczem Peesemki.

Od początku regulamin szkolny zaczął nam się dawać we znaki. Tylko trzy razy w tygodniu przepustki na miasto

i „BeWu”, czyli „bez wyjścia”. Nawet za drobne przewinienia. Wracający z nocnych eskapad studenci, wdrapywali się po filarach i po piorunochronach, żeby dostać się do zamkniętej szkoły. Na korytarzach, przy uchylonych oknach, czekali już na nas wychowawcy, spisując numerki identyfikacyjne.

A wieczorem, na codziennym apelu, znowu odczytywano długą listę ukaranych „BeWu”.

Ale prawdziwy rygor poczuliśmy dopiero na obozie wojskowym w Ustce. Przygotowywano nas do przysięgi wojskowej.

– Marynarz „Dupa”! W rejon zakwaterowania - marsz! - ryczał mat kompociarz.

Więc marynarz „Dupa” ruszał z kopyta do sali w baraku. A tu niespodzianka.

– Wróć, bałwanie! Nie wiesz, że jesteś zakwaterowany w sraczu?

I biedny marynarz zawracał do kibla, skąd za chwilę dolatywał ryk mata.

– Tu ma się świecić, jak w piździe anioła! Chcę za chwilę w tym kiblu pić herbatkę!

Rozdawano sorty mundurowe. W dużej stercie leżały buty.

– Buty dopasować między sobą - krzyczał zupak.

Kompania mechaników skarżyła się, że buty nie pasują.

– Co, buty wam nie pasują?! - wył kompociarz.

Wprowadził ich więc do kolan w morze, a potem przegonił krokiem defiladowym po plaży.

– Teraz pasują?

Oczywiście “pasowały”, jak te pęcherze na stopach.

Lato było gorące. Wybrałem się więc na plażę. Oczywiście, mimo zakazu.

A na plaży kompociarze urządzili na nas obławę.

– Połóż się! - ryczał nade mną (leżącym) mat kompociarz. – I wolniej kocie!

– Czy tu Oświęcim, że nie można odpocząć? - zapytałem.

Po chwili już trzech prowadziło mnie do szefa jednostki. A tam mowa była krótka. Szef zasyczał przez zęby i było po wszystkim.

– Co, kochasiu? Oświęcim ci tu robią? Pięć dni aresztu! Odmaszerować!

– Obywatelu bosmanie... - zacząłem.

– Cicho, bo będzie dziesięć dni – zagroził szef.

Nocami, naturalnie dla rozrywki, urządzano nam musztrę, zbiórki i “pogrzeb słomki” z materaca.

– Wojsko, śpiew od czoła! - zarządził porucznik, gdy kompania szła na obiad.

Ryknęliśmy więc po rosyjsku nasz przebój “Ej opa, Amerika Jewropa”. A zdarzyło się to przed kwaterą komendanta, który był Rosjaninem.

– Wróć to wojsko! Dowódca do mnie! – zaryczał komendant, który błyskawicznie pojawił się przed budynkiem.

Po chwili porucznik prężył się przed komendantem. Był rugany od stóp do głów. Dziś obiadu nie będzie! Wojsko bieg! Porucznik, nawet nie ukrywał, że jest wściekły.

Ruszyliśmy powoli, a on biegł przed nami. Szybko oddaliliśmy się od kwatery głównej. Nagle ruszyliśmy pędem, wciągając porucznika w środek biegnącej kompanii. Tu nie pożałowaliśmy mu kuksańców. Przewrócił się i zostawiliśmy go leżącego na drodze. Krzywdy zostały wyrównane. W jakiś czas potem złożyliśmy oczekiwaną przysięgę. I było po wszystkim. Mogliśmy wreszcie wrócić do Szkoły.

Będąc w reprezentacji pływackiej, częściej wychodziłem do miasta.

W szkole średniej trenowałem wioślarstwo. Więc teraz polecono mi zorganizowanie ósemki wioślarskiej. Jako jedynemu w Szkole wioślarzowi! Bardzo mi to pochlebiło.

Oto po raz pierwszy mieliśmy wystartować w pierwszomajowych regatach wyższych uczelni. Rozgrywano je każdego roku na Odrze u stóp Wałów Chrobrego.

– Nie ma rady, musicie wygrać! - powiedział dyrektor Szkoły, Zbigniew Szymański.

– Tego wymaga prestiż nowo powstałej morskiej szkoły. Musimy pokazać szczecinianom, że znowu istniejemy w mieście...

Nawiasem, dyrektor Szymański pokazywał nas potem wszędzie, gdzie tylko się dało. Nas, czyli PEESEMKĘ. Na wszystkich oficjalnych imprezach paradowaliśmy obowiązkowo w gali, która obejmowała nawet białe rękawiczki. Miasto ożyło naszymi mundurami, a dziewczyny za nami szalały. Szczerze mówiąc, szkolna ósemka zaczęła

solidniej trenować dopiero na miesiąc przed zawodami. A jednak dołożyliśmy wszystkim. Nawet trenującej od trzech lat osadzie Politechniki Poznańskiej, która ścigała się poza konkursem. W trakcie zawodów dyrektor Szymański płynął za nami na holowniku i zagrzewał nas do boju. Tu muszę przyznać, że na dwa tygodnie przed zawodami pasł nas czekoladami. A wiadomo jak trudno było o czekoladę w tamtych latach. Kiedy wygraliśmy, radość była przeogromna. Wszyscy wiwatowali przy Wałach Chrobrego. A potem poniesiono nas na ramionach do Szkoły.

Sukcesy Szkoła odnosiła również na zawodach pływackich.

Przeważnie wygrywaliśmy ze wszystkimi uczelniami. Nawet Marynarka Wojenna od nas obrywała. Kiedyś w Gdyni wygraliśmy sztafetę dziesięć razy pięćdziesiąt metrów stylem dowolnym. Wyprzedziliśmy wszystkich o całą długość basenu. To były piękne dni. Przynosiły laury nie tylko Szkole, ale i miastu.

Okazało się jednak, że nie wszyscy w Szczecinie nas lubią. W Parku Żeromskiego czaiły się na nas zwykle banda poprawczaków. Ale przebrała się miarka.

Kiedy któregoś wieczoru znowu pobito w parku kilku naszych chłopaków, porucznik Nowak zebrał wszystkich uczniów, łącznie z rybakami. Powiedział, że tak dalej być nie może. Nie wypadliśmy sroce spod ogona. Okrążyliśmy park i zgarnęliśmy łobuzów.

A potem pasami wymierzyliśmy karę. Po skończonej robocie czwóreczkami, porządnie i spokojnie, wróciliśmy do

Szkoły. Kiedy w końcu przyjechała milicja, wszyscy dawno już spali. Oczywiście, nikt nie słyszał o jakiś tam bójkach. A poza tym, czy słuchacze morskiej szkoły mogliby uczestniczyć w czymś tak odrażającym, jak bójka?

W ten sposób udało się na pewien czas przyhamować zaczepki bandziorów.

Ale w następnych latach mieliśmy jednak nowych wrogów, którzy próbowali zasadzać się na naszych chłopaków. Musieliśmy podejmować więc kolejne wyprawy odwetowe. Pamiętam, na przykład, wypad przeciwko bandzie "Stefanów", którym obcinaliśmy po bramach długie włosy. Ale ogólnie było jednak spokojniej. Wreszcie mogliśmy spacerować bez niepotrzebnych emocji. Z tych względów było nas na ulicach coraz więcej, zaś nasz marynarski mundur trwale wpisał się w pejzaż portowego Szczecina, bez wątpienia przydając mu swoistego uroku.

Minął pierwszy rok nauki, a zarazem krzepnięcia Szkoły. Dojrzewaliśmy wspólnie. A teraz mieliśmy zostać prawdziwymi marynarzami! Drugi rok bowiem to były przede wszystkim praktyki morskie na statkach handlowych. Miałem to szczęście, że popłynąłem na Kubę i do Meksyku. Było to wielkie przeżycie. Pierwszy raz znalazłem się na pokładzie prawdziwego statku, który zmierzał w szeroki świat. Owszem, miałem już za sobą kandydatkę na „Darze Pomorza". Ale to było jakby przeniesieniem szkoły na żaglowiec. A tu miałem do czynienia z prawdziwymi morskimi wilkami!

No więc, Cuba i Meksyk. Popłynąłem z kilkoma kolegami „Piastem” , a potem „Transportowcem”. Dwukrotnie zawinęliśmy do Vera Cruz. I za każdym pobytem staliśmy tam miesiąc! Ładowano na statek kukurydzę, co było zajęciem prostym i monotonnym.

Znaleźliśmy więc dostatecznie dużo czasu, aby spotkać się z meksykańskimi uczniami szkoły morskiej w Vera Cruz. Rozegraliśmy z nimi mecz piłki nożnej na wielkim olimpijskim stadionie! A nawet regaty szalup! Radości i zabawy było wiele.

Młodzi Meksykanie zapraszali nas do swoich domów na fiesta familia, podczas których przedstawiano nam dziewczyny, informując przy okazji, jakie role pełniły na karnawałach. Bo Vera Cruz żyło od karnawału do karnawału. Urządzano nam też szybkie przejażdżki samochodem po trzydziestokilometrowej plaży! Często kąpaliśmy się w morzu, włączając niekiedy w tańczący na plaży tłum. Niejeden z nas rozkochał się w gorących, przepięknych senioritach. A ja wpadłem w szał miłości z piękną Nancy, tak ostro, że potem koledzy wyciągali mi z pleców igły kaktusów. To były niezapomniane dni. Z żalem wracaliśmy do Szkoły na trzeci rok nauki.

Najbardziej podziwialiśmy i szanowaliśmy kapitana Bargielskiego, wykładowcę nawigacji, a najwięcej baliśmy się astronawigacji, wykładanej przez kapitana Jasińskiego. To od nich uczyliśmy się marynarskiego fachu. Mój czas podzieliłem znowu na sport i naukę. I ponownie wiosłowałem w funkcji szlakowego w wioślarskiej ósemce.

Regaty międzywydziałowe wygraliśmy bezapelacyjnie, wyprzedzając mechaników o dwie długości łodzi. Byłem też w reprezentacyjnej ósemce międzyuczelnianej, która była wtedy najlepsza w Polsce. Wiosłowałem również na niejednych zawodach międzynarodowych.

Zwycięstwa były efektem bardzo wyczerpujących treningów. Trenowało się dwa razy dziennie oprócz niedziel. Było to po piętnaście kilometrów wiosłowania. Pierwszy raz o szóstej rano, a drugi po piętnastej. No, nie był to łatwy chleb. Ale w ten sposób trzeci rok studiów minął szybko. A po egzaminach dyplomowych trzeba było jeszcze zaliczyć wojsko.

Zebrano nas na obozie wojskowym w Świnoujściu. Tym razem byliśmy już "starym wojskiem" i traktowano nas łagodniej. Sen pod namiotami przerywało nam przeraźliwe wycie pogłębiarki „Lucyfer", bagrującej na torze wodnym. I była to jedna z najgorszych plag wojskowego obozu.
W końcu zabrano nas na manewry morskie. Zamustrowałem na trałowiec bazowy o sympatycznej nazwie „601". W kubryku można było zawiesić w powietrzu siekierę. Spałem więc za kominem, na pokładzie. Najpierw stawialiśmy trał magnetyczny.

Ale bosman tak go wyluzował, że się urwał i poszedł za burtę. Na szczęście nie utonął, bo był pływający, więc udało się go wyłowić. Potem uczono nas, jak stawiać miny.

Lecz minlina wkręciła się w śrubę okrętową i trzeba było posłać nurka, aby ją odkręcił.

Z tej okazji wybuchła afera. Oto w pewnej chwili pan porucznik zorientował się, że nurka opuścili trochę za głęboko. Więc gdy go wyciągnęli, to już był siny. Ruszyliśmy całą naprzód do Kołobrzegu, aby zdążyć z nim do szpitala. Niestety, chyba nie zdążyliśmy. Takie to były manewry. Uczyliśmy się, czego nie powinno się robić. Zostaliśmy specjalistami broni podwodnej, chociaż nigdy nie byliśmy na łodzi podwodnej. Oraz artylerii, mimo że nigdy nie dano nam strzelić z działa. Któregoś dnia, na przepustce w Świnoujściu, niedbale zasalutowałem marynarskiemu patrolowi.

– Wróć! – ryknął na mnie dowódca patrolu. - Salutować nie potraficie, marynarzu!?... Nauczycie się w areszcie! Potem przez następne trzy godziny waliłem butami w bruk defiladowym krokiem, salutując i meldując na dziedzińcu miejscowego garnizonu. No, przynajmniej tego nauczono mnie w Marynarce Wojennej... W końcu jednak udało się zaliczyć wojsko. Otrzymaliśmy dyplom ukończenia PSM. I świat stanął przed nami otworem.

Los chciał, że po dziesięciu latach wróciłem do swojej starej budy.

Wydoroślała, nabrała dostojeństwa, urosła. Przez te lata stała się Wyższą Szkołą Morską, a potem Akademią Morską. Ale nie była to już ta sama szkoła. Nawet marynarskie mundury widywałem na jej korytarzach rzadko. Moja Szkoła nauczyła nas fachu, poczucia obowiązku, odpowiedzialności, nawet koleżeńskości. Tych wszystkich cech, które tak

bardzo przydają się potem na morzu. Nowa szkoła stała się jakby mniej wyjątkowa.

Ot, jeszcze jedna wyższa uczelnia Szczecina. Studiowałem w jej murach zaocznie przez trzy i pół roku. I nieustannie tropiłem dawne szlaki, zapachy i kolory. Ale nie znalazłem. Zamiast nich, otrzymałem dyplom inżyniera. Z wynikiem bardzo dobrym.

Obsada zwycięskiej ósemki wioślarskiej PSM-rok 1964.

Od lewej dół: Włodzimierz Grycner,Andrzej Robaczyk, Bogdan Kłosowski, Andrzej Wolf, Stanisław Kidawa.

Od lewej góra: trener Walendzki, Leszek Ulman, Tadeusz Kufel, Janusz Ciechański.

Na Kubie

Było to w czasie naszego pierwszego praktykanckiego rejsu.

Płynęliśmy na Kubę. M/s „Piast” telepał się w sztormie. Stałem przy sterze, zgięty jak scyzoryk. Przysięgałem, że w najbliższym porcie zrezygnuję z wymarzonego marynarskiego życia. Od czasu do czasu, z okrzykiem:

– „Panie As, trzymaj pan ster!”, rzucałem się na skrzydło, by oddać daninę Neptunowi. Trzeciego dnia sztormu pracowałem jako steward. Zataczając się, niosłem wazę czerwonego barszczyku do praktykanckiej mesy. A tam, przy długim stole, siedzieli bladzi od kiwania koledzy. Żaden nie miał apetytu. Tylko Kaziu szalał, pożerając kolejny talerz barszczu. Ale i jego w końcu zmogło. Nagle zbladł i puścił czerwonego pawia wzdłuż stołu. Kiedy to zobaczyłem, natychmiast się przyłączyłem się dopełniając niesioną wazę. Po tym występie mesa nie nadawała się do użytku.

Czwartego dnia sztorm przycichł. Nastroje się poprawiły. Natychmiast zapomnieliśmy o rezygnacji z pływania. Ocean przelecieliśmy szybko i już tylko żyliśmy Kubą. Był rok 1964, trudne czasy. Po awanturze z rosyjskimi pociskami rakietowymi na wyspie, Ameryka wprowadziła blokadę państwa Castro. Wszyscy pilnie słuchaliśmy więc komunikatów radiowych. Bo może jakaś wojna?

A tu radio podało, że kontrrewolucjoniści kubańscy zaatakowali statek hiszpański, który próbował przerwać blokadę. Ośmiu marynarzy zginęło. Powoli tworzyła się atmosfera zagrożenia.

Na wachcie pilnie wypatrywaliśmy peryskopów łodzi podwodnych. I w ten sposób, powolutku zbliżaliśmy się do strefy blokady Kuby. Nagle maszyna stanęła.

Zapanowała cisza. Powiało grozą. Co się stało? Okazało się, że strach ma wielkie oczy. To tylko mechanicy zastopowali maszynę, bo zachciało im się pić. Po prostu, poszli do ochmistrza po wódkę. Zagrozili, że jeśli jej nie dostaną na odwagę, to statek nie popłynie dalej.

Ale dostali i „Piast" znowu ruszył w drogę. Szczęśliwie zmylił wszystkie blokady i w ten sposób nagle pojawiliśmy się w Hawanie. Przepiękna jej panorama kusiła i obiecywała raj na ziemi. Rzeczywistość jednak była inna. Obok bogactwa i piękna widać było biedę i brzydotę. Chociaż dawało się jeszcze zauważyć przyzwyczajenia po Amerykanach, którzy tu przed Fidelem praktycznie rządzili.

– *Tienes Marlboro?* Masz Marlboro?

– *No tengo.* Nie mam...

– *Erres comunista?* Jesteś komunistą?

– *Yo soy Polaco!* Jestem Polakiem!

– *Aaa..Polaco! Polaco grande amigo!* Polak to wielki przyjaciel

Tak nas witano na ulicach Hawany.

Za papierosy i gumę do żucia można było dostać wszystko. Za dwie paczki Marlboro kupiliśmy butelkę najlepszego tamtejszego rumu Bacardi.

Sączyliśmy go potem z coca – colą, jako Cuba Libre, we wspaniałej restauracji „Tropicana". Było cudownie. Kolorowe fontanny oblewały posągi nagich, tańczących nimf. W lustrach odbijały się palmy. Cieszyły oczy dyskretnie oświetlone pod palmami stoliki. Rozsuwany dach ukazywał gwiaździste niebo, a na podnoszonej scenie tańczył najpiękniejszy kabaret świata. Dziewczyny łapały nas za włosy, piszcząc rubio, rubio, co znaczyło blondyn. Gdy częstowałem marlboro, wyciągały się setki rąk. Bez grosza w kieszeni, czuliśmy się jak sławni milionerzy.

Nie wszyscy byli jednak szczęśliwi w tym pięknym kraju. Oto zjawił się przy naszym stoliku Kubańczyk, który po drugiej szklaneczce Cuba Libre przyznał, że chce nawiać z wyspy. Najchętniej z nami, bo w Polsce jest lepszy komunizm. A ponieważ zrobił się natarczywy, kolega mechanik zaprosił go na parkiet i po krótkiej walce położył na łopatki. A potem krzyknął po rosyjsku – Towariszczi! Strach przeleciał po sali. Kelnerzy natychmiast schowali się za filarami. Mowa naszych „braci" zza Buga, jak już wcześniej zauważyliśmy, napawała Kubańczyków wielkim respektem. Korzystaliśmy z tego, wynosząc przez bramę portu papierosy. Głośno rozmawialiśmy po rosyjsku, a strażnicy zawsze chowali się głęboko. Podczas zwiedzania Hawany trudno było nie oglądać się za dziewczynami. No, ale trzeba było jednak uważać też na tłumy tajniaków.

Bywało też niebezpiecznie. Kiedyś na ulicy próbowaliśmy wymienić dolary. Nagle poczułem ostrze noża na gardle. To potężny Murzyn próbował wyrwać dolary z mojej zaciśniętej dłoni. Uratował mnie stojący obok przyjaciel Józek „Bokser". Prawym prostym wybił Murzynowi rękę z nożem spod mojego gardła. Natychmiast uderzyłem głową w czarny nos. Murzyn osunął się na ziemię, a my w nogi. Dolary nadal trzymałem mocno. Większość Kubańczyków tkwiła jakby w pospolitym ruszeniu. Nosili broń i czekali na nowy atak Amerykanów.

Lecz sama Hawana z rozpędu tętniła życiem dawnej, amerykańskiej Riwiery. Fidel wywiózł do pracy na plantacjach trzciny cukrowej kilkadziesiąt tysięcy prostytutek. Jednakże Victoria Street – ulica słynnych burdeli – nadal znakomicie prosperowała. Kolejki klientów tkwiły godzinami na tej ulicy. Bary i restauracje wciąż były pełne tańczących dziewczyn. Na ulicach grały nocami doskonałe orkiestry, a tłumy tańczyły w gorącym rytmie Bachangi i Mosambice. Siedzieliśmy kiedyś w restauracji.

Nagle z hukiem wkroczył tam tajemniczy brodacz. Towarzyszyli mu żołnierze.

Obsługa dosłownie oszalała ze strachu.

– Kto to jest? - spytałem kelnera.

– Towarzysz Fidela, walczył z nim w górach Sierra Maestra.

– Skąd to wiesz?

– Ma brodę, a tylko im wolno nosić takie brody...

Tymczasem brodacz się rozgościł. Zarzucił nogi na stół i zaczął kręcić coltem na palcu. Był teraz Bogiem. Decydował bowiem o życiu i śmierci. Na twarzach wokół widać było strach. Zapanowała cisza. Każdy spodziewał się, że brodacz wskaże paluchem i powie - Wyprowadzić! Na szczęście, był dzisiaj w dobrym nastroju.

Wypił i nie płacąc wyszedł. Knajpa znowu oszalała z radości. Teraz już wiedzieliśmy, dlaczego tutaj tak się boją naszych brodatych marynarzy.

Któregoś dnia zorganizowano nam spotkanie z młodzieżą komunistyczną.

Szybko jednak zrezygnowano z dalszych kontaktów, gdyż kubańskie komunistki nagle wyparowały z mesy i trzeba je było wyciągać z kabin marynarzy.

Czy można się dziwić, że z łezką w oku opuściliśmy Hawanę? Popłynęliśmy na Pinos, małą wysepkę poniżej Kuby. Znana nam była jako Wyspa Skarbów z powieści Stevensona pod tym samym tytułem. Otaczały ją rafy, a w morzu grasowały stada rekinów. Rzuciliśmy kotwicę na redzie. Mieliśmy ładować tu grejpfruty. Nagle od strony lądu przypłynęła ku nam stara motorówka. Jej skromna załoga wrzuciła na nasz pokład zabitą świnię i worek pełen langust. Okazało się, że to prezent od komendanta wyspy. Naturalnie, był nim kolejny brodacz, wspólnie walczący kiedyś z Fidelem o wyzwolenie społeczne ludu pracującego kubańskich miast i wsi. Kucharz upiekł świnię, przyrządził langusty. Wytoczyliśmy beczki wina na ładownie i przebrani za piratów rozpoczęliśmy ucztę. Jak przystało na piracką

wyspę, była to wspaniała uczta, przerywana tylko pirackim śpiewem.

Następnego dnia nasza zaproszona delegacja pojechała szalupą na ucztę do komendanta – brodacza. Wróciła nieco spłoszona i dziwnie małomówna. Przycisnęliśmy ich trochę i wyszło szydło z worka. Oto piękna wyspa jest przedzielona murem. Po jednej stronie siedzą zamknięci wszyscy przeciwnicy Fidela, wraz z rodzinami. Po drugiej zaś tkwi garnizon tych, którzy ich pilnują. Nikt nie ma żadnych szans ucieczki, gdyż morza pilnują rekiny. Oto idealne więzienie...

Komendant wydał przyjęcie dla naszej delegacji. Siedział na czole długiego stołu, potem nasza załoga i dalej żołnierze. Kelnerzy żołnierze z coltami za pasem wnieśli pieczonego prosiaka i postawili przed komendantem. Komendant najadł się i przesunął dalej do naszych marynarzy. Nasi podjedli i przesunęli dalej. Tym na końcu zostały kości do obgryzania. Każdy przy nodze miał baniak wina, więc uczta była ostro zakrapiana. Nasz kapitan nieopacznie skrzywił się oglądając brudny aluminiowy talerz. Zauważył to Komendant i warknął na kelnera, ale ten szybko talerz wyczyścił, wycierając go w spodnie na swojej dupie. Pijany Komendant z oficerami zaprosili naszych na strzelanie, ale tak walili w różne strony, że Kapitan poprosił o odwiezienie załogi na statek.

Niestety, nie umieliśmy jednak mocniej przejąć się losem biednych więźniów. Dręczył nas bowiem kac po wczorajszej, pirackiej libacji. Zakradłem się więc z kumplem do chłodni prowiantowej, deklarując gotowość jej

gruntownego sprzątnięcia. Potem usiedliśmy wygodnie w przyjemnym chłodku, całkiem przypadkowo obok wielkiej beczki wina. I tak się jakoś zrobiło, że wetknęliśmy do beczki wężyk.

A później już tylko pozostało nam wspominanie dawnych, dobrych pirackich czasów, kiedy to Pinos była Wyspą Skarbów, i nie żył jeszcze na świecie Fidel Castro...

Mój murzyn

W mesie „Gdyni II” siedziało kilku marynarzy i gawędziło. W powietrzu unosiły się zapachy kuchenne. Panowała atmosfera popołudniowego znudzenia. Chciałem być grzeczny, więc powiedziałem od progu:

– Dzień dobry panom, zamustrowałem za asystenta pokładowego.

– A na kolanach u Chiefa umiesz siedzieć? - odezwał się jakiś wesołek.

– Jak potrzeba, zawsze - odpowiedziałem z uśmiechem, chociaż najchętniej dałbym mu dyszla w żołądek i poprawił prawym w szczękę.

– Nadaje się – stwierdził wesołek i wyciągnął do mnie rękę. - To ja jestem Chief, witam...

Miałem dzielić kabinę z drugim asystentem. Ale jakież było moje zdziwienie, gdy okazał się Murzynem.

– Cześć, jestem Samuel. Mówić trochę polski...

Nie jestem rasistą, ale poczułem się nieswojo. No, pomyślałem, ładnie się zaczyna.

Samuel okazał się Nigeryjczykiem, odbywającym u nas praktykę.

Ciekaw byłem, jak też wypadnie zderzenie obu kultur. I jak nam się będzie wspólnie mieszkało, w związku z tym

zderzeniem.

A tymczasem „Gdynia II” popłynęła w stronę Afryki Zachodniej.

Trasa wiodła najpierw przez Kanał Kiloński. W Holtenau zerwały mnie z koi dzwonki na manewry. Szybko się ubierałem i zacząłem potrząsać Samem. A ten spokojnie stwierdził, że w nocy pracował nie będzie. Wkurzył mnie tym straszliwie.

– Wstawaj, pieprzony Murzynie! Zaraz kopnę cię w dupę! A może myślisz, że jesteś tu na wakacjach?

I znowu nim potrząsnąłem. Wtedy zerwał się. Ale nie włożył ubrania, tylko poleciał prosto w gaciach do Chiefa.

– Chief, As jest rasist! On mnie mówić Murzyn i w nocy gonić do roboty!

– O, ty cholerny Murzynie! – wrzasnął rozwścieczony Chief. – Zapierdalaj do roboty, jazda!.

W ten sposób Samuel wybiegł na manewry tylko w gaciach. Miało to tę dobrą stronę, że więcej się nie skarżył. Powolutku zaczął się jednak do mnie przyzwyczajać. W rewanżu uczyłem go, jak dbać o czystość. Improwizowałem też kurs języka polskiego. Robiłem wykłady na temat marynarskiego życia. Z tego wszystkiego pojął tyle, że ma się myć cztery razy dziennie. No i tak pomału zaprzyjaźniliśmy się.

Pierwszym portem był Las Palmas.

Poszliśmy z Samem na szklaneczkę wina. Po tej szklaneczce zrobiło nam się wesoło. Więc przyłączyliśmy się

do dziwnego pochodu przebierańców. Nieśli jakieś transparenty i śpiewali. No to śpiewaliśmy z nimi. Na placu pochód stanął.

Jeden z przebierańców, ubrany w damskie ciuchy i rękawice bokserskie, zaproponował mi sparing bokserski. Dostałem jedną z rękawic, bo była tylko jedna para. Drugą rękę mieliśmy trzymać za plecami. Szło mi dobrze. Nawet go lekko huknąłem kilka razy. A tu on nagle – trzask! – walnął mnie gołą pięścią w oko!

No to mu oddałem też gołą. Wtedy się zaczęło. Zauważyłem, że atakuje mnie już kilku! Sama też okładali, bo chciał mi pomóc. Byłoby z nami krucho, gdyby nie kilku Japońców, którzy rzucili się na przebierańców dosyć zdecydowanie, rzucając przebierańcami o ziemię.

Kiedy już było po wszystkim, Japończycy wciągnęli nas do baru.

Tam się wydało, że są marynarzami ze statku, który zacumował obok nas.

Widzieli nas, gdy schodziliśmy po trapie. A potem ujrzeli, jak biją nas przebierańce. Nie zastanawiali się ani chwili, bo marynarze wszystkich krajów, łączcie się!

Czyż nie? Jasne, jasne. Bankiet skończyliśmy rano. W kabinie dokonaliśmy bilansu. Sam miał podartą marynarkę, którą lekkomyślnie mu pożyczyłem.

Zaś mnie zafundowano silnie podbite oko.

Na drugi dzień przyjechał Luis, znany tutejszy shipchandler. W chwilę później Sam zawalił kabinę

kartonami whisky.

Przestraszyłem się, że zginę w afrykańskim więzieniu za tę whisky.

Sam, zginiemy w afrykańskim wiezieniu za tę whisky...

– Ty nic nie martwić, teraz w Nigeria rządzić moja plemię Yoruba...

Nie bardzo mu wierzyłem. Bo czy można wierzyć Murzynowi? Ale oczy mi wyszły na wierzch, gdy w Lagos przy naszej burcie rzucił kotwicę okazały niszczyciel. Dowódcą niszczyciela okazał się kolega Sama ze szkoły. Nasz Stary dostał pietra, a załoga zebrała się w komplecie przy burcie, bo po trapie właziło na nasz statek całe mrowie czarnych generałów w kapiących od złota uniformach. Co ciekawe, całe te bractwo skierowało się do naszej kabiny. I wszyscy się zmieścili! Potem odbyło się u nas wielkie przyjęcie. Adiutanci generałów wynosili nasze whisky całymi kartonami.

A później ładowali je do limuzyn, które grzecznie stały na kei. Mimo spustoszeń w naszych zapasach, przyjęcie trwało w najlepsze. Generałowie opowiadali nam z zaangażowaniem, że wojna w Nigerii trwa permanentnie. Oni, znaczy generałowie, na wszelki wypadek wyrżnęli rządzące dotychczas plemię Ibo. Stosunkowo niezbyt liczne, gdyż liczące tylko półtora miliona ludzi. No i przejęli władzę, bo co było robić.

Potem generałom wzburzyła się krew i zaprosili nas na zabawę w busz. Jechaliśmy limuzynami około godziny. Busz był cholernie ciemny i tajemniczy. Co rusz zasieki,

wartownicy biorący nas na muszkę, a potem nagle salutujący.

Mimo wypitego alkoholu, zaczęło mi się robić nieswojo. Ale Sam uspokajał.

– Wszystko będzie OK. Nic się nie bać! Nic się nie bać!

Warto jednak było. Bowiem w końcu dotarliśmy do prawdziwego raju.

W samym środku buszu roztaczała się przed nami dzielnica cudów. Wszystko było ściśle zabudowane. Ale jak! Wyrosły tam restauracje, bary, hotele i burdele, do których generałowie ściągnęli najładniejsze dziewczyny. Cała ta dzielnica cudów otoczona była zasiekami i wojskiem. Tu odbywał się nieustanny show kabaretów, tu przepijano zagrabione na wojnie łupy. Na wstępie zostałem poinformowany, że jestem pierwszym białym, który tu trafił. Gdyby ktoś pytał, mam mówić, że jestem z ONZ.

No a później zaczęła się zabawa. Trwała do białego rana. W każdej knajpie wszystkie oczy wlepione były we mnie. Nie w baby, ale we mnie! Byłem jedyny biały! W kolejnej knajpie dwie czarnuszki natychmiast przysiadły się do mnie i zaczęły się kłócić, która pierwsza mnie weźmie. Nagle nasz generał przyprowadził trzecią czarną jak węgiel i stwierdził:

– To prezent dla Ciebie!

Za chwilę już wszystkie się kłóciły i zaczęły bić się na parkiecie. Peruki poleciały w powietrze i ukazały się antenki na głowach.

W końcu miałem już takiego pietra, że poprosiłem Sama, żeby odwieźli mnie na statek. Nie było problemu. Dostałem eskortę, limuzynę i szczęśliwie wróciłem.

Następnego wieczoru, gdy akurat miałem wachtę, od strony wody zaatakowali „Gdynię II" piraci. Nie widząc innego wyjścia, rzuciliśmy do wody cztery petardy morskie. Huknęło straszliwie, zakotłowało. Całe te pirackie bractwo zaczęło w popłochu nawiewać. Ale niektórzy wcześniej zdążyli już wdrapać się na nasz pokład. Teraz skakali prosto do wody! Reszta wiosłowała w swych łodziach, ile sił!

A po godzinie przyjechała policja z pretensjami, że jakaś łódka utonęła od naszych wybuchów, a w ogóle są zabici i ranni. Gdy dostali butelkę whisky Chiefa, autorytatywnie stwierdzili, że możemy do piratów strzelać, ile tylko chcemy. Możemy ich nawet pozabijać, *no problem*.

Po kilku dniach popłynęliśmy, do portu Burutu. Na podejściu po pilota ścigały się na wodzie trzy łodzie wiosłowe. Ze zdumieniem zauważyliśmy, ze wszystkie zmierzają w stronę naszego statku. Pierwszy dopadł do sztormtrapu Samson Gula.

Na jego łodzi powiewał transparent z napisem „Samson Gula Best Pilot PŻM". Wdrapywał się już na pokład, gdy dopadł go pilot z innej łodzi i próbował ściągnąć do wody. Zaś wioślarze wszystkich trzech łodzi solidnie okładali się wiosłami.

Wygrał jednak Samson Gula, ponieważ zawsze miał najsilniejszych i najlepszych wioślarzy. Wszedł na statek z całą rodziną. Był co prawda boso, ale na głowie miał

naszą, oficerską czapkę. Natychmiast zażądał kabiny, jedzenia i piwa. Potem poprowadził statek – z synem, sternikiem - krętymi, nieoznaczonymi i nieoświetlonymi odnogami rzeki. Włosy jeżyły się nam na głowie. Po rzece pływały trupy, w buszu słychać było strzały. Trwała permanentna wojna. Ale już bez plemienia Ibo.

Wreszcie zacumowaliśmy. Burutu leży w samym środku buszu. To była zaledwie szałasowa osada plus kilka domków z puszek po coca-coli. Ledwo opuściliśmy trap, gdy na burtę wpadł nasz angielski agent.

– Panowie, ratujcie! Przed chwilą zabili moich dwóch białych pracowników! Mnie również chcieli, ale uciekłem!

Po kilku godzinach wzmacniania gorzałą, zebraliśmy dzielną grupę odwetową i ruszyliśmy na podbój Burutu. Tak straszliwie wyliśmy i tak głośno uderzaliśmy w blaszane chałupy, że całe Burutu prysnęło zawczasu w busz. Na drugi dzień przyjechały wojska federalne i otoczyły nasz statek dla ochrony. To były zapierające dech chwile. Ale wszystkiego, co tam się zdarzyło, opisać nie mogę. Zdradzę tylko, że szczęśliwie wróciliśmy do Polski. W porywie zdumiewającego braterstwa zaprosiłem Sama na moje wesele. Był rozchwytywany przez nasze dziewczyny, każda chciała go chociaż dotknąć. Trudno się dziwić, był tak czarny, jak nasz eksportowy węgiel.

Mimo sześciu miesięcy wspólnego pływania, niewiele chyba zrozumiał.

Oto wręczając mojej żonie garsonkę na prezent ślubny powiedział:

– Twoja żona, moja żona...

– O nie! Moja żona, moja żona- odpowiedziałem

Taki był „Mój murzyn” przyjaciel Samuel.

I am Johnson

– Zamelduj się do Johnsona - powiedział trapowy.

– A kto to jest? - spytałem.

– Chief z pokładu, nie może się ciebie doczekać.

Zapukałem zatem do kabiny Chiefa.

Dzień dobry, panie Chiefie, zamustrowałem jako pański asystent...

– A, jesteś gagatku - powiedział mały, gruby brodacz.

Potem stanął przy mnie - a sięgał mi pod pachę - i silnie się naprężając, donośnie pierdnął.

– Śmierdzi co? – zapytał, rechocąc ze śmiechu.

– Ano śmierdzi – odrzekłem zdumiony.

Jak się potem okazało, był to jeden z najlepszych kawałów Chiefa, którego nazywano Johnson. Podobno wykrył kiedyś na statku aferę szpiegowską, a jej hasłem rozpoznawczym była odzywka *I am Johnson.* Afera zakończyła się rehabilitacją dwóch marynarzy, którzy zresztą odsiedzieli po dwa lata. A Johnson z awansu i bez dyplomu został Chiefem.

Po pierwszej morskiej wachcie, Johnson zaprosił mnie do swojej kabiny.

– As, masz flaszkę?

– Mam.

– To przynieś, wypijemy na zapoznanie.

Wypiłem potem kieliszek, bo resztę wlał w swój bebech Johnson. No i dobrze, rzekłem sobie, nie wypada mi przecież pić z Chiefem. Jakież było moje zdziwienie, gdy Kapitan na mostku stwierdził:

– Słyszałem, panie As, że pan pije!

Zamurowało mnie. Nic nie odpowiedziałem, bo co tu mówić? Ale postanowiłem się Johnsonowi odwdzięczyć. Z czasem poznawałem go coraz lepiej.

– Panie As, ile jest 6 razy 9? - krzyczał z nawigacyjnej.

– Trzydzieści, panie Chiefie! – odwrzasnąłem, myśląc że mnie ładuje.

Zapanowała chwilowa cisza - chyba liczył słupki - a potem krzyk:

– Panie As, co mnie pan ładujesz!

– Aha, to ty taki jesteś zdolny – pomyślałem – już ja cię upilnuję...

Na naszym starym parowcu trzeba było wdrapywać się na najwyższy pokład pelengowy, żeby złapać namiary na kompasie magnetycznym do pozycji nawigacyjnej. Zauważyłem, że mój Chief, schodząc z pelengowego, usilnie powtarzał pod nosem trzy namiary, żeby ich nie zapomnieć. Za którymś razem, gdy leciał zdyszany z góry i szeptał, złapałem go za rękaw i powiedziałem:

– Panie Chiefie, statek z prawej.

– Panie As, kurwa, nie widzisz pan, że łapię namiary?

Następnie znowu popędził na pelengowy. A ja tę wypróbowaną metodę stosowałem później wiele razy, niezmiennie z tym samym efektem. Jednak pewnego razu Johnson zadziwił mnie całkowicie.

– Panie Chiefie, niech pan sprawdzi pozycję Asa, coś mi się tu nie zgadza z radarową - stwierdził Kapitan.

Jak zawsze, Chief wdrapał się na pelengowy. Potem przez cały czas szeptał namiary, aby w końcu dopaść mapy i zapisać cztery dane.

– Niewiarygodne – pomyślałem zdumiony, zerkając z boku, jak Johnson wykreśla pozycję - czyżby nagłe olśnienie?

Tymczasem Johnson szczęknął cztery razy ekierkami, po czym krzyknął do Starego:

– Ma pan rację, panie Kapitanie, pozycja jest dokładnie tam, gdzie pańska z radaru.

Widzi pan, panie As? - powiedział Stary z satysfakcją.

– Widzę - odpowiedziałem z głupawym uśmiechem. Przyglądając się namiarom, już wiedziałem co jest grane. Nagle Kapitan wziął ekierki i zaczął wykreślać namiary Chiefa.

– Co mi tu pan, kurwa, wykreślił, panie Chiefie? Przecież ta pozycja wychodzi na lądzie!

Johnson mamrotał niewyraźnie, że coś widocznie mu się pochrzaniło, a ja – szeroko uśmiechnięty - już leciałem robić nowe namiary.

W kolejnym rejsie robiliśmy kółka na redzie Gdyni, kompensując dewiację kompasu magnetycznego. Było już ciemno, gdy zszedł dewiator. Na mostku pojawił się zalany Kapitan, w ciemnych, słonecznych okularach na nosie. Oparł się o bulaj i wydał komendę:

– Tak trzymać, cała naprzód!

Sternik odpowiedział i zaczęliśmy jechać prosto na falochron. Po pewnym czasie Chief zorientował się w sytuacji i przyleciał do mnie:

– Panie As, niech pan coś zrobi!

– Dlaczego ja? Ja tu jestem tylko asystentem! Ale na pewno będę trzymał się skrzydła mostku, gdy już hukniemy w ten falochron!

Chief bał się Starego, więc latał po mostku jak oparzony. Nie chcąc go drażnić, podpowiadał, że może by tak zmienić kurs.

– Ni chuja! Tak trzymać, cała naprzód! – darł się Kapitan na całe gardło.

Sternik zaczął się niecierpliwić, bo mimo ciemności widać było szybko zbliżający się falochron. Nagle Chief podjął dramatyczną decyzję, dopadł do jednego z dwóch stojących telegrafów i dał stop maszyna. Stary odwrócił się i spytał:

– Kto, kurwa, dał stop?

– Ja, panie Kapitanie - odpowiedział Johnson – wydawało mi się, że pan powiedział stop...

– Ni chuja! Cała naprzód! - ryknął znowu Stary i przesunął rączkę drugiego telegrafu na całą naprzód. Chief

znowu zaczął biegać po mostku, jakby miał sraczkę.

W końcu nie wytrzymał, dopadł pierwszego telegrafu i dał całą wstecz.

– Co to jest? Co tu się dzieje? – wrzasnął Kapitan.

– Cała wstecz, panie Kapitanie - stwierdził Chief.

– Ni chuja, ma być cała naprzód! - krzyknął „Stary", przestawiając rączkę drugiego telegrafu.

– A wała, cała wstecz! – wrzasnął zdeterminowany Chief.

W chwilę później ujrzałem dziwny widok. Kapitan mocował się z Johnsonem, a każdy z nich usiłował, zapanować nad rączką swojego telegrafu. Wtedy z Maszyny odebrałem telefon:

– Co tam się dzieje? Jak mamy jechać, do cholery?

– Dawajcie całą wstecz – rzekłem spokojnie.

A potem dopadłem sternika i poleciłem mu ster prawo na burtę. Statek kręcił tuż przed falochronem w prawo, a moi dzielni dowódcy nadal szarpali się z telegrafami. Kiedy wreszcie wykręciliśmy, zadzwoniłem do maszyny, że już wszystko OK. Potem jechaliśmy prawidłowo w morze, a kiedy Johnson kapnął się, że kierunek jest dobry, odpuścił Staremu i telegraf został na całej naprzód. Stary, zadowolony ze zwycięstwa, ryknął triumfalnie:

– Tak trzymać!

Potem pojechaliśmy do Finlandii. A tam fiński pilot, gdy tylko znalazł się na pokładzie, natychmiast gdzieś zniknął. Jechaliśmy więc sami z Johnsonem między skałami, nie mając dobrej mapy i praktycznie nie znając trasy. Okazało

się, że pilot w mozolnej drodze na mostek został wciągnięty do kabiny Starego. Johnson później dzwonił tam wiele razy i prosił, żeby pilot przyszedł na mostek. W końcu odniosło to skutek, bo kapitan z pilotem doczłapali się do nas. Byli jednak w stanie wskazującym na spożycie. Mimo tego, pilot przejął prowadzenie statku; ja kontrolowałem pozycję.

Ale mapa się skończyła i już nic nie było wiadomo. Stanąłem więc na skrzydle z lornetką. Nagle tuż przed dziobem wyskoczyły z wody skały. Dopadłem Johnsona i pokazałem mu, co nas czeka.

– Skały! Skały! – wrzasnął Johnson do pilota ostrzegawczo.

– *O key, o key*, no problem - odpowiedział z flegmą pilot i wolno podniósł lornetkę do oczu. Nagle ryknął, jakby go ktoś oblał gorącą wodą:

Rocks! Rocks! Hard to starboard! Skały! Prawo na burtę!

Przeszliśmy obok tych skał ledwo, ledwo. Niemal je musnęliśmy. Pilot ze Starym natychmiast wytrzeźwieli.

I takie to były początki mojej kariery oficerskiej w tamtych czasach.

Niekiedy dziwiłem się, że statki jeszcze pływają, a niektórzy kapitanowie, ciągle pijani, nie mieli w życiu żadnej awarii.

Samobójczy skok

Na parowcu „Olsztyn”, stojącym przy nabrzeżu Francuskim w Gdyni, rozległ się dramatyczny krzyk:

– Człowiek za burtą! Człowiek za burtą!

Wybiegliśmy z wachtowym na pokład. Ale zdziwiliśmy się potężnie, bo na pokładzie krzyczał całkiem nagi motorzysta.

– Czyżby oszalał? – pomyślałem. – W taki mróz goły na pokładzie?

– Jak Boga kocham, wszystko widziałem spod prysznica! – darł się dalej motorzysta. – Baba skoczyła z kei za naszą rufą! Prosto między kry lodu! No, nie stójcie tak!

W końcu mu uwierzyliśmy. Ruszyliśmy biegiem wzdłuż kei, łapiąc po drodze koło ratunkowe i rzutkę. Za rufą dostrzegliśmy na wodzie plamę obszernego płaszcza, który unosił nieruchomą dziewczynę. Rzuciliśmy koło ratunkowe, a potem rzutkę.

Ale chociaż dziewczyna była przytomna, nie zareagowała. Stało się jasne, że chce utonąć. Tymczasem płaszcz powoli nasiąkał wodą. Dziewczyna z wolna traciła przytomność w zimnej wodzie. Mówią, że tonący brzytwy się chwyta.

A nasza dziewczyna w ogóle ratować się nie próbowała. Musiała bardzo pragnąć śmierci. Na rufie zebrała się załoga i rzucała nowe koła ratunkowe. Wszyscy się wydzierali,

a dziewczyna na wodzie nie reagowała. I w końcu stało się oczywiste, że mokry płaszcz niebawem wciągnie ją pod wodę. To była ostatnia chwila, aby podjąć decyzję. Stworzyliśmy na kei łańcuch ramion i opuściliśmy się z wachtowym do wody. Nadludzkim wysiłkiem udało nam się dziewczynę złapać i wyciągnąć na wysokie betonowe nabrzeże.

Potem pognaliśmy do najbliższego budynku, taszcząc ją na plecach.

Tam położyliśmy kobietę na biurku, w jakimś przypadkowym biurze, którego przerażeni pracownicy natychmiast stali się gapiami. Dziewczyna była nieprzytomna, przypuszczalnie umierająca. Przez jej ciało przebiegały drgawki, z ust sączyła się piana. Chwilami przestawała oddychać. Wszyscy spoglądali na mnie wyczekująco.

Byłem w mundurze drugiego oficera, czyli również statkowym lekarzem.

– Panie, ratuj ją pan!

Byłem przerażony. I sparaliżowany odpowiedzialnością. Wiem, trzeba ratować. Ale jak? Czy dam radę? Szybko przelatywałem w myślach skromną wiedzę medyczną. Cały trząsłem się z emocji. A może z zimna i strachu?

– Rozebrać ją! - poleciłem – Ma na sobie skorupę lodu! Nabawi się zapalenia płuc!

– O Jezu! - krzyknęła jakaś pani z boku - przecież ona będzie się wstydzić!

Ale nie słuchaliśmy baby. W mgnieniu oka rozebraliśmy nieprzytomną do naga. Potem wrzasnąłem o ręczniki. Kiedy się znalazły, zaczęliśmy dziewczynę silnie nacierać.

– Teraz koce! Jest tu jakiś koc?! – krzyknąłem do urzędników. – I niech ktoś zrobi kawę!

Sam zająłem się sztucznym oddychaniem i masażem serca.

Tymczasem przyniesiono kawę, ale nie mogłem jej podać, bo dziewczyna nadal była nieprzytomna. Jednak żyła, to było najważniejsze. Nie pozwalaliśmy jej umrzeć.

Minęło dobre pół godziny, zanim pojawiło się pogotowie. Dla mnie była to cała wieczność. Modliłem się w duszy i prosiłem dziewczynę, aby nie umierała.

Zabrali ją do szpitala. Teraz oczekiwaliśmy z niepokojem na wieści.

Po kilku godzinach doniesiono nam, że będzie żyła. Po odzyskaniu przytomności, zapytała dlaczego ją uratowano. I dodała:

– Ja już nie mam po co żyć...

Jednak po kilku dniach dziękowała za uratowanie życia. Dowiedziałem się, że pracowała w Urzędzie Celnym. Jej koleżanki przypomniały sobie, że wybiegła z biura po rozmowie telefonicznej z mężem.

Po tych ponurych chwilach czekała nas jednak miła niespodzianka.

Na statku zjawiła się delegacja celników z kwiatami. Podziękowaniom i całusom nie było końca. Tęgawa celniczka

zapytała w pewnej chwili:

– O Boże, co by to było, gdybym to ja tonęła?

– Cała przyjemność z ratowania pani byłaby tylko po naszej stronie -

odpowiedziałem z uśmiechem, patrząc na jej obfity biust. A ściskając rękę naczelnika Urzędu Celnego, dodałem:

– Mam nadzieję, panie Komisarzu, że więzi przyjaźni między marynarzami a celnikami zawiązały się teraz na dobre...

– Oczywiście, panie Drugi. Wasz statek będzie teraz naszym oczkiem w głowie - stwierdził cokolwiek dwuznacznie Komisarz, uśmiechając się pod wąsem.

Natychmiast pomyślałem o *czarnej brygadzie*. Czy zapowiedź Komisarza oznacza, że będzie nam siedziała na karku przez cały czas?

Okazało się jednak, że w słowach szefa celników nie było żadnej dwuznaczności. *Czarna brygada* omijała nas przez całe miesiące. A kiedy nasi marynarze przechodzili przez bramę, wystarczyło, że rzucali celnikowi *My z Olsztyna*, aby droga była wolna. Przetestowałem to kiedyś na własnym grzbiecie, kiedy tamtędy wychodziłem, targając na plecach wór biznesu.

– Ależ proszę przechodzić, panie Drugi, przecież to pan uratował naszą dziewczynę - z uśmiechem rzekł mi celnik.

Mniej więcej po roku od tamtych wydarzeń, wezwano mnie nagle do Kadr PŻM. W drodze robiłem rachunek

sumienia. Co też przeskrobałem? Czego oni mogą ode mnie chcieć?

Ku mojemu zdziwieniu oznajmiono mi tylko, że na wniosek Urzędu Celnego, Rada Państwa przyznała mi oraz wachtowemu marynarzowi medal:

„Za Ofiarność i Odwagę” w ratowaniu życia.

No i niech ktoś teraz powie, że marynarze z celnikami się nie lubią!

Smutny koniec „Olsztyna”

Dawno, dawno temu były dobre parowce i wspaniałe załogi. To, co się kiedyś przydarzało, we współczesnej flocie nie jest już możliwe. Syczały parowe kotły. Żarłoczne i wciąż głodne paleniska połykały tony węgla. Trzy żywioły, woda, ogień i powietrze, ciągle żyły blisko siebie. Tylko zgrana i ofiarna załoga mogła utrzymać harmonię między nimi. Tamte statki, na których spędzało się kawał życia, kochaliśmy, jak własny dom. A dawne czasy starzy marynarze jeszcze dziś wspominają ze wzruszeniem.

Taka też była załoga na wysłużonym parowcu „Olsztyn”, gdy nagle zbiła ją z nóg wiadomość, że ukochany staruszek ma wyruszyć w swą ostatnią podróż przed śmiercią. Mesa zawrzała jeszcze goręcej, kiedy na polecenie armatora zaczęto ściągać ze statku dosłownie wszystko, co miało jakąś wartość. Zdjęto więc radary i wszystkie przyrządy nawigacyjne. Na mostku zostawiono tylko starą ukaefkę i zepsuty radionamiernik. Potem zabrano tratwy pneumatyczne, pozostawiając dwie drewniane szalupy, o których wszyscy wiedzieli, że przeciekają i toną. Mnie zabrano całą apteczkę! A byłem wtedy drugim oficerem, który musiał leczyć załogę, gdy była taka potrzeba. Chief z Maszyny biegał po statku i biadolił, że węgla starczy mu zaledwie na tydzień.

– To co z tego, że przelot do Brugge obliczony jest na trzy dni? A jeśli coś się stanie? Czym będziemy wtedy palić pod kotłami?

Kapitan obojętnie wysłuchiwał tych biadoleń. Wzruszał ramionami i rozkładał ręce. Wyglądało na to, że niewiele go to obchodzi. Ale prawdziwa wrzawa wybuchła dopiero wtedy, gdy okazało się, że w ostatniej podróży „Olsztyna" popłynie tylko pół załogi. Wszyscy jednak zamknęli gęby, gdy na zebraniu załogowym powiedziano, że jak się komuś nie podoba, albo się boi, to może zmustrować. Ale taki gest z kolei nie przypadnie do gustu armatorowi. W tej sytuacji wszystkim wszystko nagle się spodobało.

No i popłynęliśmy przez Bałtyk i Morze Północne do belgijskiego Brugge. Nagle w tym krótkim, trzydniowym rejsie zaczęły dziać się cuda. Najpierw był sztorm i staruszek „Olsztyn" jęczał, jak mordowane zwierzę. Potem morze zalała mgła i statek przycichł. Może pogodził się, że płynie na śmierć?

Mgła była tak gęsta, że straciliśmy z oczu dziób statku. Ustawicznie nasłuchiwaliśmy buczących bojek, albo maszyn obcego statku. Wszystko było na słuch, bo przecież nie mieliśmy radaru. Zamiast trzech dni przelotu, płynęliśmy sześć. Chief Mechanik stwierdził, że jeśli nagle nie wynurzy się z zamglonego horyzontu Brugge, to on będzie musiał wygasić kotły. Nie ma bowiem już węgla i przyjdzie chyba wzywać holownik.

W sytuacji silnego stresu załoga maszynowa zaczęła chorować. Wozili taczką węgiel po pustym bunkrze, gdzie

było pioruńsko zimno. A przecież musieli przerzucić około sześciu ton na wachcie! Nie mogłem ich leczyć, bo w apteczce został tylko Laxigen. Nieoczekiwanie okazało się, że steward ma chęć właśnie na ten lek.

– Panie Drugi, daj mi pan ten Laxigen, mam cholerne zatwardzenie.

Kapitan był zasadniczy. Nie lubiliśmy go za to, że zgodził się na tak paskudny rejs. Postanowiliśmy więc trochę uprzyjemnić mu życie. W nocy marynarze łapali karaluchy do pudełek i wsypywali je do rury głosowej, która prowadziła do koi kapitana.

Potem dmuchałem w tę rurę, a kapitan potężnie przeklinał.

– Do jasnej cholery, panie Drugi, skąd się bierze tyle karaluchów?!

– Nie wiem, panie Kapitanie...

W końcu dopłynęliśmy wreszcie do pilota. Nagle kapitan zaczął biegać, jak opętany. Z mostka do kabiny i z powrotem. W końcu wydukał:

– Panie Drugi, nie ma pan w apteczce czegoś na sraczkę?

– Nie mam. Przecież pan wie, że wszystko mi zabrali...

Od Bosmana dowiedziałem się, że przyczyną rozwolnienia Starego jest Steward, który mu regularnie wsypuje do posiłków Laxigen. Tuż przed pilotem Steward wpadł na mostek.

– Panie Kapitanie, słyszałem, że ma pan problemy z żołądkiem? Może przyniosę zupkę mleczną, powinna

pomóc...

– Bardzo proszę, może zupka pomoże – odrzekł znękany Stary.

Po chwili Steward był już z zupką na mostku. Stary jadł ją właśnie ze smakiem, gdy na mostku pojawił się Bosman. Pochylił się do mojego ucha.

– On mu wsypał sześć Laxigenów...

Na skutki nie trzeba było długo czekać. Kapitan nagle mocno zbladł.

– Panie Drugi! – wrzasnął. - Niech pan bierze pilota!

I zbiegł pośpiesznie do swojej kabiny. Potem długo go nie oglądaliśmy. Leżał w koi i stękał. Zaś nam było odrobinę lżej. Oto pomściliśmy naszego „Olsztyna", którego Kapitan tak obojętnie prowadził na złomową śmierć! W końcu jednak dopłynęliśmy do portu przeznaczenia. Przy nabrzeżu straszyły pocięte wraki martwych statków. Wszystko odbyło się bardzo szybko. Ze łzami w oczach ściągnęliśmy banderę i było po wszystkim. Mocno przygnębieni zeszliśmy na ląd. Długo nie mogliśmy przyjść do siebie. Zostawialiśmy przecież naszego poczciwca samego! Każdy jednak umiera w samotności, jak napisał pewien literat. Nawet Steward nie był w stanie poprawić nam humoru.

– Panie Drugi, nie ma pan jeszcze tego Laxigenu? Sypnął bym jeszcze Staremu w samolocie...

Na szczęście, nie miałem. Nie było nam do śmiechu. Pojechaliśmy na lotnisko, a potem lot na warszawskie Okęcie. A tam przyjemna niespodzianka, o której nikt nas

nie uprzedził. Podziękowanie za trudny rejs! Powitała nas delegacja miasta Olsztyn, patrona statku. Potem zaproszono załogę do autokarów i cała kawalkada udała się do Olsztyna. Co prawda, ciągnęło nas do domów, ale nie wypadało przecież odmówić. Tym bardziej, że w mieście naszego parowca przyjęcie było bardzo serdeczne. Opowiedzieliśmy im o ostatnim rejsie, a oni nas wyściskali. Potem przekazaliśmy miastu biało-czerwoną banderę. Ucałowali ją, jak relikwię. Znów popłynęły łzy wzruszenia. Pożegnanie było równie serdeczne, jak powitanie.

A mówią, że marynarze to twarde chłopy.

Berberyjki

S/s „Białystok” stał w Casablance od kilku dni. Nagle zapragnąłem poznać nocne życie tego pięknego miasta. Przewodnik, mały Arab, zaprowadził mnie do lokalu, gdzie gwoździem programu był taniec brzucha w wykonaniu Berberyjek. Usiedliśmy skromnie w kącie, przy piwie. W kieszeni miałem tylko pięć dolarów. Na parkiecie tańczyły piękne, długowłose dziewczyny. Strój miały skąpy. Na biuście małe, złote krążki, na biodrach złoty pas. A nogi okrywał tylko delikatny muślin.

Wokół parkietu, na pufach, siedzieli podekscytowani Arabowie. Ale zauważyłem wśród nich Amerykanina. Trzymał w ręku plik dolarów. Obok niego tkwił prawdziwy arabski szejk, demonstrujący miejscowe pieniądze, dirhamy. Obaj dżentelmeni wychodzili na parkiet, a czynili to na zmianę. Szejk wciskał tancerkom banknoty za pas, a Amerykanin przyklejał im do czoła. Licytowali się w taki właśnie sposób. Dziewczyny tańczyły, jak w transie. Obserwowałem ich już od dłuższego czasu, kiedy usłyszałem, jak Arab nagle zagadnął Amerykanina:

– *Where are you from?*

Amerykanin na to:

– *From Warsaw!*

Muszę przyznać, że mnie zatkało. Z Warszawy? Skąd ten drab ma tyle forsy? A ponieważ chciałem poznać odpowiedź na to pytanie, podszedłem, klepnąłem go w ramię i powiedziałem:

– Cześć, koleś!

Nie da się ukryć, zaskoczyłem go. Ale jednak odpowiedział bardzo przytomnie – Cześć, koleś, trzymaj się ramy, bo spadamy...

I już mogliśmy rzucić się sobie w ramiona.

- Co tu robisz, stary?

- Piję. Moja żona ma tyle fabryk, że nie mogę tego przepić.

- No to nie ma sprawy, mogę ci pomóc.

W tym celu usiadłem pomiędzy nim a szejkiem. Wspólnie zaczęliśmy uszczuplać majątek żony. W trakcie tych zajęć okazało się, że Amerykanin to rzeczywiście Amerykanin, tyle że polskiego pochodzenia. Naszego kraju nie widział od trzydziestu lat. I dlatego tak bardzo się ucieszył ze spotkania z rodakiem.

Wkrótce najpiękniejsza z Berberyjek już tańczyła tylko przed nami. Byliśmy tym zachwyceni. Ale ja nagle poczułem się strasznie biedny między tymi facetami. Wszakże zawsze na wszystko jest jakiś sposób. Oto wyszukałem w kieszeni pięciozłotową monetę, taką niklową, z rybakiem. Potem odważnie wkroczyłem na parkiet i ulokowałem polskiego piątaka w biuście tancerki. Zdziwiona, zaczęła monetę sprawdzać. Najpierw wzięła ją między zęby, aby stwierdzić,

czy srebrna. Potem zaczęła wypytywać, ile to dolarów. Nikt jednak nie potrafił jej na te pytanie odpowiedzieć. Przyszła więc w końcu do mnie.

- Słuchaj – powiedziałem z powagą. – Gdy jutro wymienisz tę monetę w banku, to dostaniesz pięćdziesiąt dolarów...

Natychmiast zaczęła tańczyć tylko dla mnie. Nic dziwnego. Amerykanin z

szejkiem dawali jej tylko po dziesięć dolców. Niestety, nie miałem więcej pięciozłotówek. A szejk z Amerykaninem dalej licytowali na parkiecie. Wtedy przypomniałem sobie o peżetemowskich znaczkach, które wpinało się w klapę, a których miałem w kieszeni całą garść. Wstałem więc i odznaczyłem moją tancerkę. Znowu bardzo się zdziwiła i wypytywała, co to jest. A ponieważ znowu nikt nie mógł wyjaśnić, więc przyszła do mnie. Wytłumaczyłem jej z gracją, że jestem armatorem. Zaś ten znaczek to mój armatorski znak. Od dzisiaj będzie mogła pływać na moich statkach pasażerskich za darmo. Wszędzie, gdzie tylko zechce. No i przebiłem wszystkich! Była naprawdę zachwycona. I, naturalnie, tańczyła już tylko dla mnie. Szejk natomiast zrobił się nerwowy. Zaś polski Amerykanin śmiał się do rozpuku.

Ale na tym nie koniec. W pewnej chwili tancerka wyrwała czarny, długi włos z głowy i okręciła nim papierosa. Potem podała mi go i nakazała, abym zapalił. Szejk wyjaśnił, że to czary Berberów. Jeśli wypalę papierosa z włosem, zakocham się w tancerce do końca życia. Na wszelki wypadek,

postanowiłem nie ryzykować. Nie jestem przesądny. Ale po co kusić diabła? W piątki nie wypływam w morze, na widok zakonnicy wracam do domu. Tylko z tego powodu, naturalnie.

Więc papierosa wypaliłem, ale włos dyskretnie wyrzuciłem.

Nagle nasz pijany Amerykanin zaczął tańczyć na parkiecie taniec brzucha.

Wszystkie tancerki uciekły. Wśród Arabów przeszedł szmer niezadowolenia.

Mężczyźni przecież nie tańczą! Zrozumiałem, że ta zabawa może źle się skończyć. Próbowałem ściągnąć faceta z parkietu, ale był uparty. Nagle do lokalu weszło dwóch policjantów w kaskach. Za pasami mieli duże białe pały.

No, pomyślałem, koniec zabawy. Zaraz wylądujemy w pierdlu. Ale się myliłem.

To właściciel wezwał policję, aby nas chroniła.

Teraz knajpa i Berberyjki należały do nas!

Zabawa trwała do białego rana.

REWOLUCJA 1970

Był Grudzień 1970 roku. W szczecińskiej stoczni remontowej „Gryfia” naprawiano nasz parowiec "Białystok", na którym byłem Chiefem. Nagle ciszę nadbudówki rozdarł krzyk Trzeciego, który wołał, że stoczniowcy chcą nam odrąbać cumy i puścić statek na wodę. Zdenerwowałem się.

- Jak to? Dlaczego?

- No bo nie strajkujemy! – wrzasnął Trzeci. – A ten głupi Bosman chyba specjalnie stuka młotkami na kominie. Zresztą sam się pan wszystkiego dowie, gdyż delegację stoczniowców mamy właśnie na pokładzie...

Rzeczywiście. Akurat trwała zażarta dyskusja załogi ze stoczniowcami. Bosman, stary Kaszub, ucieszył się na mój widok.

- Panie Chiefie, stoczniowcy chcą, żebyśmy strajkowali. Czy mamy przerwać robotę?...

Zapadła głęboka cisza, a spojrzenia wszystkich dyskutantów zawisły na moich ustach. Wszyscy przecież wiedzieli, że PZM nie strajkuje. Jak z tego wybrnę?

- Przerwać robotę!- wrzasnąłem desperacko.

- To pan powiedział, nie ja! – donośnie ogłosił Bosman – Ja tego nie mówiłem!

Ach ty chamie, pomyślałem sobie, taki jesteś cwaniak? I szybko odwołałem go na bok.

- A pan - rzekłem z uśmiechem – nadal będziesz pracował pod bakiem. Tylko cichutko, aby stoczniowcy nie słyszeli. Żadnego stukania młotkami na kominie!

I w ten sposób rozpoczęliśmy nielegalne grudniowe strajkowanie, idąc w sukurs stoczniowcom.

- Wojtek, możesz spać u mnie w kabinie na kanapce – powiedziałem budowniczemu, a ten w podzięce klepnął mnie w plecy. Potem poszedłem do Ochmistrza, polecając mu, aby – w miarę możliwości – powtórzyć manewr ze stoczniowcami w innych kabinach. Jeśli cała kabina jest wolna, to zapakować tam stoczniowców. A jeśli ktoś chce do siebie na kanapkę, proszę bardzo.

- W porządku, panie Chiefie – odparł Ochmistrz, a ja dodałem jeszcze, że będziemy też w dużym kotle gotować zupę dla stoczniowców. Stary był nieobecny, więc rządziłem w jego imieniu. Ale skutek moich nowych rozporządzeń był taki, że od tej chwili nikt już nie chciał odrąbywać nam cum. Przecież spało i żywiło się u nas kilkunastu stoczniowców! A załoga i tak musiała pracować, gdyż statek trzeba utrzymać w gotowości; taka to już nasza marynarska praca.

W następnych dniach pilnie słuchaliśmy ukaefki, wyczekując instrukcji z biura PŻM. Ale instrukcji nie było. Armator nadal nie strajkował. I przy okazji zostawiał nas na lodzie. Musieliśmy więc radzić sobie sami. Tymczasem budowniczy Wojtek, mój kabinowy lokator, zapowiedział mi

któregoś dnia, że dzisiaj stoczniowcy wymaszerują do miasta.

- Romek - rzekłem Ochmistrzowi - idziemy z nimi! Musimy to zobaczyć! To przecież rewolucja!

Wymaszerowaliśmy więc z Romkiem w tłumie stoczniowców. Mieszkałem wtedy na Radogoskiej, więc ze stoczni nie miałem daleko. A tam, w okolicach Radogoskiej, zaczęły się pierwsze starcia z milicją. Kamienie fruwały w powietrzu. Z za milicyjnych tarcz wylatywały pióropusze dymu - ładunki łzawiącego gazu. Tysiące ludzi, płacząc od tych pióropuszy, parło jednak do przodu. Żadna siła nie była w stanie ich wtedy powstrzymać. Na Parkowej przewrócono milicyjny gazik, który po chwili już płonął. Milicjanci uciekali w panice. Widziałem to na własne oczy. Wbiegłem do mieszkania na Radogoskiej, gdzie cała rodzina obserwowała walkę z okien.

- Mamuśka! – rozdarłem się od progu - Wpadłem tylko powiedzieć, że idę dalej ze stoczniowcami!

- Jezus Maria! Zabiją cię! – zapłakała żona, tuląc na rękach córeczkę.

- Nie martw się, kochanie! Złego diabli nie biorą! – zażartowałem w pośpiechu i wypadłem znowu na ulicę.

Na Szarotki, przy restauracji Teatralnej, tłum starł się ostro z kordonem milicji, który bronił posterunku ORMO. Od fruwających w powietrzu kamieni zrobiło się gęsto, gaz ostro gryzł w oczy, ale posterunek ORMO jednak zapłonął.

Milicjanci znowu uciekali w popłochu.

Ochmistrza Romka wcięło gdzieś na Matejki, pod jego domem. Na odchodnym zakrzyknął, że robi się za gorąco, a on chce jeszcze pożyć.

Wreszcie dotarliśmy na plac Żołnierza, pod okazały gmach Komitetu Wojewódzkiego PZPR. Młodzi stoczniowcy najpierw wywoływali sekretarza Walaszka, a potem wdarli się do budynku. Po chwili z okien poleciały telewizory, papiery, krzesła, biurka i cały ten komitetowy bałagan. Nagle w oknie na drugim piętrze ukazał się młody człowiek z płóciennym portretem Gomułki, który zwykle wieszano na gmachu komitetu w czasie 1 Maja. Teraz stoczniowiec trzymał portret wysoko nad głową. Tłum na placu zawył z radości. Tymczasem młody stoczniowiec opluł portret, a potem go podpalił. Gomułka spadał płonąc, otulony w powszechne gwizdy. Ta scena miała w sobie coś z symbolu... Przed wejściem paliła się sterta dokumentów, które wcześniej wyrzucono z okien. Dymiło też pierwsze piętro budynku, które stoczniowcy zaatakowali najszybciej. Tłum na przemian coś skandował i śpiewał. Wszystkich ogarnął podniosły nastrój. Oto płonęła epoka totalitaryzmu i zastraszania, a wierzono, że rodzi się demokracja i wolność!

Wtem zauważyłem opancerzony transporter, który usiłował utorować sobie drogę przez tłum. Najwyraźniej zamierzał podjechać pod wejście do Komitetu, ale ludzie na to nie pozwolili. I pojazd musiał się zatrzymać. Żelazna klapa odskoczyła i z wnętrza wychylił się major w wojskowym mundurze.

- Ludzie! – krzyknął. – Wojsko z ludem!

Ale nie dokończył, bo w jego stronę poleciały kamienie i butelki. Znowu trzasnęła klapa i major zniknął we wnętrzu. Potem transporter usiłował się z pułapki wydostać, lecz ludzie nadal nie pozwalali, oblepiając go gęsto ze wszystkich stron.

Pomyślałem wówczas, że tłum to potęga. Nie daj Bóg z nim zadrzeć. Nagle ktoś szarpnął mnie za rękaw. Była to kuzynka mojej żony, cała rozdygotana, coś bełkotała.

-Ela! – wrzasnąłem jej do ucha - Natychmiast wracaj do domu!

Ale nie odeszła. Stała milcząc, zszokowana, obejmując głowę rękoma. Potem znikła gdzieś w tłumie. A tłum, zadowolony z płonącego komitetu, ruszył w stronę pobliskiej komendy milicji przy placu Hołdu Pruskiego. Z wysokich pięter gmachu strzelały w powietrze dymy łzawiących granatników. Ludzie przed gmachem płakali, krzycząc z bezsilnej złości i unosząc ku górze zaciśnięte pięści. Stałem na środku placu, również w wymuszonych łzach. Nagle zauważyłem, że tłum unosi na ramionach ciężką szalupę, która stała tutaj od lat, a bawiły się nią dzieci. W chwilę później szalupa - jak taran - rozbijała już ciężką bramę budynku milicji. Z okien na parterze wydobywał się czarny dym. Wydawało się, że niebawem rozwścieczeni ludzie wtargną do wnętrza. I wówczas z Małopolskiej, od strony gmachu dyrekcji PŻM, wysunęły się czołgi. W kilka minut były już pod budynkiem komendy. Ale ktoś rzucił butelkę z benzyną i czołg zaczął się palić. Po sekundzie już

uciekał. A tłum na placu zawył ze zwycięskiego triumfu. Lecz to nie było zwycięstwo. W chwilę później przed bramą pojawił się następny czołg. Jego również podpalono i też musiał się wycofać. I wówczas, w gęstniejącym zmierzchu, z okien komendy wystrzelono serię świetlnych pocisków. Najpierw jedną, potem następne. Pociski nad głowami rzuciły ludzi na zimną, grudniową ziemię. Ale nikt jeszcze nie wierzył, że pociski mogą zrobić krzywdę.,... Ale to były prawdziwe, ostre pociski.

Pokazała się pierwsza krew...

- Boże- pomyślałem - tu naprawdę można zginąć, trzeba stąd uciekać...

Wówczas przypomniałem sobie najbliższych, że czekają na Radogoskiej. I że wierzą w mój szczęśliwy powrót. Ostrożnie, skokami, zacząłem wycofywać się w stronę sklepu Desy. Z gmachu komendy nadal leciały serie. Ludzie powoli zaczęli się wycofywać, przeskakując w grupach na drugą stronę ulicy. Zastanowiło mnie to. Dlaczego tak postępują? W grupach? I też wskoczyłem w jedną z grup. Nagle ktoś przy mnie upadł. Spojrzałem w tę stronę. Był to młody chłopak. Właśnie pomyślałem, że się poślizgnął, kiedy nagle zaczęła spod niego wypływać krew. W kilku podnieśliśmy go i wsadziliśmy do strażackiego wozu, stojącego w pobliżu. Odjechał na sygnale. Stałem w szoku.

Nie pamiętam, jak dotarłem do Parku Żeromskiego. Było już ciemno, a wśród drzew czaiły się grupki ludzi. Kilka razy ktoś mnie gonił, gdzieś próbowano mnie zatrzymać. Nawet za mną strzelano, szczęśliwie nie trafiając. W końcu udało

mi się dotrzeć do domu ochmistrza Romka, który mieszkał przy Matejki. Tam, ku mojemu zdziwieniu, zastałem spłakaną żonę.

- Och, Boże! Żyjesz! – wyszeptała, wtulając się we mnie...

Potem wyszliśmy na balkon. Z wysokości ósmego piętra roztaczał się widok płonącego Szczecina. Walki trwały nadal. Słychać było pojedyncze strzały, niekiedy przerywane seriami broni maszynowej. Byliśmy przygnębieni. Przesiedzieliśmy noc u przyjaciół, a rano przedarliśmy się z Romkiem przez kordony wojska i milicji, które otaczały stocznię, aby z ulgą wylądować na naszym ukochanym "Białymstoku". Ale strajk trwał dalej.

I oto po dwudziestu kilku latach przeczytałem w gazecie historię szesnastolatka, który w czwartek 17 grudnia 1970 roku został trafiony pociskiem na szczecińskim placu Hołdu Pruskiego, kiedy przebiegał na drugą stronę ulicy. Okoliczności się zgadzały. To on! I żyje! A więc można powiedzieć, że obaj przeżyliśmy rewolucję.

Piwożłop

Tak niedawno nasze statki woziły miliony ton czarnego złota, jak popularnie nazywano węgiel. Górnik z marynarzem byli sobie bliscy i rozumieli się znakomicie.

Zwłaszcza podczas picia piwa...

Na Barbórkę 1972 roku, do Karczmy Piwnej w Lubiniu, wytypowano mnie, zastrzegając, bym godnie honoru marynarza bronił. Górnik miedziowy to też górnik. A na dodatek bogaty, bo wtedy miedź także była złotem. W Lubiniu przyjęto nas z pełnymi honorami i otwartym sercem. W kopalni Polkowice, dziewięćset metrów pod ziemią, poznaliśmy ciężką pracę miedziowego górnika i nie mogliśmy się nadziwić, że w potężnych korytarzach wieje prawie tak silnie, jak na naszym morzu. Najważniejszym punktem wizyty była jednak Karczma Piwna.

Ubrany w mundur, dzierżąc w dłoni kufel, pięknie rzeźbiony na tę okazję, zasiadłem przy długim stole, czyli Ławie Prawej. Ponad dwustu chłopa siedziało naprzeciw siebie, w rękach ściskając kufle i łakomie mlaskając w stronę beczek pełnych piwa. Na spotkaniu Gwarków, Stare Strzechy łaskawie *przyizwalają młodzikom siedzieć wedle siebie i przi piwie rozprawiajom o swoich doświadczeniach, przigodach i berkmonce – żeby snople się mogły czego nauczyć. Na spotkaniu mo być wesoło, wszyjscy majom śpiywać, wzajemnie się*

*łobszczekiwać i przipinać jedni drugim wiela wlezie. Wszystkie pieśniczki, kawały i inksze drzisty, ocynio Zocne, a w sprawach piwnych i erotycznych nigdy nieomylne Prezydium, które punkty i nagrody przizno*wo. *Łoszkliwe zachowani bydzie skorane, ale zawdy sprawiedliwie.* Zaczynała się więc wspaniała zabawa i ostre pijaństwo.

Prezentuję medal „Piwożłopa” w mojej Tawernie.

- Ty, marynarz! Uwożoj na kufel, bo ci go ukradnom- to je zaszczyt poinformował mnie stojący obok gwarek.

Wszyscy byli na ty i nikt nie miał prawa z tego tytułu obrażać się, jak głosił wiszący na ścianie regulamin. A w nim między innymi było napisane *Gwarkom pić piwo wolno. Gdyby który za kufel łapczywie zbyt chwytał i piwo doił jak opój, temu język solon będzie przez 5 minut. Kto by do karczmy okowitę*

przemycił i trunek ten nad szlachetne piwo przekładał, temu gorzałka wylana ostanie, a sam wyrzucon z karczmy będzie i nigdy nie dostąpi zaszczytu przy piwnej gwarków zasiadać biesiadzie. Kto w karczmie rwetes czynił, burdę wzniecał lubo nie obyczajnie jak na gwarka przystało zachowywał się, ten na gołą dupę „OKORKIEM" batożon będzie. Kto by do karczmy piwnej dziewkę, białogłowę lubo niewiastę inną wprowadził, ten niegodne gwarka otrzyma przezwisko „Laluń" i razem z oną kobitą wyrzucon z karczmy ostanie. Kogo zaś piwo rozbierze, urżnie się okrutnie i w nogach zasłabnie, a sen go zmorzy, tego fuksy do najbliższej świniarni cisną, a karę w domu miał będzie, gdy utytłanego co niemiara baba ujrzy. Kto gwarków śpiewem, bajdą i krotochwilą lub rymowaną jaką ubawi, za zdrowie tego wszyscy w karczmie zebrani szlachetnym piwem swe gardła pogłaszczą. Kto by się obraził, a przytyki pod swoim adresem zbyt poważnie traktował, czyniąc wrogie kroki i insze intrygi, ten miano „Ponuraka" otrzyma i więcej do Karczmy Piwnej proszon nie będzie.- Zebranym w Karczmie Piwnej na nieobecnych nie wolno: psów wieszać, wyszydzać, wykańczać pod groźbą kary wypicia mikstury octu, musztardy i pieprzu zmieszanej!

Długo by wymieniać wszystkie punkty regulaminu. Zresztą znała je dobrze cała górnicza brać, a przede wszystkim Wysoka Strzecha, czyli Wysokie Prezydium z gwarków wybrane, które zasiadło na podwyższonej trybunie między ławami. Na końcach długich ław stali w galowych górniczych mundurach Kontrapunkty, którzy prowadzili rywalizację między ławami. Panowała wolność

słowa, ale głosu udzielała Wysoka Strzecha, na wniosek Kontrapunkta, zaczynającego swoją mowę zawsze słowami:

- Wysoka Strzecho, w sprawach piwnych i erotycznych nieomylna...

Naprzeciw stołu Prezydium mieścił się Zdrój Piwny, czyli beczki, a także Koryto, jak nazwano bar. Przy nich czekały dyby, w które zakuwało się mało pijących, słabo śpiewających i nieposłusznych. Odbywały się tam również inne zabawy i zawody, które zwykle tylko chłopów interesują. Polało się piwo z wielkich, glinianych dzbanów, które roznosili Fuksy Piwne. Rozpoczęło się też zaprzysiężenie Fuksów Krwawych, czyli tych, którzy mieli pilnować porządku.

- Przysięgam ... - rozpoczął jeden z kandydatów

- Co on godo – dziwił się przewodniczący. - Czyś ty chłopie urodził się na Ślunsku?

- Nie...

- Nooo, to już nie jest twoja wina... *Dyć godaj „ślubuja..."*

Na sali dużo było dzisiaj Gorali, czyli napływowych. Ale bawili się razem z Hanysami, czyli miejscowymi, bez jakichkolwiek sprzeczek, co nie zawsze bywało. Kandydaci zostali zaprzysiężeni, dostali po kamizelce z napisem na plecach Krwawy Fuks, po hełmie na głowę i po pieczęci *I love you Prezes*, przystawionej na czoło. Na dobry początek musieli wypić po szklance Wyciągu z Ciula Prezesa. Tajemniczy napój, to bardzo wybuchowa mieszanka. Po wypitce Fuksy Krwawe rozpoczęły przeczesywanie sali,

wyłapując rozmaitych przestępców. Po chwili dyby były zajęte, a ustawiony przy nich dupoklap, czyli kołowrotek w ruchu, walił delikwenta po tyłku rózgami. Z innych kar stosowano, między innymi, wypicie wody z solą lub olejem, odszczekanie do komina, cep gwarkowski, haziel gwarkowski, oraz wiele podobnych. Z wykluczeniem z zebrania włącznie. A trzeba dodać, że przez cały czas od chóralnego śpiewu męskich gardeł niebezpiecznie drgały ściany.

Stoi Alojz przy szynkwasie
i ze złości jest już siny.
Za nim czeko kompan Stasiek ciągiem
gapi się w szuminy.
Lej te piwo, lej te piwo
Lej te piwo, lej a żywo
Lej te piwo w kufel rybko
Lej te piwo, lej a gibko.

- Wysoka Strzecho, w sprawach piwnych i erotycznych nieomylna - rozpoczął przez mikrofon Kontrapunkt Ławy Lewej - gwarek Gustlik chciałby prosić o głos.

Głosu udzielono. A że była wolność słowa i kląć też można było do woli, więc Gustlik zaczął od - *Ten nasz dyrektor to je ciul! Do dupy z takim ...*

Natychmiast z Ławy Prawej odezwał się przekorny chór *„Niech żyje nam dyrektor”*... Gustlik *godoł* krótko i pieprznie, ale nieopatrznie odwrócił się tyłem do Wysokiej Strzechy.

Obraził tym Wysoką Strzechę! Za karę do kąta! Na kolana! Na groch!

Wolność słowa wolnością słowa, ale Fuksy Krwawe zaciągnęły Gustlika do kąta i tam twarzą do ściany przeklęczał na grochu chyba z pół godziny.

W drugim kącie, siedział na nocniku Zasraniec Piwny. Podpadł, bo nie śpiewał.

W końcu rozpoczął się Chrzest Piwny. Gwarkowie pochylili nisko swe czerepy, aby fuksy mogły wylać nań dzban piwa.

- Z taką fryzurą możesz jechać do Jarocina – śmiał się sędzia.

- A imię otrzymasz Szalonus Dupus!

Potem reprezentanci ław walczyli w rozlicznych konkurencjach. Wbijali gwoździe w deskę, piłowali klocki, jeździli slalomem na dziecięcych samochodzikach.

- Patrz, co za ciul! – wrzeszczał sędzia - *rozdupił* kierownica, przewrócił pachołka i stracił prawo jazdy!

Sala zawyła ze śmiechu. Zwycięzcy dostali wspaniałe nagrody. Między innymi zdjęcia gołych bab, a na dodatek kilka prezerwatyw. Teraz, gdy wszyscy już mieli dobrze w czubie i wyli ze śmiechu, można było zacząć najważniejszy konkurs, a mianowicie picie piwa. Ławy startowały parami, czwórkami, drużynami i sztafetami. Piły na czas, lub na ilość. Ten kto wypił, stawiał odwrócony kufel

na swojej głowie. Jeśli coś zostało na dnie, to teraz lało mu się po twarzy.

Przyglądałem się zawodom z uśmiechem na ustach. Muszę przyznać, że nie jestem wielbicielem piwa. Wlałem już w siebie trzy kufle i dosyć. Nagle Kontrapunkt Ławy Lewej zaanonsował przez mikrofon.

- Niepokonany przez ostatnie lata Piwożłop, reprezentant Ławy Lewej,

wypijający cztery i pół litra piwa duszkiem, wzywa do walki reprezentanta Ławy Prawej!

- Marynarz!! Marynarz!! - zaryczała nagle cała sala.

- Nie, panowie! Ja nie lubię piwa! Zresztą mam go już po dziurki w nosie broniłem się zaciekle.

Nie dano mi jednak żadnej szansy. Fuksy schwyciły mnie pod ramiona i zaniosły na plac boju przed Wysoką Strzechę. Z Ławy Lewej wytoczył się antałek. Był to ów niepokonany Piwożłop, czyli gwarek Jancik.

- Jezu! - westchnąłem patrząc na jego bebech. – A myślałem, że tyle litrów na raz nie da się wypić...

Okazało się jednak, że tym razem będzie konkurs na szybkość. Wręczono nam potężne kufle, chyba po półtora litra. Kontrapunkty pomierzyły zawartość szablami, stwierdzając, że mamy po równo.

- Jancik! Jancik! - wyła Ława Lewa.

- Marynarz! Marynarz! - wrzeszczała Ława Prawa.

Nagle zdałem sobie sprawę, że cały honor marynarskiej braci spoczywa w moich rękach, a ściślej w gardle. Gdy

padła komenda start, zassałem jak wielbłąd, aż oczy wyszły mi na wierzch. Wydawało mi się, że piwo cieknie wszystkimi otworami mojego ciała. Jakież było moje zdziwienie, gdy stałem z odwróconym kuflem na głowie, a niepokonany Piwożłop jeszcze ciągnął. Widocznie był dobry na ilość, a nie na szybkość...

Nagle cała sala wstała i zaśpiewała Morze, nasze morze, a mnie łzy wzruszenia napłynęły do oczu. Może to było jednak piwo?... Potem Wysoka Strzecha ogłosiła mnie Piwożłopem 1972 i zawiesiła mi na szyję Medal Piwożłopa. Na plastrze drzewa, pięknie wymalowany Piwożłop siedział na beczce piwa i ciągnął z kufla. Gruby łańcuch medalu zapięli mi na kłódkę pod szyją, a kluczyk wyrzucili przez okno. Dostałem jeszcze dwie nagrody. Mianowicie pieszczoty w wykonaniu Wysokiej Strzechy, czyli pieścidełka w wykonaniu sześciu staruszków. Drugą był zaszczyt wypicia kufla piwa z Wysoką Strzechą.

- Boże, nie! – zajęczałem z dzikiej rozpaczy, bo piwo ciekło mi już nosem.

- Marynarz! Chyba nie chcesz obrazić Wysokiej Strzechy! Jeśli nie wypijesz, to będziesz musiał za karę wypić dwa kufle piwa, stojąc na beczce!

W nieludzkich mękach wdusiłem w siebie kolejny kufel, aby nie obrazić Wysokiej Strzechy. I wtedy rozpoczął się konkurs kawałów, tyle że świńskich.

Właśnie opowiadano jeden taki przez głośniki.

- Spotykajum się na Ślunsku dwie prostytutki. Jedna godo do drugi:

- Wisz, jo wczoraj miałam Murzyna...

- Jezus Maryja! I jaki ten Murzyn je? Ty, czy łun je coły czorny? ...

- Joo, coły czorny, jak wungiel ...

- Ty, a jakigo mo ciulika - tyż czornygo? ...

- Joo, ciulika mo tyż czornygo ...

- Ty, a sperma to jako mo? Tyż czorno? ...

- Nii... sperma wisz mo bioło .....tu pomlaskała językiem, ale w smoku trocha przypoluno...

Wystartowałem także i ja w tym konkursie kawałów. Na początek zapytałem salę przez mikrofon:

- Jaki ma być ten kawał?

- Świński! Najświńszy! - zawyła sala.

Konkurs jednogłośnie wygrałem. Ale kawał był tak świński, że wstyd go tu zacytować.

na końcu zabawy, regulamin przewidywał też demolkę sali, bo przecież chłop musi się wyżyć, ni? Rozerwane więc zostały ławy, wyrwane ze ścian ozdoby, a każdy zabrał sobie kawałek w prezencie. A potem wszyscy się kochali, całowali poklepywali. Awantur żadnych nie było.

Raniutko ruszyliśmy wspólnie ulicami Lubinia, wyśpiewując Wszystkie rybki mają cipki, a karasie po kutasie. Potem jeszcze dwa dni chodziłem z Medalem Piwożłopa, uwieszonym na szyi, bo nikt nie chciał przepiłować mi kłódki. Zresztą, miałem dużą radochę, gdy wchodziłem do knajpy w mundurze, a wszystkie chłopy wstawały i na cześć „Piwożłopa Marynarza" śpiewały Morze, nasze Morze.

Po latach spotkałem sąsiadkę, która poinformowała mnie, że mój mały synek chwali się na podwórku, jakie to medale ma jego ojciec.

- Tak? – zapytałem zaintrygowany. - A jakie?

- Jeden za odwagę, a drugi za picie piwa...

Mielizny

- Chief, ty tak dobrze robisz te obliczenia, jakbyś miał dużą praktykę we wchodzeniu na mielizny - żartował ze mnie kapitan Szkot, paradując w śnieżnobiałym mundurze ze szklaneczką whisky w ręku. Nasz m/s „Care” stał bowiem na gruncie w główkach wejściowych rzeki Sulina, w Rumunii. Stary nie wiedział, że kilka lat wcześniej rzeczywiście w jednym tylko rejsie na „Białymstoku” siedzieliśmy na gruncie pięć razy.

Zaczęło się wówczas w Kanale Kilońskim. „Białymstokiem” sterowało na zmianę dwóch niemieckich sterników, a kierowali nimi niemieccy piloci.

Poczciwy „Białystok”, stary *Empire*, miał wielkie koło sterowe, przy którym trzeba było się zdrowo napracować. Statek bowiem reagował na ster bardzo leniwie.

Gdy w pewnej chwili przyssało rufę do lądu, nie mieliśmy już żadnej szansy, ponieważ dziób „Białegostoku” zarył w kamienie wzmacniające brzegi kanału. Statek trząsł się na tych kamieniach, jak rowerzysta na schodach. Ale w końcu zjechał z nich szczęśliwie do wody. Dodajmy, że tuż przed promem, szykującym się właśnie do przeskoczenia na drugą stronę i wypełnionym ludźmi oraz samochodami. Nasz poczciwiec popłynął dalej, jak gdyby nic się nie stało. Aż strach pomyśleć, co by się działo, gdybyśmy wtedy

jednak w ten prom walnęli. Niestety, w kilka godzin później historia się powtórzyła.

Tym razem to ja stałem na mostku. Byłem drugim oficerem i akurat przypadała moja wachta. Mimo ostrego manewrowania maszyną, szalonego kręcenia sterem, nic się nie udało zrobić. Sterczałem na skrzydełku i spoglądałem z góry, jak nasz poczciwy *Empire* maszeruje po lądzie. W końcu statek się nad moimi nerwami zlitował i zszedł do wody. Prędko przesondowałem balasty i zęzy. Nic nie przeciekało. Popłynęliśmy więc dalej.

Do włoskiej Barletty dotarliśmy bez większych przygód. Ale ledwie pilot wszedł na statek, natychmiast wprowadził nas na mieliznę. I to w samych główkach wejściowych do portu! Siedzieliśmy tam dwa dni. Nie było lekko. Przyszły z pomocą holowniki i rumuński statek. Wywieźliśmy kotwicę, zaczepiliśmy dziobową o falochron i wspólnymi siłami zeszliśmy. A po przebadaniu statku, okazało się, że znowu nic mu się nie stało! Cholerny *Empire*!

Po wyładunku popłynęliśmy do Safi, w Maroku. Wszedł pilot i od razu wprowadził nas na plażę. Zdolny Arab. Statek był pusty, wiał z burty silny sztormowy wiatr.

Po prostu, nie mógł skręcić w główki portu. I zdryfował na plażę. Potem każda fala wpychała nas dalej na piach. Kadłub trzeszczał i stękał przy kolejnych uderzeniach o dno.

Chief Mechanik, nazwiskiem Skrzypek, który na „Białymstoku” pływał od siedemnastu lat, rozkręcił maszynę w taki sposób, że omal się nie rozlecieliśmy.

Próbowaliśmy zejść z tej cholernej plaży. Niestety, byliśmy bez szans.

W ogóle to zrobiło się wesoło. Arabstwo zebrało się na plaży, ciesząc się urągliwie, że przybył im jeszcze jeden hotel. A my? Cóż my? My mogliśmy z dziobu schodzić bezpośrednio na piasek, co niektórych też bawiło. W końcu jednak zabawa się skończyła. Z portu przybyły nam na pomoc dwa holowniki. Zamocowałem je na rufie. Skrzypek rozkręcił maszynę na podwójną całą wstecz.. Zakotłowało się, statek dostał drgawek. Emocje, jak diabli. Zapracowaliśmy razem, holowniki i my. Statek ruszył się z plaży i zszedł na głęboką wodę.

- Płyniemy! – rozdarła się szczęśliwa załoga.

Cieszyłem się razem z nimi. Stałem na rufie, gdy nagle pękł jeden z holi i wkręcił się w śrubę holownika. Drugi holownik, nie mógł nic na to poradzić, a chciał ratować kolegę. Rzucił więc nasz drugi hol. Zaś „Białystok”, tak wspaniale uwolniony, zaczął znowu dryfować w stronę plaży. Tamtejszy tłum Arabów omal nie oszalał z wielkiego szczęścia. Wrzeszczeli i skakali. Tymczasem wysoka fala przybojowa podnosiła nas i uderzaliśmy dnem o piach. Nasz biedny *Empire* trzeszczał i jęczał, jak w najprawdziwszej agonii. Byliśmy wszyscy przekonani, że tym razem rozlecimy się już na kawałki.

A zestresowane holowniki zajęły się sobą. Jeden wziął drugiego na hol i zaciągnął do portu. Byliśmy teraz zdani na własne siły. Nasza maszyna okazywała się bezsilna wobec sztormowego wiatru, wysokiej przybojowej fali. Piasek plaży

zaczął już sięgać do pierwszej ładowni. Pomału traciliśmy nadzieję. I kiedy topniała w oczach, zauważyłem nieoczekiwany powrót holowników. Oto uporały się z liną w śrubie i triumfalnie wracały do nas, aby nam podać rękę. Cholera! Hol podać znowu! W kilka chwil później całą operację powtórzyliśmy. I, o dziwo, znowu dała efekt. Statek schodził z plaży!

- Płyniemy! – ryknęła ponownie załoga. Uuh! Fuj! – zawyło zawiedzione Arabstwo na plaży. Tym razem byliśmy uratowani trwale. Holowniki szczęśliwie zaholowały nas do portu. Pomiary balastów i zęz nie wykazały żadnych przecieków. Statek był zdolny do dalszej żeglugi. Więc po męczącym załadunku fosfatów, które zapaskudziły cały „Białystok", wyruszyliśmy w drogę powrotną do kraju.

W kraju posłano nas do stoczni na doroczny przegląd. W końcu przecież statek miał już w kadłubie ładnych kilka miesięcy pływania i trzeba mu było zajrzeć pod brzucho. Kiedy więc postawiono go na doku, rzuciliśmy się obejrzeć dno. Ale dno było cacy. Kilka lekkich porysowań, wgnieceń żadnych. Czy to możliwe, że statek budowany jeszcze w czasie wojny i praktycznie przeznaczony tylko na jedną podróż w konwoju, byłby tak mocny i miał tak silny kadłub? A jednak! Idę o zakład, że dzisiejsze, nowoczesne statki nie wytrzymałyby takiej próby.

No, ale idźmy dalej. Po dziesięciu latach od tamtego rejsu na „Białymstoku", zamustrowałem, już jako chief, do tego samego, pechowego kapitana. Tym razem na „Eugenii Cotton" popłynęliśmy do Danii. Pamiętam, ze Świnoujścia

wychodziliśmy wieczorem. W mojej kabinie zebrało się kilku kolegów. Zaprosiliśmy też śliczną pasażerkę. Kapitan obiecał, że wpadnie po zdaniu pilota. Rozpoczęły się marynarskie opowieści. Zaś gdy zacząłem opowiadać, jak s/s „Białystok” wchodził na mielizny, usłyszeliśmy nagle charakterystyczny dźwięk szorowania dna statku po piasku.

Wpadłem na mostek.

- Chief, chyba siedzimy...- stwierdził przyłamany Stary.

- Raczej tak, panie Kapitanie...

Siedzieliśmy na gruncie po zachodniej stronie toru, tuż za główkami falochronu Świnoujścia. Była noc, widoczność słaba. Pilot zszedł przy latarni. Okazało się, że przed nami płynął ruski statek. W pewnej chwili nagle zwolnił. Nasz kapitan - by go nie staranować - musiał skręcić w lewo. No i wyszedł lekko poza tor. A prąd wyjściowy pomógł wsadzić nas na mieliznę.

- „Eugenia Cotton”, co wy tam robicie?! - krzyczał na ukefce kapitanat portu,

widząc w radarze, że coś tu nie gra.

- Cicho, nie odpowiadać! - warknął kapitan. - Spróbujemy zejść!

Jednak nasze wysiłki niczego nie dały. Silny prąd wpychał nas coraz dalej na mieliznę.

- Chief! Płynie pilotówka! Leć na dziób! Może oni trochę nas popchną?

Ale słabiutka pilotówka, mimo demonstrowanej ofiarności, nie zmieniła naszego położenia. Trzeba było wezwać

holowniki, które ściągnęły nas po dwóch dniach pracy. Dno „Eugenii” na szczęście nie popękało i mogliśmy płynąć dalej. Załoga mówiła, że to Jonasz. Czyli baba na burcie. Dlatego byliśmy szczęśliwi, gdy pasażerka wymustrowała w Danii. Ale ja wiedziałem swoje. Są pechowi dowódcy, a w każdym nieszczęściu trzeba mieć trochę... szczęścia.

Kpt.ż.w. Włodzimierz Grycner na statku.

W Leningradzie

U progu lat osiemdziesiątych woziłem statkiem z Leningradu elementy budowlane, z których później zbudowano w Szczecinie osiedle mieszkaniowe. Od miejsca, gdzie rezydował producent owych elementów, nazwano je u nas

Leningradami. Kiedy osiedle stanęło, sam zamieszkałem w jednym z domów.

Nasz statek – zanim zawinął do Leningradu - najpierw podpływał pod Bornholm. Tam marynarze kupowali tak zwany biznes. Podpływała ku nam barka od shipchandlera Schierbecka. Wypełniona była głównie torbami plastykowymi, perukami ze sztucznego włosia, podrabianymi dżinsami i tym podobną tandetą. Towary te kosztowały nas dosłownie kilka dolarów, a u Sowietów uchodziły za szczyt imperialistycznego luksusu.

Potem płynęło się już prosto do Leningradu. Tam zaś nasi marynarze próbowali najróżniejszych sposobów, aby tylko wykiwać ruskich celników. Raz był to, na przykład, niespodziewany pociąg, który podjeżdżał pod statek w najodpowiedniejszej chwili. Wtedy ze statku błyskawicznie wyładowywano na jego wagon, wypełnioną biznesem, łazienkę jako niby uszkodzoną. Kiedy indziej na

podpływający nocą holownik wrzucano worki z plastykowymi torbami. Ot, takie sposoby i sposobiki.

Ale celnicy wcale nie byli głupi. Któregoś razu wagon wyniuchali, pociąg zatrzymali.

A którejś nocy, zawyły w porcie syreny, zapaliły się reflektory i holownik też *zadzierżyli*. Jak nas później poinformowano, za cztery tysiące naszych plastykowych toreb kapitan holownika dostał jedenaście lat więzienia. W tym trzy *tjażołoje*, bo w kopalni uranu na Uralu. A sami Ruscy mówili, że po takiej kopalni *„żyt budiesz, no jebat nie zachoczesz*”.

Innym razem znaleźli się tajemniczy nurkowie, co nocą odholowywali gdzieś pod keję nasze plastykowe torby. Ale ich także w końcu połapano.

Najzabawniejsi byli jednak biegacze. Owijał się taki torbami plastykowymi i w odpowiednim momencie skakał przez burtę na nabrzeże. Rwał potem do przodu, jak rasowy chart wyścigowy. *Tamożniki* mieli też swoich, specjalnie trenowanych biegaczy, którzy natychmiast rzucali się za nim w pogoń. A nasi marynarze stawali na pokładzie i mocno dopingowali biznesowego charta. Przy okazji robiło się na gorąco szybkie zakłady. Złapie go biegacz celników, czy też nie?

Jak *tamożniki* złapali większy biznes, to zwykle zjawiało się u Kapitana dwóch silnie zasmuconych panów, w długich, skórzanych czarnych płaszczach.

- *Kapitan! My zadzierżyli piat tysiaczy mieszkow. Adin mieszok stoit adin rubel, znaczit u was jest piat tysiaczy rublej. Naszich diengow iz Sawietskowo Sojuza wywozit nielzja, patamu czto ani budut dla szpionow.*

W chwilę później Stary wzywał delegata załogowego i polecał mu pilne zebranie u marynarzy pięć tysięcy rubli, które nie mogą być wywiezione za granicę, ponieważ mogłyby zostać użyte przez imperialistów dla szpiegowania Związku Radzieckiego. Żeby nie było wiadomo, kto przekazywał owe pięć tysięcy rubli, otwierano pustą kabinę. Potem wcale nie trwało długo, a na stole zjawiały się tam ruble. Na zakończenie tej operetki zasmuceni panowie w skórzanych płaszczach ładowali ruble do czarnej teczki i historia się kończyła. Kary nie było, sprawcy nie było. Naturalnie, rubli też nie było.

Takie rozwiązanie odpowiadało wszystkim. I tak zostawało na statku pełno rubli i biznesu.

Teraz wszyscy czekali na następną wpadkę.

Niekiedy na statek wpadała tak zwana czarna brygada. Ale rzadko kiedy coś znalazła. Rosjanie bowiem nie mieli dobrej czarnej brygady. W jej składzie znajdowało się zwykle tylko kilku prawdziwych celników, a cała reszta to byli młodzi żołnierze. Kiedy czarni wpadali, nikt z załogi nie mógł wtedy poruszać się po statku. Naturalnie, poza Starym i Chiefem, czyli mną. Porządku pilnowało na korytarzach wojsko.

- Jezus, Maryja! Panie Chiefie! Na dole mamy w szafce full toreb!

- A w warsztacie leży plik rubli! – biadolił roztrzęsiony elektryk.

- Nie mogłeś tego lepiej schować, do cholery?! - ryknąłem zdenerwowany.

Ale po chwili już leciałem na dół, aby pomagać marynarskiej braci i posterować młodymi, niedoświadczonymi żołnierzami.

- Tu należy szukać – pokazywałem paluchem. - Tamta szafka i ten warsztat były już przeszukane...

- *Tak toczno, tawariszcz starszina* - meldowało mi młode wojsko, przyzwyczajone ślepo do wykonywania rozkazów szarży.

W ten sposób oni szukali tam, gdzie niczego nie było, a ja zyskałem na cennym czasie. Wpadłem do warsztatu, zwinąłem ruble i wcisnąłem je sobie w majtki. No, ale czasy były takie, że wszyscy chcieli żyć. Z tych powodów zaglądali do nas czasem sami naczalnicy. To był z ich strony akt dużej odwagi. Więc robiliśmy im prezenty. Owijało się ich podarowanymi torbami lub dżinsami i byli szczęśliwi. A biznes szedł dalej.

Ach! Jak ta nasza marynarska brać balowała! Naturalnie, za biznesowe ruble. Znali nas we wszystkich knajpach. Szwajcarzy, czyli bramkarze w uniformach, kłaniali nam się w pas. Dla polskich marynarzy nie było w Leningradzie sytuacji niemożliwych.

Pewnego razu reprezentacyjna restauracja Niewskij zarezerwowana była aż przez trzy wesela! Nie wpuszczano

nikogo! Ale kiedy tylko szwajcar zauważył nas marynarzy, przedarł się przez tłum oblegających knajpę i wciągnął polskich panów do środka! Tak jest! Na piętrze stały tam stoły, które ustawiono w prostokąt. Przy tych stołach biesiadowały trzy wesela. Było tak ciasno, że palca nie wciśniesz..

- *Nu, czto ty, tak tam miesta nie najdiosz!* – powiedziałem powątpiewająco do kelnera.

- *Padażdi Pan, padażdi, adnu minutoczku...*

I pobiegł pędem na zaplecze. Jakie było nasze zdziwienie, gdy za chwilę wypadło stamtąd dwóch rosłych kelnerów, niosących nad głowami stół. Ustawili go w samym środku weselnego prostokąta.

- *Pażałsta polskije pany, eto stoł dla was.*

Usiedliśmy, lekko skonfudowani, zaś oczy biesiadników spoczęły na nas badawczo.

- Kto eto? – zapytali biesiadnicy kelnera.

- *Paliaki, matrosy...*

Po kwadransie zaczęliśmy wspaniale się bawić Przede wszystkim zachciało nam się obtańcowywać trzy panny młode, ponieważ panowie młodzi byli *nie tancjory*. Orkiestra grała tylko te kawałki, które dedykowaliśmy nowożeńcom. Toasty zwyczajowo wznosiliśmy wódką, popijając szampanem i zagryzając kawiorem.

– *Oh! Kakoj ty żentelmen* - piszczały dziewczyny, całowane przez nas po rączkach.

Kiedy indziej na podobnej zabawie spotkaliśmy pewnego komandora. Siedział w towarzystwie, które chwaliło się, że *babuszki* były Polkami. Komandor był już lekko podpity i miał wielką ochotę zaprosić nas do swego domu, gdzie – jak obiecywał – miał zaaranżować bankiet.

W końcu, w strasznej konspiracji, żeby nikt nie widział, pojechaliśmy wreszcie do niego taksówkami na ten bankiet. Na czwartym piętrze starej rudery, w małym pokoiku trzy na cztery, zamieszkiwał on, wielki komandor. Stała tam szafa z mundurami, stół i wyrko. Nic poza tym.

– *Nu, padażdi, polskij pan, adnu minutoczku, u mienia wsio jest, wypijom po ciut, ciut.*

Wyskoczył na korytarz do wspólnej kuchni. A kiedy wrócił do pokoju, z triumfalnym uśmiechem postawił na stole samochodowy kanister, pełen spirytusu.

Nalał do musztardówek i wzniósł toast:

– *Zdarowie polskich panow!*

Po pierwszym miałem dość i spytałem:

– *A popitki nie imiejesz?*

– *Da, imieju, adnu minutoczku padażdi...*

Po czym szybko wyleciał znowu na korytarz i dał nura do wspólnej kuchni.

Po chwili mieliśmy na stole drugi samochodowy kanister, tyle że napełniony wodą.

– *Nu, a zakuski u Tiebia niet?*

– *Jest, jest, padażdi...*

I znowu korytarz. Tym razem pojawiły się trzy surowe jajka. Komandor zrobił w nich dziurki i zaprosił:

– Nu, pażałsta, zakuszaj.

Rosjanie to naród gościnny i szczery. Chyba nigdzie w świecie nie spotkacie takich ludzi. Ale wtedy, po wyjściu z bankietu u komandora, rozbolał mnie silnie brzuch.

Naturalnie, zacząłem biegać po ulicach, pytając, gdzie toaleta.

– *Wot tam* -wskazał przechodzień pokazując długą kolejkę na placu.

Dopadłem do końca kolejki.

– *Izwinitie pażałsta, ja uże nie wydierżu* - tłumaczyłem wszystkim w kolejce, a oni z uśmiechem odpowiadali:

– *Pażałsta, prachoditie, Wy innostraniec.*

Tym sposobem znalazłem się na początku kolejki, przed którą stały odkryte boksy, a ludzie w kucki załatwiali swe potrzeby na powszechnym widoku. Kolejka dyskutowała z nimi, a oni z sąsiednimi boksami. Kucnąłem i ja, mocno zażenowany, że wszyscy patrzą, jak to robi *innostraniec*. Wtedy dopiero zauważyłem, że naokoło nie ma papieru, a cała kolejka trzyma gazety pod pachami.

Najwyraźniej zauważyli moje zmartwienie, bo natychmiast kilku wręczyło mi „Prawdę", organ Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Później, stojąc w kolejce na postoju taksówek, pomyślałem sobie, że jednak naród rosyjski jest bardzo uczynny dla *innostrańców*. Tamtejsza władza wymyśliła nawet

specjalne *Walutne bary*, do których mieli wstęp tylko zagraniczni goście.

I w tej właśnie chwili podszedł do mnie mały człowieczek.

– *Kola* - przedstawił się.

– *Wowa* - odpowiedziałem, ściskając jego spracowaną dłoń.

– *Wypijom?* –spytał.

– ..- odpowiedziałem.

– *Dawaj czerwońca…* – poprosił dosyć stanowczo.

Wręczyłem mu dziesięć rubli. On dołożył swoją dychę, po czym wręczył pieniądze nadjeżdżającej taksówkarce. Baba sięgnęła pod siedzenie i błyskawicznie wyciągnęła dwie butelki wódki.

– *Nu, paszli* - zaprosił Kola, stukając jedną butelką w moją butelkę. Po czym pociągnął zdrowo z gwinta. Co było robić? Pociągnąłem i ja. Nie chciałem mu robić przykrości. Kola poszukał w *karmanie* i wyciągnął kawałek suszonej ryby.

– *Zakuszajesz?* - zapytał, podstawiając mi pod nos śmierdzącą rybę.

– *Kanieszno* - odpowiedziałem, odgryzając kęs.

– *Nu, paszli* - powtórzył Kola i znowu pociągnął spory łyk.

Potem spokojnie schował butelkę.

– *Spasiba* - powiedział, uścisnął mi dłoń i poszedł.

Złapałem taksówkę i ruszyłem na statek. Pytam taksówkarza:

– *Szampanskowo nie imiejesz?*

– *Niet, ja nie imieju. Nu, padażdi minutoczku.*

Potem złapał za mikrofon i krzyknął przez radio w eter:

– *Nie imiejet kto niebut, czto niebut do poczitania?*

– *Da, imieju.*

Tak właśnie odpowiedział mu inny taksówkarz, a za chwilę, w umówionym miejscu, mieszałem w pełnym bagażniku gorzały, szampana, kawioru i... *ogórcy toże byli*. Zrobiłem nocne zakupy u taksiarza, wręczyłem mu dziesięć rubli, a na zakończenie powiedziałem:

– *Szafior, dawaj niemnożko po bystrieji.*

A ten ruszył, jak szalony, skracając drogę przez klomby i trawniki. Za taką forsę, klient nasz pan. Taksówka państwowa, niech się rozleci, *job jej mat.* Tuż przed bramą portu, na wszelki wypadek, wepchnąłem resztę rubli w znajome miejsce. Na wejściu zwykle celnicy nawet w tyłek zaglądali. Dziś jednak byli łaskawi. Dostali butelkę i bez słowa mnie przepuścili. Trapu, jak zwykle, pilnował pogranicznik z kałasznikowem na ramieniu. A na statku trwały zawody. Nasz reprezentant właśnie stawiał czoła „Skabarowi".

– *Kto eto Skabar?* - zapytałem.

– *Skabar eto czieławiek iz Sibira, takoj, czto tramwaj tolko na kartinkie widieł.*

Kak dasz jemu łom, on łutszyj od tanka.

Nazywano tak ludzi z Sybiru, którzy za cara Piotra I, wbijali pale, czyli skabary, w morze. W ten sposób budowali port. Do tej pracy wybierani byli potężni brodacze, silni

i potrafiący wypić morze wódki. Ale tym razem skabarowi nie poszło.

Nasz reprezentant nie tylko go przepił, ale nawet położył na rękę.

– *Wot blać! Ty toże skabar!* -powiedział skabar i chwiejnym krokiem ruszył do swojego motocykla, stojącego na kei. Po drodze kilka razy się wywrócił. Ale potem wsiadł na motor i pojechał.

– A jednak *skabar!* Tak stwierdziliśmy zgodnie wszyscy.

Nie do wiary, ale w tym uroczym Leningradzie przydarzały nam się dni kultury.

Przeważnie serwował nam je Interclub. Wozili nas za darmo, gdzie tylko chcieliśmy.

Spędzaliśmy więc całe dnie w Carskim Siole, Puszkinie, czy też Pietrogrodzie.

Zwiedzaliśmy Ermitaż, Isakowskij Sabor i wiele innych sławnych miejsc. Zdarzało się, że wieczorem zaglądaliśmy do opery lub też podziwialiśmy znany w świecie balet Kirowa. Wszystko to organizowała nam z wielkim poświęceniem nasza opiekunka z Interclubu. I zawsze miała dla nas świeże propozycje, niezmiennie połączone z darmowymi biletami.

Były to piękne czasy i wspaniałe miasto. Niejeden marynarz miał tam swój drugi dom. Nigdzie na świecie nie mógł się tak zabawić, a przy okazji poczuć naprawdę panem. Naturalnie, polskim panem.

Ale czasy się zmieniły. Historia zatoczyła koło. Leningrad wrócił do starej nazwy, Sankt Petersburg. Skończył się raj dla marynarzy. Nie handluje się już plastykowymi torbami. Teraz rządzi i handluje grubym towarem bezwzględna rosyjska mafia, trzymająca wszystkich w strachu.

A marynarz? Marynarz boi się tam teraz wyjść do miasta.

Dolarowy debiut

Wreszcie zadzwonił telefon z Warszawy. Nie ma powodu kryć. Był to telefon bardzo przeze mnie oczekiwany. Dzwonił Polservice. Oto miałem wyjechać na pierwszy mój dolarowy kontrakt.

– Mustruje pan jutro w Rotterdamie. – usłyszałem w słuchawce. – Statek nazywa się „Care”. To dobry statek. Ma trzydzieści osiem tysięcy detłejt. Masowiec. Armator niemiecki. Zgoda?

Zaskoczony byłem kompletnie. Myślałem, że nigdy nie doczekam się wymarzonego dolarowego kontraktu. Takie były czasy. Więc nie grymasiłem.

Odpowiedziałem Polservice`owi, że jadę.

– A ile płacą? - spytała żona.

– Cholera, ze zdenerwowania zapomniałem zapytać...

Oczywiście, zapomniałem też zapytać o wiele innych rzeczy, przede wszystkim dotyczących samego statku i relacji. Ale przecież powiedzieli, że to dobry statek.

No i niemiecki armator. Powinno być O.K.

Następnego dnia stawiłem się w Rotterdamie. W jednym z tamtejszych hoteli spotkałem Dyrektora Kadr, Anglika. Przez co wydało się, że niemiecki armator Kadry trzyma

w Anglii. Na początek Anglik ucieszył się, że mówię po angielsku.

Potem ucięliśmy sobie dłuższą pogawędkę.

– No, wreszcie będziemy mogli dogadać się z Pierwszym Mechanikiem! – triumfował Dyrektor Kadr. – On też jest Polakiem. Dotychczas nie udawało się go zrozumieć. Teraz pan będziesz tłumaczył...

Podczas kolacji do naszego stołu przysiadła się ładna Filipinka. Okazało się, że wybiera się na „Care" służbowo. Nie dowiedziałem się jednak, w jakiej to sprawie przyleciała aż z Manilii. Dopiero na statku wyszło, że jest właścicielką agencji, werbującej Filipińczyków na statki. A przyjechała, bo właśnie zastrajkowali. Bezczelnie domagali się zapłaty za swoją pracę. Przyznam się, że z lekka mnie zatkało.

Skoro świt cała nasza trójka wybrała się taksówką na statek. Kiedy wreszcie dotarliśmy na keję, moim oczom ukazała się potężna kupa złomu. Oto dobry statek!

Okazało się, że ma dwadzieścia dwa lata i jest cholernie zaniedbany.

W kabinie zastałem spakowanego Pierwszego Oficera, Anglika. Bardzo się ucieszył na mój widok. Wylewnie uścisnął mi prawicę.

– *Chief, no problem, only big problem!*

Potem chwycił walizkę, powiedział *bay-bay!* i myknął po trapie.

Tyle go widziałem. Statku nie pokazał mi wcale. Mocno już przestraszony zaszedłem do Kapitana, który okazał się

Szkotem. Ubrany był w nieskazitelnie biały mundurek.

– Chief, dobrze, że już jesteś! Musisz natychmiast napełnić balasty! - powiedział na powitanie.

– *Aye Sir!* - odpowiedziałem służbowo - już się biorę do roboty!

Ale nie wiedziałem, co mnie czeka. Napełnić balasty? Prosta sprawa.

Zadzwoniłem do Maszyny z poleceniem napełnienia odpowiednich balastów.

Tak przeważnie robiło się w naszej flocie.

– Nie zajmujemy się tym – odpowiedział mi Pierwszy Mechanik, Polak, którego wcześniej nie rozumieli, a którego teraz miałem tłumaczyć. – To robota Chiefa z Pokładu, czyli pana....

Znalazłem zatem cieślę, Filipińczyka, jednego z tych, którym nie płacono.

No i kazałem mu pomierzyć balasty.

– Tu nie ma co mierzyć. – odrzekł spokojnie. – Balasty są dziurawe i przeciekają wzajemnie...

Statek był zbudowany w Leningradzie. Wyciągnąłem więc jego rosyjsko – angielsko – niemiecką dokumentację i zacząłem rozgryzać jego system balastowy.

Potem zszedłem do Maszyny i sprawdziłem wskaźniki na rozlatującej się tablicy. A później zabrałem się do pompowania balastów. Ale statek zaczął przechylać się, bo woda nie leciała tam, gdzie ją posyłałem. Najwyraźniej zacięły się zawory.

Wypadłem więc na pokład. Pomierzyłem balasty i pod bakiem zszedłem piętnaście metrów w dół, gdzie po prawej burcie wzdłuż statku ciągnął się kanał zaworowy. Było tam straszliwie ciemno. Tkwiłem po pas w śmierdzącej i zaoliwionej wodzie. W końcu namacałem pod wodą wózek na szynach. Pomału, popychając wózek rękami, sprawdzałem kolejne zawory, przyświecając sobie latarką. W zacięte sprężyny zaworów waliłem młotem tak długo, aż wszystkie puściły. Potem wycofałem się stamtąd z najwyższym trudem.

Na pokładzie ciężko oddychałem. I znowu na dół do Maszyny. W ciągu następnych dwudziestu godzin przemierzyłem tę trasę wiele razy. Byłem wyczerpany, zmoczony i bliski załamania. Tak oto ma wyglądać mój wytęskniony, pierwszy dolarowy kontrakt? Może zrezygnować i wrócić do kraju? Ale będzie wstyd! Nie, nie zrezygnuję!

W końcu napełniłem te przeklęte balasty. Po czym padłem na kanapę i natychmiast zasnąłem, jak kamień. A następnego dnia wychodziliśmy już w morze. I nie miałem czasu, aby się nad sobą roztkliwiać i medytować, w jakie szambo wdepnąłem. Statek był przeżarty korozją. Sama maszyna wyglądała, jak fontanna.

Tryskała olejem i gorącą wodą. Wszyscy się dziwili, że „Care” w ogóle jeszcze pływa.

Rzeczywiście płynęliśmy. Co kilka dni stawaliśmy w dryfie i łataliśmy maszynę. Ale, mimo wszystko, zmierzaliśmy jednak do Norfolku, w Stanach. Tam właśnie mieliśmy

załadować koks do Rumunii. Nasz Kapitan, elegancki, starszy pan, niczym specjalnie się nie przejmował. Popijał za to namiętnie whisky. A umordowany, wiecznie brudny, Chief Mechanik codziennie płakał. I solennie wszystkich zapewniał, że dalej nie pojedzie. Czego wcale nikomu tłumaczyć nie musiałem, gdyż wszyscy odczuwali z grubsza to samo.

W końcu doczłapaliśmy się jednak na redę Norfolku. Była to dla wszystkich wielka ulga. Nagle do burty „Care" przybiła motorówka z FBI. Agenciak wskoczył energicznie na pokład i zniknął w kabinie Kapitana. Nie minęło kilka minut, a Stary wezwał nas do siebie. Nas – czyli Pierwszego Mechanika i mnie. Jak zawsze, ubrany był w mundur, którego niezwykła biel mogła ścinać z nóg. Udawał świetny humor.

Obok tkwił oficer FBI o smętnej twarzy agenciaka.

– Panowie! Spakujcie niezbędne rzeczy! – rzekł nam Stary z lekka zdenerwowany. – Pojedziecie z panem oficerem FBI na ląd! Zamieszkacie w hotelu....

– Co się stało? - zapytałem zdziwiony.

– Polakom nie wolno wpływać do tego portu – odrzekł agenciak FBI w zastępstwie Starego.- Tu jest baza marynarki wojennej...

– To znaczy, że jesteśmy aresztowani? - przestraszył się Mechanik.

– Ależ skąd! – odparł agenciak. – Po prostu, zamieszkacie tylko w hotelu, nic więcej. Kiedy załadunek zostanie

zakończony, odwieziemy was na redę...

Wymieniliśmy z Mechanikiem spojrzenia. A może nas oszukuje?

No, ale co było robić? Skoro władza każe, to tak być musi. Nieprawdaż?

Zapakowaliśmy więc grzecznie tobołki.

A potem, pod eskortą, popłynęliśmy motorówką FBI w stronę lądu. Na „Care" został rozwścieczony Stary, któremu teraz spadł na głowę ciężki worek z problemami. Na lądzie agenciak odwiózł nas samochodem do hotelu.

Hotel nazywał się „American House" i stał nad samym morzem. Był niewątpliwie piękny. Oczywiście hotel, nie agenciak. Ten zamieszkał w pokoju obok.

Zaś nasz pokój był naprawdę elegancki. Miał klimatyzację i telewizor z dziesięcioma kanałami. Na parterze rozłożyła się restauracja, dyskoteka i prawdziwie amerykański basen. A wiedzieć trzeba, że lato było w pełni, gości zatrzęsienie.

Rano poinformowano nas, że w hotelowej restauracji możemy jeść i pić do woli. Musimy tylko podpisywać rachunki. Z kolei nasz agenciak powiedział, że możemy nawet jeździć do miasta, gdzie bądź zechcemy. Byle nie w stronę bazy marynarki wojennej. Bardzo nas to ucieszyło. Nie mieliśmy nic przeciwko, aby to trwało, jak najdłużej. Kapitan za nas obu tyra na statku, zaś my – na koszt armatora - byczymy się na luksusowych wakacjach. Żyć, nie umierać! Po kilku dniach, w restauracji, wszyscy nam się

kłaniali w pas. Piliśmy bowiem tylko najdroższe trunki, przy okazji podpisując duże napiwki dla kelnerów i barmana.

Hotel „American House” był otwarty dla wszystkich. Goście zmieniali się tutaj właściwie nieustannie. Jeśli chodzi o nas, to dnie spędzaliśmy na plaży, bądź nad basenem, a noce w hotelowej dyskotece. Wybraliśmy się też na zakupy do miasta.

Pewnego dnia zajechała do hotelu pewna amerykańska rodzina. Rodzina, jak rodzina.

Nie pierwsza i zapewne nie ostatnia. Ta miała jednak pewien szczególny wyróżnik.

Była mianowicie polskiego pochodzenia.

- Och, to wy jesteście Polacy! - wykrzyknął nagle starszy pan, siedzący obok nas w restauracji.

W ten sposób się poznaliśmy. A w chwilę później już wspólnie ucztowaliśmy. Amerykański rodak chwalił się, że jest milionerem. Pieniądze zrobił na pakowaniu ziemniaków. Jego siedemnastoletnia córeczka nagle sobie mnie upodobała. Codziennie rano mocno pukała do drzwi mojego pokoju, zapraszając na basen. Tatuś patrzył na to z aprobatą. Od czasu do czasu wtrącał mimochodem w rozmowie, że musi mieć zięcia Polaka. Ale, niestety. Moje serce pozostało w Polsce.

Nasz agenciak, a zarazem przymusowy sąsiad przez ścianę, chętnie robił nam zdjęcia. Twierdził, że do rodzinnego albumu. Ale mocno się przestraszył, gdy zaczęliśmy robić zdjęcia również jemu. Woził nas chętnie

swoim samochodem, gdzie tylko sobie życzyliśmy. Naturalnie, nie w stronę bazy. W ogóle był bardzo przyjacielski. W nagłym przystępie tej przyjacielskości objaśnił nam któregoś wieczoru, dlaczego marynarzy z krajów komunistycznych FBI lokuje w hotelu. Otóż pewnego razu, gdy jeszcze nie było hotelowego obowiązku, polscy marynarze wracali na statek silnie podchmieleni. Pomylili drogę i, zamiast na statek, zawędrowali do bazy marynarki. Tam łazili długo po okrętach, chcąc je zwiedzić. Aż do chwili, kiedy ktoś zainteresował się, co to za wycieczka. Zrobił się straszny szum. Naszych chłopców uznano za szpiegów i wsadzono do aresztu. Po tym incydencie wprowadzono „restrykcje", które Mechanikowi i mnie bardzo przypadły do gustu. Na zdjęciach z „albumu rodzinnego" agenciaka rozpoznałem kilku przyjaciół z Polski. Widocznie również oni zaznali gościnności w „American House"... No, ale wszystko ma swój kres, jak powiada stara piosenka. Komfortowy tydzień minął błyskawicznie. Motorówka FBI odwiozła nas na redę. Nasz „Care", załadowany koksem, wychodził właśnie w morze.

Kapitan, Szkot, przywitał nas zwyczajowo w śnieżnobiałym mundurku. W łapsku trzymał szklaneczkę whisky. Ale nie miał humoru. Fakt, że musiał za nas pracować widocznie niezbyt mu się spodobał.

- Chief, bierz się do roboty! – warknął do mnie wrogo. - Wypompuj te cholerne balasty, bo nikt tego nie potrafi!

Całe szczęście, że lekki ładunek koksu pozwolił na pewien luz w tej kwestii i nie musiał wypompowywać wszystkich

balastów. W końcu ruszyliśmy wreszcie do Rumunii. Podczas przelotu Stary dostał depeszkę, że będziemy mieli nawrotkę do Norfolku. Szlag go trafił. Wyobraził sobie bowiem, że znowu będzie za mnie tyrał, a ja będę byczył się w hotelu. Potem dowiedziałem się, że sześćdziesięcioletni Stary, w białym mundurku, próbował sam czołgać się w kanale zaworowym. Wszakże po kilku wejściach zrezygnował. W czasie naszego urlopowania w „American House" obowiązki Chiefa Mechanika pełnił mechanik amerykański. Takie były przepisy. W dodatku temu amerykańskiemu mechanikowi trzeba było potem zapłacić tysiąc dwieście dolarów. Nie bardzo wiedzieliśmy, za co. Bo amerykański mechanik pierwszego dnia usiadł w kabinie, wyciągnął flachę whisky i przez cały tydzień nawet nie zajrzał do maszyny.

„Care" przeskoczyła Atlantyk, a ja dziwiłem się nieustannie, że takie zardzewiałe pudło w ogóle pływa. Z góry cieszyłem się na powrót do Norfolku.

Ale życie płata niespodzianki.

W Rumunii okazało się, że polecę samolotem na inny statek tej samej kompanii.

A tam niemiecki Kapitan wyrzucił właśnie z pracy niemieckiego Chiefa.

Podobno był leniwy i za dużo jadł. Pożałowałem straconych, amerykańskich wakacji i postanowiłem odzwyczajać się od jedzenia.

Judy

Morze dymiło od pławek, rzucanych przez amerykańskie samoloty.

Wytyczały one trasę do tonącego jachtu, którego jeszcze nie widzieliśmy.

Ale nasz m/s „Care”, z filipińską załogą, płynął na ratunek pełną szybkością. Załoga już przygotowywała statek do podjęcia rozbitków.

Na wzburzonym morzu wreszcie zamajaczyła maleńka łupina. Miała złamany maszt i szybko nabierała wody. Powszechne było zdziwienie, gdy na jej pokładzie dojrzeliśmy samotną dziewczynę. Nasz czterdziestotysięcznik zasłonił tonący jacht, zaś Filipińczycy sprawnie wyciągnęli dziewczynę na pokład „Care”.

Dziewczyna nazywała się Judy Lawson. Była nie tylko samotną żeglarką, ale w dodatku dziennikarką „Observera”. Słaniała się ze zmęczenia. Załamującym się głosem wyszeptała: - Ratujcie mój jacht...

- Postaramy się – odrzekłem. I poleciłem stewardom zaprowadzić ją do kabiny.

Z dużym trudem podnosiliśmy potem tę jej łupinę z wody. Morze było silnie wzburzone.

Nasz dźwig miał sporo roboty. Trochę czasu zajęło też zamocowanie jachtu na pokładzie.

Ale w końcu wszystko było gotowe i mogliśmy wrócić do swoich zajęć.

Nazajutrz Judy była już w lepszej formie. Dowiedzieliśmy się, że płynęła w regatach samotników „Ostar 80”, z Anglii do USA. Była w czołówce regat, gdy dopadł ją sztorm.

Stało się to na dwa dni przed metą. Wichura złamała maszt, a jacht zaczął tonąć.

Tymczasem nasz wielki „Care” płynął do Gibraltaru z szybkością szesnastu węzłów. A umocowany na pokładzie jacht Judy cały czas nadawał sygnały przez satelitę. W ten sposób amerykańscy telewidzowie, śledzący przebieg regat w telewizji, dosłownie osłupieli. Bo oto jacht ich zawodniczki nagle zaczął płynąć do Gibraltaru. Tak jakby zawodniczka postradała zmysły, albo zdolność żeglowania. Naturalnie, nic nie wiedzieli o najnowszych przygodach samotnej żeglarki. Więc wszyscy tam bardzo się dziwili.

Rozpieszczana przez załogę Judy całkowicie o nadawanych sygnałach zapomniała. Nieustannie przeprowadzała ze wszystkimi wywiady, a nawet kręciła film. Po ośmiu dniach wpłynęliśmy na redę do Gibraltaru. Natychmiast przybyła do nas prasa i telewizja, bo już się rozniosło, że mamy Judy na pokładzie. Miałem więc odpowiednie audytorium, aby nieustannie podkreślać, że to Polak uratował Amerykankę.

Wyładowaliśmy też jacht, częściowo zreperowany przez załogę.

Potem czule pożegnaliśmy Judy i wypłynęliśmy do rumuńskiej Konstancy. Podróż minęła bez większych

przygód. A kiedy dobiliśmy wreszcie do portu, na kei dostrzegliśmy naszą Judy.

- Stęskniłam się za wami, przyleciałam samolotem...

Co było robić? Wydaliśmy powitalne party, które skończyło się w miejscowej knajpie. Nieszczęścia jednak lubią chodzić parami. Wracając z tanecznego parkietu Judy stwierdziła brak torebki z pieniędzmi i dokumentami. Narobiliśmy więc szumu w czterech językach. Elektryk Chilijczyk krzyczał po hiszpańsku, Judy po amerykańsku, Filipińczycy w swoich dialektach. Zaś ja darłem się po rosyjsku, który to język dobrze tu rozumiano. Okazało się jednak, że kierownictwo lokalu nie jest zainteresowane kradzieżą. Pojawił się nawet pośrednik złodzieja, bezczelnie żądając dwustu dolarów za paszport Judy. Powiadomiliśmy więc naszego agenta i dopiero on sprowadził policję.

Owszem, przyjechali. Związali nawet jakiegoś Rumuna. Ale przy okazji wcisnęli nas do kibitki i zawieźli do aresztu. Mimo, że w czterech językach tłumaczyliśmy, co się naprawdę stało. A nawet ich straszyliśmy! Judy zagroziła, że wszystko opisze w gazetach. Jednak zlekceważyli nas. Oczywiście, nic się nie znalazło. Natomiast Judy poszła następnego dnia do amerykańskiej ambasady, gdzie bez problemów dostała drugi paszport i pieniądze. Po czym odleciała zdegustowana do domu.

Później pisała do mnie listy, w których niezmiennie zamieszczała przepiękne cytaty z powieści Conrada-Korzeniowskiego. Uważała go bowiem za największego pisarza – marynistę, jaki kiedykolwiek tworzył. W tych

listach pisała, że teraz, po przygodzie z naszym statkiem, ma wśród amerykańskiej Polonii całą masę przyjaciół. Podróżując po Stanach opowiada i wyświetla film o swoim dramatycznym rejsie i cudownym uratowaniu.

W jakiś czas potem trafiłem do Houston, w Teksasie. Okazało się, że zna mnie tam sporo osób. Była to zasługa telewizyjnego programu Judy, która mocno mnie zareklamowała. Niedawno nadszedł od niej list, w którym donosiła

– „Piszę książkę o naszym wspólnym rejsie i o Was. Latem znowu będę samotnie przepływała Atlantyk. Dobrze byłoby, żebyś kręcił się gdzieś w pobliżu”.

ŚMIERĆ KAPITANA

Staliśmy na redzie portu, w którym trwała wojna. Od afrykańskiego lądu dzień i noc dochodziły odgłosy strzelaniny. Było duszno i gorąco, a postój straszliwie się przeciągał. Szczęśliwie nie mieliśmy w ładowniach cennego ładunku, bo okolica roiła się od piratów. Ale i bez piratów wyczekiwanie stało się nie do zniesienia. Port, ze swą wojną, w ogóle się nami nie przejmował. Nie wiedzieliśmy, jak długo przyjdzie czekać. W kabinach było gorąco i marynarze ciągle chodzili niewyspani.

Któregoś lepkiego popołudnia na mostku pojawił się kapitan ze sznurkiem w ręku. Był to Niemiec z Hamburga. Potrząsnął sznurkiem przed oczami Drugiego – Filipińczyka.

– Idę się powiesić! – oznajmił stanowczo.

– Yes, Sir! – szczeknął Drugi radośnie, który myślał, że chodzi o dobry żart.

Ale po kilku godzinach okazało się, że kapitan nie żartował. Rzeczywiście powiesił się w swojej kabinie. Znalazł go Steward – Filipińczyk. Teraz biegał po statku, jak opętany i krzyczał:

– Kapitan się powiesił! Kapitan się powiesił!

Kiedy wreszcie go odcięliśmy, był już martwy bez żadnej wątpliwości. Zupełnie nie mieliśmy co ratować.

– Jezus Maria! – jęczał nadal Steward – Filipińczyk. – Co my teraz zrobimy? Byłem Pierwszym, więc objąłem dowództwo. Na początek poinformowałem załogę o samobójstwie kapitana. Zadzwoniłem też do Hamburga, do jego rodziny, która poprosiła o deportację ciała. Potem próbowałem załatwić to przez naszego agenta, ale zniknął na kilka upalnych dni. Pojawił się po tygodniu, aby oznajmić, że deportacji załatwić się nie da. Po pierwsze, strzelające miasto zajęte jest głównie swoją sytuacją. Po drugie, na ulicach leżą własne trupy i nikt nie ma głowy do ich sprzątania.

– A po trzecie – zakończył – nigdzie nie można dostać metalowej trumny...

W ten sposób martwy kapitan nadal leżał w swojej nagrzanej kabinie. Upchnięcie go w prowiantowej chłodni nie wchodziło w rachubę. Mieliśmy jeszcze małą lodówkę, ale okazała się za ciasna dla byłego dowódcy. Kucharz – Filipińczyk zaproponował, że go potnie na kawałki, ale pomysł ten wydał mi się odrażający. Musiałem jednak coś zrobić, ponieważ słodkawy zapach wędrował już po pokładzie. Całymi dniami wisiałem więc na ukaefce, aż w końcu dostałem zgodę na pogrzeb morski. Nie miałem żadnej praktyki w tego rodzaju uroczystościach, lecz na wszelki wypadek poleciłem Cieśli – Filipińczykowi, aby zrobił trumnę.

– Ale z czego, Sir? – zapiszczał Cieśla. – przecież nie mamy drzewa!

– A brezent mamy?

– Też nie ma, Sir !

– To wyrwij kawałek szotu i po krzyku...

– Yes, Sir!

– Tylko dobrze ją obciążcie w nogach !

– Yes, Sir ! – z niezmiennym uśmiechem odpowiedział cieśla.

Nazajutrz trumna była już gotowa. Podnieśliśmy więc kotwicę i wypłynęli na pełne morze. W trakcie krótkiej podróży przerzuciłem Biblię i wybrałem fragment, który wydał mi się stosowny na żałobną uroczystość. Później zatrzymałem statek. Filipińska załoga zebrała się na burcie i topniała w potwornym upale. Wszyscy spoglądali na trumnę, przykrytą niemiecką flagą. W krótkich słowach pożegnałem zmarłego, podnosząc jego zalety. Następnie odczytałem wybrany fragment Biblii. Nie bardzo wiedziałem, jak polecić zrzucenie trumny do wody, więc wydałem komendę, jak przy rzucaniu kotwicy.

– *Let go coffin!*

Trumna spadła do wody i natychmiast rozleciała się na dziesiątki kawałków. Po kilku minutach martwy kapitan wypłynął na powierzchnię. Załoga osłupiała z wrażenia.

– Alarm szalupowy! – Ratujmy Kapitana! - krzyknąłem.

Marynarze rzucili się do łodzi i błyskawicznie spuścili ją na wodę. Potem podpłynęli do ciała i zahaczyli je bosakiem. Niebawem były dowódca znowu był wśród nas.

– No i co teraz? – zapytał mnie Bosman – Filipińczyk.

Sęk w tym, że sam nie bardzo wiedziałem, co teraz. A przecież, jako dowódca, nie mogłem tego okazać.

– Połóżcie go na pokładzie, niech wyschnie – zadysponowałem.

Wkrótce ciało było suche na pieprz i problem powrócił. Przykryliśmy martwego kapitana prześcieradłem, a załoga omijała to miejsce szerokim łukiem. Zabobonni Filipińczycy szeptali po cichu, ze Kapitan jeszcze wstanie. Resztę dnia zajęło mi zastanawianie, skąd wytrzasnąć trumnę.

– Mamy w ładowniach stalowe rury – powiedział Cieśla – Filipińczyk, który również ruszał głową. – Może odciąć kawałek jednej z nich? To szerokie rury, ciało swobodnie się zmieści...

– Mów pan dalej...

– Boki się zaspawa. Trzeba też zrobić kilka dziur, aby rura zatonęła...

I tak właśnie zrobiliśmy. Ceremonia została powtórzona.

– *Let go pipe*! – wydałem polecenie.

Rura chlupnęła o wodę i popłynęła... nie chciała utonąć!

Znowu ten cholerny Cieśla spieprzył robotę, wywiercił za małe dziury – pomyślałem.

– Kapitan płynie do Hamburga – zażartował Elektryk

– Ta rura na pewno nie utonie – dodał z przerażeniem w oczach Steward.

Goniliśmy za rurą jeszcze z dwie godziny, aż nabrała wody i utonęła. Były dowódca spoczął wreszcie na dnie oceanu.

Daleko od swojej ziemi ojczystej, przy niegościnnych brzegach afrykańskich Zapewne leży tam do dziś.

Po pogrzebie wróciliśmy na redę. Znowu całymi dniami spoglądaliśmy na daleką panoramę afrykańskiego miasta, skąd dolatywały hałasy wojny. Teraz to ja byłem Kapitanem! Tak bywa w marynarskim życiu...

Na mostku.

Saksy

Po kilku miesiącach dowodzenia „Leo Solingiem” zawinąłem wreszcie do stoczni w Rotterdamie. Natychmiast zjechała na statek komisja z Hamburga i Londynu. Miała ona zbadać wszelkie okoliczności, które spowodowały, że poprzedni kapitan zwariował, a ja przejąłem dowództwo. Najwyraźniej jednak niemieckiemu armatorowi spodobało się moje zdecydowane działanie w tych trudnych dla statku chwilach, bowiem zaproponował mi dalsze pełnienie obowiązków dowódcy. Mój dyplom Kapitana Żeglugi Małej został wysłany do Singapuru, gdzie miał cudownie przekształcić się w dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej, co automatycznie dawało mi posadę dowódcy na „Leo”.

Niestety, po miesiącu wyczekiwania, Singapur odpowiedział odmownie. Wówczas niemiecki armator zaproponował mi pływanie z dyplomem któregoś z hamburskich kapitanów „biurowych”. Teraz ja odmówiłem, ponieważ obawiałem się wplątania w jakąś aferę.

Niemcy mieli jeszcze inne pomysły w tej sprawie. Oto zamustrowali na nasz „Leo” Jugosłowianina, który posiadał dyplom Kapitana Żeglugi Wielkiej i miał pływać jako pierwszy oficer. No i teraz zaproponowano mi, abym podpierał się dyplomem tego Jugola. Tyle tylko, że Jugol miał dwadzieścia pięć lat i nie bardzo było wiadomo, skąd

ów dyplom wytrzasnął. Potem zaproponowano mi jeszcze, abym został dowódcą jakiegoś mniejszego statku, który – na przykład – pływałby po Europie.

W końcu już miałem tego wszystkiego dosyć. Poprosiłem niemieckiego armatora, aby dał sobie spokój z nowymi propozycjami. Chciałem być znowu Chiefem na „Leo Solingu" i cześć. Musiałem na „Leo" pozostać, bowiem cała moja rodzina była już zaokrętowana na statku i czekała na wspólny rejs. Zamustrowano więc nowego, niemieckiego kapitana, z którym pływałem potem przez pół roku.

Pierwszy szok przeżyłem w Kanale La Manche, po wyjściu z Rotterdamu. Około dziewiętnastej zaszedłem na mostek. Była to wachta kapitańska, od szesnastej do dwudziestej. Mostek okazał się pusty. Statkiem sterował automatyczny pilot.

Włosy zjeżyły mi się na głowie. Oto „Leo" pruł wody jednego z najbardziej ruchliwych i niebezpiecznych szlaków wodnych świata z prędkością piętnastu węzłów! Przez nikogo nie pilotowany! Sprawdziłem pozycję i zacząłem szukać kapitana.

Zobaczyłem go na niższym pokładzie. Tańczył, jak w transie. Obok przygrywali na gitarze i śpiewali i klaskali nasi ukochani Filipińczycy. Na mostek kapitan wrócił dopiero przed dwudziestą. Był bardzo rozbawiony.

– Chief, co tu robisz? – zawołał do mnie. - Chodź na dół, mamy tam zabawę...

Nie miałem ochoty. Odrzekłem, że zostanę na mostku i życzyłem mu przyjemnych chwil. Kiedy wyszedł,

pomyślałem, że znowu będę musiał pracować za dwóch. Niedawno jednego zwariowanego kapitana odesłałem do szpitala, a teraz trafia mi się rozrywkowicz. No, jakoś tam było, nie było tak źle. Szczęśliwie przeskoczyliśmy Atlantyk i dopłynęli do Luizjany. Tutaj załadowaliśmy mąkę w workach, a potem, przy dobrej pogodzie, przewieźliśmy ją do afrykańskiej Mauretanii. Rzuciliśmy kotwicę na redzie portu Nouakchott. Sterczało tam około dwudziestu statków na kotwicy. Burza piaskowa z Sahary znacznie zmniejszyła nam widoczność. Było diabelnie gorąco, a nie mieliśmy na statku klimatyzacji. Kiedy wreszcie burza się uciszyła, ujrzeliśmy że cały port Nouakchott to jeden krótki pirs, wystający prosto z pustyni!

No, ale nie było wyboru. Rozpoczęliśmy wyładunek na podstawione barki. Pomagały nam w tym nasze bomy. Co chwila worki mąki leciały do wody, ale nikt się tym specjalnie nie przejmował. Ani stewedorzy, ani liczmeni. Nagle zauważyłem bójkę moich Filipińczyków z Arabami. Wypadłem na pokład. Walczący wyrywali sobie paździerzowe płyty, którymi wyłożone były ładownie.

W pewnej chwili jeden z Arabów wyrzucił płytę za burtę, po czym runął za nią do wody. Po chwili płynął już z nią do brzegu. Bo paździerzowa płyta to był dla niego prawdziwy skarb. Na Saharze z kilku takich płyt mógł sobie zbudować dom! Z kolei nasi Filipińczycy doskonale wiedzieli, że za jedną taką płytę mogą w Dakarze dostać osiem dolarów! Zamierzali więc o nie walczyć. A ja musiałem tę sprawę jakoś rozwiązać. Zawołałem więc wszystkich szefów

stewedorów. Obiecałem im po dwadzieścia płyt, pod warunkiem, że dopilnują, aby nikt więcej ich nie kradł. Na efekt nie musiałem długo czekać. Nie tylko uniknęliśmy dalszych bójek, ale też zostało jeszcze około dwóch tysięcy płyt!

Wyładunek trwał miesiąc. Piasek zgrzytał w zębach, bo codziennie nawiedzały nas piaskowe burze. Pot lał się strumieniami. Zaczęło brakować wody pitnej i ryżu. A przecież wiadomo, że dla Filipińczyków *„no rice, no work”* – nie ma ryżu, nie ma pracy. W tej trudnej sytuacji wezwał mnie Stary i polecił, abym spróbował pohandlować mąką.

– Weź szalupę – poradził mi. – Jedź na inne statki, może wydębisz trochę ryżu...

No i tak zrobiłem. Nie było to nawet takie trudne. Jak za dawnych lat, trwał na redzie handel wymienny między statkami. Wymieniłem więc kilka naszych worków mąki na ryż i cukier. Byliśmy uratowani.

Po miesiącu wyładunek został zakończony. Wszyscy byliśmy szczęśliwi. Mieliśmy już serdecznie dość tego miejsca. Skwar, burze piaskowe, brak wody i żywności oraz bójki z Arabami dały nam mocno w kość. A tu na odprawie agent nieoczekiwanie zażądał od kapitana sześciu tysięcy dolarów. Sześć tysięcy dolarów za opłaty portowe. Zdenerwowany Stary krzyczał:

– Za co?!

– Za opłaty portowe...

– Jaki port?! Przecież tu nie ma żadnego portu. Nie było pilota, holowników, nie daliście nam wody, nie było żadnej obsługi statku! A ty chcesz sześć tysięcy dolarów?! Nie dostaniesz ani centa!

– Jeśli nie zapłacisz, to nie wypłyniesz – odparł Agent. – *Ship's Register* jest na lądzie i go nie oddamy...

Po trzech dniach przymusowego aresztu armator w Hamburgu zgodził się w końcu na zapłatę. Stary mnie wezwał, dał sześć tysięcy dolarów i polecił odebrać *Ship's Register*.

– Ale potarguj się z nimi trochę...

Popłynąłem starą, ponad dwudziestoletnią szalupą. Towarzyszyło mi kilku Filipińczyków. Przy pirsie okazało się, że ocean stworzył wielką falę przybojową.

Raz szalupa znajdowała się ponad pirsem, aby za chwilę być kilka metrów pod nim.

Musiałem bardzo się sprężyć. Nagle, cokolwiek nerwowym susem, wskoczyłem na pirs. Potem poszedłem na pustynię poszukać Agenta. Zajrzałem do kilku szarych, brudnych baraczków, ale nikogo w nich nie było. Dalej była już tylko piaskowa droga, prowadząca do odległego miasteczka. Nagle dojrzałem jednego z agentów, który wcześniej ofiarował nam swoje usługi. Zagadnąłem go o nasz *Ship's Register*.

Byłem też kapitanem na statku z chińską załogą.

– Chief, przyniosę ci go za trzy tysiące dolarów. Tysiąc dla celników, dwa dla mnie...

– Kiedy?

– Jutro Chief.

Umówiliśmy się na następny dzień. Próbowałem jeszcze odszukać naszego właściwego agenta, ale ten zapadł się pod ziemię. Wróciłem więc na statek.

Kiedy opowiedziałem o wszystkim Staremu, ten aż podskoczył.

-Dobra! – wrzasnął. – Dzielnie się spisałeś! Jadę z tobą! Następnego dnia Kapitan wlazł ze mną do szalupy.

Ale nie mógł potem wskoczyć na pirs, bo był gruby i nieruchawy. Poszedłem więc w pustynię znowu sam. W kieszeni miałem sześć tysięcy dolarów. Tak na wszelki

wypadek. Nagle zobaczyłem na drodze samochód. Pędził w tumanach kurzu.

Wyskoczył z niego umówiony agent, ten który obiecał mi *Register* za trójkę. Już z daleka wymachiwał jakimś dokumentem.

– Mam go! – wrzeszczał.

– Pokaż! – odkrzyknąłem.

– A dolary masz?

– Mam.

– To pokaż!

– Najpierw pokaż, czy to mój *Ship's Register!*

– Nie, najpierw pokaż dolary.

W końcu jednak dał mi obejrzeć *Ship's Register*. Był nasz statkowy! I w tej właśnie chwili pojawił się drugi samochód. Wyskoczył z niego właściwy Agent, ten którego wczoraj bezskutecznie poszukiwałem. Towarzyszyli mu goryle. Obaj agenci rzucili się na siebie, a goryle próbowały się przyłączyć. Nie czekałem na wynik meczu i dałem dyla z dokumentem. Nagle zgraja zobaczyła widocznie, że uciekam, bo rzuciła się w pościg za mną. Mimo że biegłem po pirsie jak sprinter na olimpiadzie, po chwili miałem ich tuż za plecami. Nic tak nie uskrzydla ludzi, jak forsa. Ale miałem trochę szczęścia, bo oto pojawiła się zbawienna szalupa ze Starym. Dałem tam susa na plecy biednych Filipińczyków i natychmiast odpłynęliśmy w stronę „Leo Solinga" Full ahead. Tam szybko podnieśliśmy kotwicę i ruszyliśmy na wody oceanu. Dolary zwróciłem kapitanowi.

W podzięce za uratowanie sześciu tysięcy dolarów armator uścisnął mi dłoń po powrocie do Hamburga...

Na mieliźnie

Nasz m/s „Care”, 38-tysięcznik bandery singapurskiej, wpłynął do rumuńskiego portu Konstanca, z ładunkiem koksu. Kapitan, Szkot, o mało nie dostał ataku serca na odprawie, bo musiał sprezentować oficjałom około trzydziestu kartonów papierosów “Kent” i zbliżoną liczbę butelek whisky. Łapówki były tu powszednią praktyką. Przekonałem się o tym już następnego dnia. Aby pobrać słodką wodę, należało dać sześć kartonów papierosów. Akurat skończyliśmy branie wody, gdy przyszedł wodziarz.

– Chief – powiedział do mnie - pobrałeś 300 ton wody!

– Nie mogłem wziąć aż tyle, bo moje zbiorniki mają łącznie pojemność tylko 160 ton!

– Mnie to nie obchodzi – odrzekł. – Mam swój licznik. Ale jeśli dasz dwa kartony papierosów, to napiszę, że pobrałeś tylko 50 ton!

Po wyładowaniu części ładunku, co zredukowało nasze zanurzenie do 22 stóp, popłynęliśmy wyładować resztę do rumuńskiego portu Galati, leżącego na rzece Sulina. Dwóch wprowadzających pilotów wydukało słabą angielszczyzną, że należy im się po dwa kartony papierosów na głowę. Następnie wprowadzili statek na mieliznę.

Stało się to w pobliżu główek wejściowych do portu.

Szybko przesondowałem głębokości wokół burt. Okazało się, że w niektórych miejscach jest 21 stóp, a więc o stopę za mało. Stary obejrzał ze zdziwieniem moje wyliczenia, które były potrzebne do manewru zejścia z mielizny.

– Chief, skąd ty to wiesz? – zapytał mocno zdziwiony. - Miałeś dobrą praktykę we wchodzeniu na mieliznę, co?

– *Captain*, nas uczą tego w szkole - odpowiedziałem.

Potem na tej mieliźnie tkwiliśmy dwa dni. Piloci wciąż zmieniali się, a Kapitan wydawał następne kartony papierosów. Któryś z kolejnych pilotów wyznał mi po cichu:

– Chief, nie martw się, zejdziemy z tego piachu. My tu ciągle wprowadzamy statki na mieliznę. Musimy na tym zarobić, rozumie pan?

Rozumiałem. Do ściągania naszej „Care” zaangażowano rumuński statek, który holował nas z dziobu. Po dwóch dniach zauważyłem, że dziób drgnął. Powiedziałem więc Kapitanowi, że za pół godziny zejdziemy z mielizny, na co uśmiechnął się z niedowierzaniem. Na wszelki wypadek przejąłem ster od Filipińczyka, gdyż bałem się, że teraz z kolei uderzymy w główkę falochronu. Po dwudziestu minutach statek ruszył. Wpłynęliśmy między główki portu. Kapitan popatrzył na mnie ze zdziwieniem.

– Chief, pomyliłeś się o całe dziesięć minut! – powiedział.

Potem, już po zacumowaniu, rzucił się z krzykiem na agenta.

– Dlaczego nam kazałeś odładować tylko do 22 stóp?

– Kapitan – odrzekł tamten z angielską flegmą. - Masz coś od nas na ten temat na papierze, na piśmie?

Okazało się, że szkocki kapitan zawierzył agentowi na słowo i nie miał dowodu na papierze. Nie mógł więc udowodnić winy agenta. Zaczęły się przepychanki, kto zapłaci za to wszystko. Armator skarżył władze portowe, a one okazywały zdziwienie.

Przyszło więc polecenie od armatora, by zamknąć ładownie i nie wydawać ładunku.

Odpowiedź władz portowych była szybka - wyrzucono nas na rzekę.

Staliśmy tam na kotwicy kilka dni. Armator wykonał kolejny ruch. Polecił nam w nocy cichcem przemalować nazwę statku na „Cebu” . Następnego dnia rano przyleciał superintendent z nowymi dokumentami i pieczątkami z nazwą „Cebu”. Po długich targach wyładowaliśmy wreszcie ładunek. Koszty armatora pozostały tajemnicą. Człowiek całe życie uczy się na błędach.

W morzu.

Jak zostałem kapitanem

„Leo Soling”, stary frachtowiec pod banderą singapurską, płynął do Algierii.

Załogę stanowiło czterech Europejczyków i osiemnastu Filipińczyków.

Byłem pierwszym oficerem.

Rzuciliśmy kotwicę na redzie Skikdy. Ale okazało się, że na miejsce w porcie musimy czekać cały miesiąc. Żaden marynarz nie lubi bezczynnych postojów. Ten okazał się szczególnie nieprzyjemny dla naszego Starego. Po kilkunastu dniach postoju skończyła się mu gorzałka. Przyzwyczajony do codziennej konsumpcji, z dnia na dzień robił się coraz bardziej nerwowy. Włóczył się po kabinach i gwałtownie poszukiwał kielicha. Znalazł go w końcu u Pierwszego Mechanika, Jugosłowianina.

- *Help! Help!* – krzyknął nagle Jugo.

Wpadłem do jego kabiny. Stary tarzał się na podłodze, ryczał i trząsł, jak galareta. Pomyślałem, że to delirium. Staraliśmy się jakoś pomóc. Po półgodzinnej walce z rozdygotanym ciałem, udało się je przywrócić światu. Kapitan wstał i zaczął mówić.

O dziwo, tylko po niemiecku, chociaż wcześniej rozmawialiśmy w języku angielskim.

W końcu zaprowadziliśmy go do kabiny, w połowie rozumiejąc, co mówi.

Mieliśmy nadzieję, że po lekach uspokajających dojdzie do siebie.

Następnego dnia, po śniadaniu, Elektryk oznajmił, że Kapitan w nocy zwariował.

Elektryk, który był Polakiem, powiedział to załamującym się głosem.

Podobno Stary obudził nad ranem załogę i nakazał odszukanie Nastasji Kinsky, która jakoby przybyła w nocy na statek z nieznanym milionerem.

Obudzeni Filipińczycy rozpełzli się po statku. Tymczasem Kapitan biegał z nimi, jak w amoku. Wrzeszczał, że widzi Nastasję, ale zniknęła, nagle wskakując do beczki. W końcu zmęczył się poszukiwaniami i wrócił do swojej kabiny. Jednak najwyraźniej doskwierała mu samotność, bo zawołał Elektryka, twierdząc, że biurko unosi się do góry, zapewne za pomocą nieczystych sił. Elektryk nie tylko rozmontował biurko, ale nawet rozkręcił szot, aby pokazać Staremu, że nikogo tam nie ma, bo ten słyszał rozmowy zza szotu.

Nie miałem już wątpliwości, że Stary potrzebuje lekarza. Zawiadomiłem o tym agenta. Z kolei armatora w Hamburgu powiadomiłem, co się dzieje. Nieszczęście jednak polegało na tym, że w samej Skikdzie nikt naprawdę nie był zainteresowany naszym wariatem. A sytuacja była więcej, niż kłopotliwa. Statek niby miał dowódcę, a w rzeczywistości go nie miał.

Tymczasem choroba nabierała rozpędu. Kapitan teraz już nie tylko widywał piękną Nastasję, ale również słonie spacerujące po pokładzie, a nawet atakujących statek terrorystów. No, słowem – powoli robiło się „gorąco”. Co gorsze, Filipińczycy przez cały czas posłusznie wykonywali wszelkie, nawet najbardziej absurdalne, polecenia Starego. Dla nich w dalszym ciągu był pierwszym po Bogu. Mechanik i Elektryk chodzili za nim krok w krok. Tak jak im poleciłem.

W końcu dostałem wiadomość od armatora. Wysłali człowieka z Klubu Ubezpieczeniowego. Mnie kazali przejąć obowiązki dowódcy statku.

A następnego dnia po tych wiadomościach znowu usłyszałem krzyk Chiefa z Maszyny. Wzywał pomocy z kabiny Starego. Kiedy tam wbiegłem, Pierwszy Mechanik stał pod szotem z podniesionymi rękami.

Zaś Kapitan celował do niego z obrzyna i wrzeszczał – Łapy do góry, terrorysto!

Nie było rady. Skoczyłem mu na plecy i przewróciłem. Potem odebrałem obciętą dwururkę. Wiedziałem jednak, że jeśli go związę, to Filipińczycy natychmiast go uwolnią, jeśli tylko wyda im taki rozkaz. Zabrałem więc klucze do sejfu, gdzie zamknąłem obrzyna wraz z nabojami. Wcale nie przeczuwałem, że Stary ma klucz zapasowy i że znowu będę musiał rzucać się na niego.

Trzeciego dnia przybiegł Filipińczyk, wołając że zbliża się motorówka z wytęsknionym lekarzem. Tak to wyglądało. Przez lornetkę było widać na motorówce uzbrojonych żołnierzy i człowieka w białym kitlu. Niestety, kitlowiec

okazał się sanitariuszem. Potem żołnierze wdrapali się na pokład i zarepetowali karabiny.

W ten sposób pokazali, że są gotowi do wzięcia Kapitana siłą. Ochłodziłem ich zapały.

Poradziłem im odłożenie karabinów. Zaś sanitariuszowi zaleciłem zdjęcie kitla.

Następnie wytłumaczyłem wszystkim, że Kapitana trzeba brać nie siłą, a sposobem. Należy go, po prostu, zmylić. Na przykład, zakomunikować, że wzywają go na ląd jakieś bardzo ważne sprawy. A później spokojnie zawieźć do szpitala.

I tak się stało. Kapitan odpłynął z Drugim Oficerem, Filipińczykiem, któremu nakazałem opiekę nad dowódcą. Potem poszedłem na mostek, gdzie na ukaefce wysłuchałem relacji zaprzyjaźnionego polskiego kapitana z cypryjskiego statku, stojącego przy nabrzeżu.

– Panie Włodku, właśnie dobili do nabrzeża. O, już go złapali...Wyrywa im się, nie, wciągnęli go do ambulansu. Wszystko jest OK...

Poczułem się nieswojo. W końcu to przecież Kapitan. I nie w ten sposób powinien schodzić ze swego statku. Czy godzi się tak postępować z pierwszym po Bogu? Wszakże nieco uspokoiła mnie myśl, że Kapitan jest pod fachową opieką i że nic złego mu się stać nie może. Wszystko to przecież dla jego dobra. A wieczorem wrócił na statek Drugi Oficer, Filipińczyk. Powiedział, że wszystko jest w porządku, bo Kapitan siedzi w piwnicy. Zdenerwowałem się.

- Jak to, w piwnicy? Dlaczego w piwnicy?

I wtedy Drugi opowiedział całą historię od początku. Otóż rzeczywiście zawieźli Starego do szpitala. A tam rosyjscy lekarze orzekli, że cała fatyga na nic, bo szpital nie ma oddziału psychiatrycznego. Dali Staremu zastrzyk i polecili odwieźć go na statek. Drugi nie wiedział, co robić. Z jednej strony nie chciał statkowi narobić nowych kłopotów, a z drugiej bał się pozostawić dowódcę samego. Zaś łączności z nami nie miał. No więc zaczął Kapitana prowadzać wokół szpitala. Chodzili tak sporo czasu, aż Stary dostał najpierw drgawek, a później zrobił się agresywny. Przybiegli sanitariusze i zamknęli Starego w piwnicy. Natychmiast zawiadomiłem o tym armatora, który powiedział, że właściwy człowiek z Hamburga jest już w drodze do Skikdy.

W ten sposób cała sprawa została jakby zamrożona do jego przyjazdu. Ale rano obudził mnie krzyk Elektryka:

– Wraca Kapitan!

– Jak to, wraca?

Byłem zdruzgotany. A tymczasem Stary spokojnie płynął motorówką od strony lądu, najwyraźniej zmierzając w naszą stronę. Towarzyszyli mu żołnierze.

Wkrótce motorówka dobiła do burty. Kapitan rączo wbiegł na pokład i natychmiast zaczął wydawać polecenia. Wyglądał na zdrowego. Ponieważ w motorówce był również agent, zaprosiłem obu dżentelmenów do kapitańskiej kabiny.

Tam zaczęliśmy towarzyską pogawędkę. I wyglądało to tak, jakby nic się wcześniej nie stało. Pomyślałem z ulgą, że wszystko wraca do normy. W pewnej chwili powiedziałem, najspokojniej, jak umiałem:

– Kapitanie! Byłeś chory. Musiałeś pojechać do szpitala. Czy ty to rozumiesz?

– Oczywiście, Chief. Ale powiedz, gdzie schowałeś tych terrorystów?

– Człowieku, ty nadal jesteś chory! Musisz wrócić do szpitala!

– Nigdzie nie pójdę! To mój niemiecki statek! I ja tu jestem kapitanem!

Wtedy pokazałem mu telegram od armatora, polecający mi przejęcie jego obowiązków. Nie mógł uwierzyć. Chciał natychmiast dzwonić do Hamburga.

Agent dyplomatycznie umył ręce, niby to żartując:

– A nie może tu być dwóch kapitanów?

Nie da się ukryć, byłem w rozterce. Płynąć w świat z wariatem było nie do pomyślenia. Zaś przedstawiciela Klubu Ubezpieczeniowego wciąż jeszcze nie było. Coś musiałem zrobić. Poleciłem więc załodze, aby wyprowadziła Kapitana do motorówki. Usłuchano mnie. Wyniesiono Starego siłą. Wierzgał, przeklinał i krzyczał. Na pokładzie stali żołnierze. Byli zdezorientowani. Z jednej strony mieli karabiny gotowe do strzału, ale z drugiej stała cała załoga, uzbrojona w noże i pały.

Kapitan wylądował zatem w motorówce, a potem w szpitalu. Po kilku dniach przybył do Skikdy przedstawiciel Klubu Ubezpieczeniowego i odebrał Kapitana z lecznicy. Wspólnie polecieli samolotem do Niemiec. Grubo później dowiedziałem się, że Stary spędził w hamburskim szpitalu cały rok.

I w ten dziwny sposób po raz pierwszy zostałem pierwszym po Bogu.

W dodatku bez odpowiednich uprawnień, gdyż miałem tylko dyplom Kapitana Żeglugi Małej. Tak zaczęła się moja kapitańska kariera. A wracając do „Leo Soling", to tym statkiem dowodziłem szczęśliwie jeszcze przez wiele miesięcy.

Naturalnie, z tą samą, filipińską załogą.

Kapitan „Rdza”

Różnych miałem Kapitanów, zanim dorobiłem się czterech pasków. U Anglika, na przykład, byłem Pierwszym Oficerem. I ten Anglik krzyczał do mnie w samo południe:

- Chief, do diabła, kto tak stuka? Czy oni nie wiedzą, że ja śpię?

A ja na to: - Kapitan, sorry, ale trzeba zakonserwować nadbudówkę...

– To niech sobie stukają na dziobie.

– Ale tam już wystukane!

– To, do cholery, niech stukają jeszcze raz!

Jego przeciwieństwem był kapitan Niemiec, który mustrując przedstawił się załodze:

– Nazywają mnie Kapitan Rdza. A do mnie powiedział:

– Chief, ja ten statek odrdzewię!

Statek, jak na swoje dwadzieścia dwa lata, był w bardzo dobrym stanie.

Filipińczycy, żeby wypracować więcej nadgodzin, stukali rdzę nawet w nocy. Kapitańskie odrdzewianie zaczęło się już następnego dnia. Zobaczyłem Starego, jak tłucze rdzę na zrębnicy lukowej przy pomocy maszyny do stukania. Praca taką maszyną jest ciężka i straszliwie hałaśliwa. Po kilku godzinach od trzymania młotków każdemu ręce drżą, jak

pijakowi. A nasz Kapitan Rdza pracował bez oddechu cały dzień. Pomyślałem, że to tylko taka pokazówka, potem padnie. Ale nie! Następne dwa dni były takie same!

Nie mogłem sobie pozwolić, żeby być gorszym. Wezwałem Bosmana. Kazałem mu przygotować drugą maszynę do stukania. I zacząłem odrdzewiać z drugiej strony zrębnicy lukowej. Stary stukał osiem godzin i miał jeszcze cztery godziny wachty morskiej. Ja, żeby być lepszy, stukałem sześć godzin, ale miałem jeszcze dziesięć godzin wachty.

Trwało to kilka miesięcy. W morzu pracowałem szesnaście godzin, zamiast dziesięciu. Oczywiście, za te same pieniądze. Ręce mi drżały. I cały się trząsłem od tej cholernej maszyny. Ale przecież nie mogłem być gorszy, niż Stary.

A Kapitan Rdza codziennie mierzył, ile to wystukaliśmy. Potem przeliczał na godzinę i stwierdzał:

– Chief, zrobił pan dzisiaj dziesięć centymetrów więcej! Ale ja to zrobiłem lepiej!

Uważałem, że było inaczej. Ale co było robić. Co tydzień ustalaliśmy wspólny plan odrdzewiania. Ale natychmiast po rozpoczęciu prac Stary przerzucał marynarzy w inne miejsca. Wówczas wpadałem do jego kabiny i pytałem:

– Kapitanie, ty jesteś pierwszym oficerem, czy ja?

– Oczywiście, że ty.

– To dlaczego przestawiasz mi ciągle ludzi?

– Bo pomyślałem, że jeszcze można by zrobić w innych miejscach...

Potem ustalaliśmy nowy plan pracy, a za kilka dni cała historia się powtarzała od początku. Pewnego razu Kapitan Rdza zawołał mnie do swojej kabiny. Pokazał płaty grubej na trzy centymetry rdzy, które leżały na stole.

– Chief! Znalazłem na tym statku taką rdzę! To musi zobaczyć armator!

Maluję z załogą.

Oczy mi wyszły na wierzch ze zdziwienia. Nigdzie nie widziałem na statku tak grubej rdzy. Potem wezwałem Bosmana i zapytałem, skąd Stary wziął taką rdzę?

– Chief, on zerwał i zniszczył cały szot! Wyrwał stamtąd rdzę, która tam tkwiła od dwudziestu dwóch lat!

Strasznie się zdenerwowałem. Nie dość, że Stary zdemolował całą ścianę w mesie, to jeszcze chce

armatorowi wcisnąć taki kit, że wcześniej, zanim on nastał, nie odrdzewialiśmy statku dokładnie. Przyczaiłem się, przypilnowałem. Gdy tylko Stary wyszedł na chwilę ze swej kabiny, zabrałem z jego stołu te kawałki rdzy i wypieprzyłem je za burtę. Po kilkunastu minutach rozległo się po statku wycie Starego.

– Chief, gdzie jest moja rdza?!

Wbiegłem do jego kabiny. Ale on wył dalej. Nagle przerwał. Rąbnął pięścią w stół. I czekał na wyjaśnienie, łypiąc wściekle na mnie okiem. Udałem głupa.

– Jaka rdza, panie Kapitanie?

– No ta, co tu leżała na stole!

– Żadnej rdzy nie widziałem - odpowiedziałem z lodowatym spokojem.

I wyszedłem z kabiny. Na tym skończyło się odrdzewianie Kapitana Rdzy.

A po kilku miesiącach armator sprzedał statek na złom.

Bazar Karaiby

Było lato 1982 roku. Mój niemiecki armator, u którego pracowałem dwa i pół roku bez urlopu, nagle zbankrutował. Statki odstawił na sznurek, a załogi do domów. Dla mnie był łaskawszy. Znalazł mi bowiem nowy statek u Oldendorfa. Nazywał się „Nordstrand” i stał w Houston, w Teksasie.

Poleciałem tam samolotem z Hamburga. W potężnym boeingu siedziała obok mnie ładna kobieta, w towarzystwie Amerykanina. Właśnie czytała w amerykańskiej gazecie duży artykuł o Polsce. Jakoś tym ośmielony, powiedziałem, że jestem Polakiem.

- Och! Jak dobsze! – wykrzyknęła cała w skowronkach. - Ja tesz jest Polka. Mam na imię Alina. Mój ojciec był Polak, Pawlowsky. A to jest mąż... I wskazała na Amerykanina obok.

Potem zaczęliśmy długą rozmowę, trochę po polsku, trochę angielsku.

Mąż Alinki poinformował mnie, że jest pilotem samolotowym i właśnie wracają z urlopu w Polsce, wykorzystując przysługujący im darmowy przelot. Po kilku szklaneczkach whisky zostaliśmy przyjaciółmi. Gościłem później u nich w Houston wiele razy. Alinka była agentem firmy Amway. Przywoziła mi na statek całe paczki towarów reklamowych, które z wdziękiem demonstrowała. Czułem

się, jak w telewizyjnej reklamie, podczas której Alinka prała pół dywanu, lub czyściła szafę w mojej kabinie.

Przy okazji namawiała mnie, żebym zaczął współpracować z Amwayem.

Lot nad Atlantykiem był długi. Upłynął nam jednak mile. Mieliśmy międzylądowanie w

Atlancie. Wreszcie wylądowaliśmy w Houston. Prosto z lotniska agent zawiózł mnie na „Nordstranda". Tam moim oczom ukazał się niesamowity widok. Statek był zarzucony mnóstwem towarów. Ładował drobnicę. Mój Boże, czego tam nie było! Na klapach stały potężne, stutonowe kotły. Oraz jakieś pojazdy gąsienicowe. Także różne inne, drobniejsze towary. Statek miał osiem tysięcy ton nośności. Dysponował dwoma szwerbaumami, czyli dźwigami, które działając wspólnie mogły podnieść na pokład towar o ciężarze stu dwudziestu ton.

Wziąłem się ostro do roboty. Od razu zauważyłem, że klapy ładowni powyginały się pod ciężarem pojazdów gąsienicowych. Przeliczyłem. Okazało się, że w ten sposób nie można ładować. Należy ciężar rozłożyć, ładując na specjalną drewnianą podstawę.

Zdecydowałem się na wstrzymanie załadunku. Podniósł się wielki krzyk.

Potężnie zbudowany amerykański foreman, chciał mnie pobić.

– Chief, my ten statek ładujemy w ten sposób od pięciu lat! - ryczał wymachując pięściami.

– No to źle ładowaliście! – odrzekłem spokojnie. - Od dziś będziecie ładować tak, jak ja wam wskażę...

Sprowadzili mnóstwo specjalistów. Przyciągnęli greckiego supercargo, który miał kierować załadunkiem oraz Kapitana Portu Houston. Zaczęli mierzyć i liczyć. Trochę to trwało, ale wyszło na moje. Strasznie się wkurzyli. Musieli bowiem wszystko poprawiać, według moich wskazówek naturalnie. Na klapę czwartej ładowni ładowaliśmy stutonowy bojler, przeznaczony dla jakiejś elektrowni w Chile.

Wyglądał jak ogromny walec i w dodatku rozpierał się na całą szerokość statku.

Było wielką sztuką załadować i wyładować taki ciężar statkowymi szwerbaumami. Statek mocno się przechylał, prawie leżąc na kei. Każdy zły ruch windami ładunkowymi powodował rwanie się lin dźwigów. Z kolei, gdy statek gwałtownie się podnosił, pękały cumy. No, prawdziwy ból głowy dla wszystkich. Ale po długim trudzie i po wielu próbach, udało nam się w końcu załadować kolosa bezpiecznie. Teraz pozostało tylko mocowanie, aby nie narobił szkody podczas podróży.

Ba, ale jak to zrobić? Bojler nie miał żadnych uchwytów, a wysokością sięgał mostku.

Foreman gangu mocującego ładunek był już tym wszystkim zmęczony. Kilkakrotnie próbował mi wcisnąć grubą kopertę z łapówką, abym tylko już podpisał dokument, uznający ich mocowanie. Ale mnie ono ciągle nie zadowalało. Podpisać wykonanie prac łatwo. A co będzie, gdy bojler wypadnie za burtę podczas sztormu? Statek

pójdzie wtedy na dno, jak wór złomu. W końcu mieli mnie dosyć i polecieli na skargę do Kapitana, który był Hindusem. Foreman aż prychał ze złości.

– *Captain*, ten twój Chief chce być dwustuprocentowy! On tak mocno chce zamocować ładunek, że aż to jest niemożliwe! Czy ten cholerny bojler musi być tak dokładnie zamocowany? - A tak w ogóle – dodał od niechcenia załadowca - to bojler jest ubezpieczony na milion dolarów i nie będzie straty, gdyby się urwał...

– Chief, czy ten cholerny bojler musi być aż tak dokładnie zamocowany? – zapytał mnie Stary i spojrzał na mnie hinduskimi oczami.

– Panie Kapitanie – odpowiedziałem krótko. - Przecież to my na tym statku będziemy płynąć...

– Słyszał Pan, co mówi Chief? - zwrócił się Stary do załadowcy - Chief wie, co robi. Ma być tak, jak każe...

Spodobał mi się Stary, mimo że był Hindusem. Jednak wszystkie szkoły ukończył w Anglii. Najwyraźniej sporo się w nich nauczył, bo zachowywał się jak prawdziwy *gentleman* i nigdy nie kwestionował moich poleceń.

W końcu wszystkie problemy się skończyły i załadowani po uszy popłynęliśmy na Karaiby. A tam czekały na nas przepiękne wyspy Barbados, Trynidad i Dominikana. Z polecenia armatora wziąłem się ostro za odrdzewianie statku, przyciskając silnie filipińsko-gilbertowską załogę. Pracowałem razem z nimi, żeby nie mogli się obijać. W ten sposób nieustannie miałem ich na oku. Wkurzało to ich

cholernie, bo wcześniej mieli luzy. Któregoś dnia Bosman, który pochodził z Wysp Gilberta na Pacyfiku, skoczył mi do gardła z nożem. Wrzeszczał, wymachiwał łapami i groził, że mnie zarżnie. Odskoczyłem i nakazałem, aby natychmiast zgłosił się do kapitana. A u Starego nagle Bosman stwierdził, że jestem rasistą.

– Goni nas do roboty i traktuje jak psów!

– Jak psów?! - zdziwił się mocno Stary, wbijając w Bosmana swe hinduskie oczy.

– Wzywa nas, kiwając palcem do góry. Gdyby machał całą ręką do dołu, to byłoby OK....

Kapitan wytłumaczył Bosmanowi, że Chief zapewne nie wiedział, że na Wyspach Gilberta nie wolno kiwać palcem do góry. A z pewnością nie jest rasistą. A goni do roboty, bo otrzymał polecenie od armatora, żeby statek doprowadzić do porządku. Po tym wyjaśnieniu Bosman przeprosił mnie ceremonialnie i podaliśmy sobie ręce. Od tego czasu był już zawsze posłuszny. Mało tego! Bronił mnie wszędzie, gdy tylko sytuacja stawała się napięta. Nawet został moim przyjacielem i płakał jak dziecko, gdy zmustrowywałem.

Gilberci to Polinezyjczycy, wyrośnięte chłopy o mentalności dużych dzieci. W swoich kontraktach mieli zaznaczone, że mogą tygodniowo kupować na statku tylko dwa piwa. A to dlatego, że po trzech byli kompletnie pijani i przerywali pracę. Kiedyś jeden z nich zasnął nawet podczas pracy, taki był pijany. Powiedziałem mu, że to sobie zapamiętam. I to wystarczyło. Po chwili czekał na mnie na pokładzie z rurą w ręce.

Ale zauważył to Bosman i huknął go silnie w nos. Potem zaniósł do kabiny.

W ogóle Gilberci przepadali za bójkami. A szczególnie po alkoholu. Niekiedy na lądzie łyknęli trochę wódy i od razu rzucali się na Filipińczyków. Kiedyś wpadłem do mesy w czasie takiej bójki. Na środku stał Filipińczyk i wywijał w powietrzu krzesłem. W ten sposób odpędzał Gilbertów. Ryknąłem na nich ostro, coś tam pogroziłem i jakoś udało mi się rozgonić towarzystwo do kabin. Byłem z tego tak dumny, że aż pochwaliłem się Kapitanowi. Ale Kapitan wcale nie był ze mnie zadowolony.

– Czyś ty, Chief, oszalał? Po co ich rozgoniłeś? Niech się pozabijają! Ciebie mam tylko jednego, a ich jest pełno!

Na codzień Gilberci byli jednak pogodni i pełni życzliwości. Często opowiadali mi o pięknych, polinezyjskich wyspach. Jeden z nich twierdził, że ma na swojej dokładnie wszystko, co jest mu potrzebne do życia, a więc banany, kokosy, ryby i piękne dziewczyny, które tylko czekają, aby je kochać. Prawdziwy raj na ziemi!

– To po cholerę pracujesz na statku za trzysta dolarów? - zapytałem zdumiony.

– Bo u nas na głównej wyspie otworzyli bar i sprzedają tam piwo za dolary. Gdy wrócę na moją wyspę, to zaproszę do tego baru całą wieś. Wtedy będę bardzo ważną osobą i wszyscy będą mnie szanowali.

Różne, jak widać, bywają motywacje do pracy. Zrozumiałem i tę. A wracając do Gilbertów, to byli niepokonani w łowieniu ryb. Niektóre gatunki jedli na

surowo, żywe, prosto z haczyka. Po prostu, przegryzali im grzbiet. Widziałem kiedyś na Trynidadzie mojego Bosmana, który po parogodzinnej walce wyciągnął z wody dwumetrowego Marlina, z długim sterczącym jak dzida nosem. Podciągnął go pod keję, wskoczył mu na plecy i zakłuł nożem, a potem zaholował do brzegu.

Gilberci codziennie raniutko wracali z plaży z workami zebranych krabów i innych owoców morza. Filipińczycy natomiast organizowali często party na rufie. Jedli tam suszone ryby, popijali je piwem, grali na gitarach i śpiewali. Zawsze mnie dziwiło, że prawie wszyscy umieją grać na gitarach i ładnie śpiewają. Czasami tańczyli z Marisą. Takim to dziewczęcym imieniem nazwali jednego ze swoich. Podobno również z nim sypiali, na zmianę.

Na Trynidadzie stevedorzy przemycili mnie do miasta w bagażniku samochodu.

Polaków bowiem tam nie wypuszczano. Goszczony byłem przez całą noc.

Z kolei na Barbadosie wypożyczyliśmy pałac ze służbą, basenem, jachtem, motorówką i jeepem, którym szaleliśmy po plaży. Można było też polatać awionetką.

Na Dominikanie kusiły nas wspaniałe restauracje, w których jednocześnie tańczyła na scenie setka przepięknych dziewcząt. Każda z nich rozbierała się w tańcu, a czyniła to z wielkim wdziękiem. Po występach wszystkie były do dyspozycji gości, oczywiście za opłatą.

Jedna z tych piękności miała piękne imię Lunisol (Słońce Księżyca), zaszczyciła mnie swoim towarzystwem przy

stoliku.

Można by długo zachwycać się urodą karaibskich wysp i dziewczyn, ale czas nas gonił.

Musieliśmy ruszać do kolumbijskiej Cartageny.

Przywitało nas zachwycające miasto, zbudowane przez hiszpańskich kolonizatorów. Obok, na półwyspie Boca Grande, otaczającym urodziwą lagunę, rozciągał się świat nowoczesnych hoteli. Zapraszał lazurową wodą w basenach, kusił klimatyzowanymi restauracjami i dyskotekami. Jednak najweselsze były tam ulice z licznymi knajpkami pod parasolami, gdzie na świeżym powietrzu orkiestry grały do samego rana. Ledwo siadało się przy stoliku, już zjawiał się pucybut. A za nim chłopak, oferujący pięć wspaniałych dziewcząt. Byli bardzo zawiedzeni, gdy odmawiało się transakcji. Nie miało to zresztą większych skutków, ponieważ po chwili zjawiali się następni oferenci, z podobnymi ofertami.

Potem znowu morze. Trzymaliśmy wachty po dziesięć godzin, które miałem z drugim oficerem, Filipińczykiem. Z kolei Kapitan wziął wachty czterogodzinne. Podczas prac portowych miałem do pomocy tylko owego drugiego oficera, który na niczym się nie znał. W praktyce oznaczało to, że i jego musiałem pilnować. Na szczęście, „Nordstrand” stał w każdym porcie tylko kilka dni, oczekując nadchodzących ładunków. Dokerzy też się specjalnie nie spieszyli, wyznając tutejszą zasadę, że wszystko można zrobić jutro, czyli *mañana*...

Tymczasem zmienił się nam Kapitan. Hindusa zastąpił sześćdziesięcioletni Anglik. Znowu trzeba było płynąć dalej. A to oznaczało, że mieliśmy przeskoczyć z Atlantyku na Pacyfik, bowiem szlak nasz wiódł do Guayaquil, w Ekwadorze.

Przejście Kanału Panamskiego to wspaniałe przeżycie. Wokół tętniący życiem tropikalny las i spadające ze skał wodospady. Gdzieniegdzie wylegujące się na piasku potężne krokodyle. Potem zespół śluz, do których wciągają statek jadące brzegami lokomotywy. W kolejnych śluzach statek wznosi się na wysokość około dwudziestu siedmiu metrów ponad poziom oceanów. Statki, wpływające do pierwszych śluz, obserwuje się stąd, jak z lotu ptaka. A później, z daleka, piękna panorama stolicy, Panamy.

No i znaleźliśmy się na Pacyfiku, płynąc na równik, do Guayaquil. Trzeba było trochę poczekać. Rzuciliśmy więc kotwicę w buszu, na rzece Guayas, oczekując na wolne miejsce w porcie. W nocy obudził mnie alarm, jakieś dziwne dzwonki. Podobno zaatakowali nas piraci. I rzeczywiście. Cała załoga zebrała się na mostku. Z góry było widać mrowie czarnych postaci na pokładzie. Wrzeszczeli. Wymachiwali karabinami i maczetami. Kapitan polecił zamknąć i zabarykadować całą nadbudówkę. W ręku miał obrzynek. Zaś niektórzy nasi Filipińczycy chwycili za pistolety, które kupili w Stanach nielegalnie. Szczęściem dla nas, piraci buszowali na dziobie, pod bakiem.

Widzieliśmy, jak wyładowują naszą farbę, cumy i całą resztę.

- Niech biorą wszystko, byle tylko nie weszli do nadbudówki – mruczał wyraźnie zdenerwowany Kapitan.

W czasie napadu wołaliśmy o pomoc w ukaefce, ale nikt nie odpowiadał. Wszakże byliśmy pewni, że nas słyszą. Tymczasem piraci, widocznie zadowoleni z łupu, nie zaatakowali już nadbudówki. Załadowali swoje łodzie i odpłynęli. W ten sposób zostaliśmy doszczętnie ograbieni ze wszystkiego, co było pod bakiem, ale załodze nic się nie stało. Potem Stary usiadł w swojej kabinie i napisał raport. Wysłał też telegramy do armatora. Ten zaś polecił uzupełnić w porcie zrabowane rzeczy. Armator był ubezpieczony na taką ewentualność i odzyskał pieniądze za straty. Ale władze portowe i policja w Guayaquil nie kiwnęły palcem, aby wykryć sprawców. Kiwano tylko smętnie głowami, przyrzekając śledztwo, które – oczywiście – nie ustaliło niczego.

Potem, na dodatek, okazało się jeszcze, że agent i urzędnicy mówią tylko po hiszpańsku. Odczułem pełną satysfakcję, bowiem znowu przydała się moja znajomość tego języka. Dumny Anglik musiał przekazać mi kapitaństwo i poprosił o załatwienie wszystkich spraw.

W mieście było równie niebezpiecznie, jak na rzece. Na spacery wychodziliśmy w piętnastu. Mieliśmy najwidoczniej coś w oczach, bo wszyscy schodzili nam z drogi. Z radością więc opuściliśmy ten dziki i niegościnny kraj, udając się do Peru, gdzie czekały nas dwa porty, Callao i Salaverry.

Callao to przedmieście Limy, stolicy Peru. Polacy są tu dobrze znani, bowiem nasi rybacy łowili tu ryby latami.

Mówiąc wprost, nauczyli tego fachu Peruwiańczyków. Nic więc dziwnego, że tamtejsze dziewczyny pozdrawiały nas po polsku, z uśmiechem na ustach. Miraflores, dzielnica Limy, jak sama nazwa wskazuje, skąpana jest w przepięknych kwiatach. W licznych restauracjach i nocnych lokalach bawią się tu narkotykowi mafiosi. W stolicy zgromadziła się większość mieszkańców tego biednego kraju, a biedę tu widać wszędzie. Z bogatej historycznej przeszłości zostały tylko ruiny imperium Inków.

W Salaverry udało mi się zwiedzić piramidy Słońca i Księżyca, postawione w czasach świetności Inków. Obejrzałem również ruiny Ciudad del Barra, największego na świecie miasta, zbudowanego w całości z gliny. Otoczone było pięciometrowym murem, którego bloki łączono sokiem z kaktusa. Mury te przetrwały wszystkie trzęsienia ziemi, ponieważ podstawy ich zbudowano z luźno ułożonych kamieni. A młodsze budowle rozsypały się podczas kolejnych kataklizmów, jak domki z kart. Wewnątrz murów zewnętrznych stało dziewięć królewskich pałaców. Każdy z nich też był otoczony murem. Zaś w pałacach rządziło dziewięciu suwerennych władców, którzy podobno nigdy się ze sobą nie kłócili. W Polsce nie do pomyślenia!

Na dużym placu, który także obrzeżony był murem, wykuto w owym murze królewskie nisze. Władcy w nich zasiadali i, po prostu, rządzili. Usiedliśmy i my. Okazało się, że mimo oddalenia, doskonale wzajemnie się słyszymy. Efekt ten uzyskano przy pomocy przemyślnych kanałów, wydrążonych w murach. W ogóle, cały ten plac miał

doskonałą akustykę. Z kolei na innym placu oddawano się zabawom. Ciągle tam grały orkiestry. A odurzone alkoholem i narkotykami tłumy na przemian tańczyły i kopulowały. Na ołtarzach religijnego kultu składano krwawe ofiary z ludzi.

Był to miły dodatek do owych kopulacji.

A skoro już mówimy o śmierci, to należy wspomnieć o inkaskich cmentarzach.

Znaleziono tam siedzące mumie królów, odziane w złote stroje i złote maski. Martwym królom w złocie towarzyszyło dziewięćdziesiąt dziewięć żon. Naturalnie, też martwych. Żony bowiem zabijano, aby towarzyszyły królewskiemu małżonkowi w jego życiu pozagrobowym. Oprócz żon, władca miał też niezliczoną ilość nałożnic. A ponieważ traktowano go jak boga, wszystkie kobiety ustawiały się w kolejce, żeby mieć z nim potomka. Należy jednak podkreślić, że mimo swych dziwactw, które mogą dziś szokować, imperium Inków było potężne i doskonale zorganizowane.

Z Peru popłynęliśmy do Chile. Stanęliśmy w porcie Valparaiso.

Były to czasy puczu generała Pinocheta. Akurat wojsko rozganiało demonstracje uliczne, zaczynała się krwawa rewolucja. Praca na statku szła jednak normalnym rytmem. W mesie siedziało około dwudziestu hożych dziewcząt, cerując marynarzom ubrania. Co pewien czas wpadała policja. Sprawdzała dziewczętom przepustki oraz interesowała się, czy cerowanie jest ich jedynym zajęciem na statku. „Szwaczki” jednak doskonale wiedziały, kiedy

będą sprawdzane. W kilka sekund po wizycie rozbiegały się po kabinach, umilając marynarzom trudy postoju.

Któregoś dnia usłyszałem krzyk Kapitana.

– Chief, do cholery, dlaczego oni stukają?

– Marynarze muszą odrdzewić nadbudówkę - odpowiedziałem.

– Do diabła z odrdzewianiem! Nie wiesz, że ja po południu śpię? Niech sobie stukają na dziobie!

– Ale tam już wystukane, panie Kapitanie! - zauważyłem lekko poirytowany.

– To niech stukają jeszcze raz – uciął Stary.

Następnego dnia historia się powtórzyła:

– Chief, do cholery, dlaczego ta winda na forszocie tak hałasuje?! Przecież ja śpię!

– *Cap*, ta winda musi chodzić, bo trzeba wyładować ładunek z czwartej ładowni...

– Chief, gdybyś był dobrym oficerem, to byś coś z tą windą zrobił....

Wściekłem się. Poszedłem i zepsułem windę. A po chwili zameldowałem Staremu, że winda uszkodzona, wyładunku nie będzie.

– K, Chief, teraz wiem, że jesteś dobrym oficerem... - odpowiedział uśmiechnięty Stary i poszedł spać. Taki był ten Anglik. Za taki numer z windą Niemiec wyrzuciłby mnie z roboty na pysk.

No, ale potem popłynęliśmy przepięknymi fiordami i mi przeszło. Całe trzy dni wzdłuż chilijskiego wybrzeża, pełnego

urzekających widoków, skąpanego w tropikalnym słońcu. Prowadzili nas dwaj piloci. Zacumowaliśmy w małym porcie Punta Arenas, który to port jest znany w całym marynarskim świecie. Leży w Cieśninie Magellana. To tutaj od wieków spotykały się załogi rybaków i marynarzy, płynące z długich tras Atlantyku i Pacyfiku. Zmęczeni sztormami, musieli zatrzymać się w tym miejscu, aby zakupić prowiant, paliwo, wodę lub wyremontować statek po długim oceanicznym przelocie. Spragnieni miłości marynarze znajdowali tu cichą przystań w licznych burdelach, które koiły ich troski w stosunkowo prosty sposób. O dziwo, najsłynniejszy z tutejszych burdeli założyła dawno temu pewna Polka. Zasłużoną staruszkę znali tutaj wszyscy. Była doskonałym ambasadorem wszystkiego, co polskie.

W ten sposób cieszyliśmy się tu, my, Polacy, ogólną przyjaźnią i szacunkiem.

Cieśnina Magellana leży na tej samej szerokości, co Szczecin. Ale klimat był tu zupełnie inny, inna była też flora i fauna. Pływały nawet foki, morsy i pingwiny, co sprawiały widoczne z daleka lodowce Antarktydy. Woda w Cieśninie osiągała największą temperaturę plus pięciu stopni Celsjusza. Dawni mieszkańcy Ziemi Ognistej wykończeni zostali przez misjonarzy, którzy nakazali im zmyć z ciał tłuszcz i założyć ubrania. Ale przyszedł deszcz i mróz, ścięło ubrania, a tubylcy szczękali zębami z zimna. Nie pomagały im nawet rozpalane ogniska, od których ten spłachetek ziemi wziął nazwę.

W dalszą drogę wyruszyliśmy bez drugiego oficera, Filipińczyka, który zachorował i został odesłany samolotem do domu. Na jego wachtę Stary postawił Bosmana, nakazując mu ściąganie mnie na mostek, gdy tylko na horyzoncie ukaże się jakiś statek. Praktycznie pracowałem podwójnie. Nowy Drugi miał zamustrować w Stanach.

Na szczęście ruszyliśmy już w drogę powrotną. W chilijskim porcie Talcahuano załadowaliśmy drzewo, które mieliśmy zawieźć do Dominikany. Zrobiło się trochę nudno. Znowu te same porty, znajome nabrzeża. I znajome knajpy, w których królowali greccy i filipińscy marynarze, ach czekały na nas tam zaprzyjaźnione dziewczyny.

W końcu jednak doczłapaliśmy się do Mobile, w stanie Alabama. USA.

Natychmiast po zacumowaniu wpadła na „Nordstranda" brygada z psami.

I brygada, i psy, walczyli z narkotykami. Przeryli cały statek. Bez efektów.

Triumfowałem. Barany! Narkotyki? U nas? Ale na drugi dzień Bosman zwierzył mi się w zaufaniu, że Filipińczycy mają schowane narkotyki w tankach i od dawna przerzucają ten śmierdzący towar z Kolumbii do Stanów. W jednej chwili spociłem się ze strachu. Już się widziałem w amerykańskim więzieniu! Jak to się stało, że psy tego nie wywąchały? Ale nie wywąchały.

Przez te cholerne narkotyki cały postój w Stanach miałem spieprzony. Czułem się tak, jak ktoś, komu podłożono odbezpieczony granat pod tyłek. Na szczęście nie wybuchł...

Akurat w tym czasie skończył się pięcioletni czarter statku w West India Line i „Nortdstrand” miał wrócić do Europy. Załadowaliśmy więc ryż luzem, który należało zawieźć do niemieckiej Bremy.

Ale któregoś dnia znowu usłyszałem znajomy krzyk Starego, dolatujący z jego kabiny. Tym razem nie krzywił się na pracę marynarzy, a wołał pomocy. Pobiegłem tam bez zwłoki. Zaś tam sześćdziesięcioletni Pierwszy Mechanik, Niemiec, właśnie dusił jeszcze bardziej wiekowego Starego. Dosłownie mnie zatkało.

– Zamówisz czarny chleb, czy nie zamówisz?! – darł się Mechanik.

Muszę przyznać, że rozdzieliłem starszych panów z pewnym trudem. Pierwszy Mechanik zaklął, splunął, a potem wyszedł z kabiny.

– Chief, do cholery, co ten hitlerowiec ode mnie chciał? – zapytał mnie Stary, masując sobie szyję. - Przecież my, Anglicy, jemy tylko biały chleb! A dlaczego biały? Bo taki jest najlepszy!

Na drugi dzień znowu znalazłem się w kabinie Starego. Tym razem promieniał.

Na twarzy jaśniał złośliwy uśmieszek.

– Wiesz co, Chief? Zamówiłem chleb! Wyłącznie biały!

Nawiasem, nasz Anglik był strasznym sknerą. Na święta Bożego Narodzenia kazał nam podać jedną rybkę i po piwie. A potem zawołał filipińskiego kucharza i pochwalił go publicznie, jakie to piękne święta wyprawił. W Chile urządził

show dla oficerów. Mianowicie przyprowadził do swojej kabiny dwie dziewczyny i kazał im się rozebrać. Kiedy już były gołe, oficerów wygonił a sam zamknął się z babami.

A następnego dnia zebrał od nas po dziesięć dolarów za *show*.

Kucharza też mieliśmy wspaniałego. Schabowego piekł z wędzonego mięsa, a potem przyprawiał na słodko.

Mnie jednak gnębiły inne problemy, nie tam gołe baby i wędzone schaboszczaki na słodko. Zamartwiałem się, jak tu załadować ryż luzem, bowiem klapy ładowni przeciekały. W dodatku brakowało dokumentacji do załadunku ziarna. Przez pięć lat „Nordstrand" woził tylko drobnicę. Tkwiłem więc przez kilka dni przy biurku i malowałem różne sztauplany, łącznie z wykreśleniem krzywych Reeda. Wykonywałem stosy obliczeń i w końcu udało mi się sprzedać problem amerykańskim inspektorom.

Potem poprosiłem do siebie inspektora Det Norske Veritas, którego udało mi się tak spoić, że podpisał szczelność ładowni, nawet ich nie oglądając. Załadowaliśmy statek na *full*, z jednym *tweendeckiem* pustym. Potem najpierw kazałem zacementować klapy ładowni z góry i naokoło komingsów, a następnie uszczelniłem je taśmą. Na to wszystko założyłem brezenty i obwiązałem nimi szczelnie ładownie.

Do Europy prowadził nas Ocean Routes, wskazując trasę, którędy najlepiej płynąć. I tak nas prowadził, że zamiast płynąć szesnaście dni, płynęliśmy dziewiętnaście. I do tego w ciągłym sztormie. Codziennie poprawialiśmy brezenty

i schodziłem z załogą na *tweendeck* jedynej nie załadowanej do pełna ładowni. Łapaliśmy tam wodę z cieknącej klapy. Wiedziałem, że wszędzie jest tak samo i modliłem się, żeby jak najmniej ładunku było zamoczone. Wreszcie wyczerpany sztormem „Nordstrand" zawinął do Bremy.

Otwieraliśmy ładownie silnie zdenerwowani. Z mostku ładunek wyglądał ładnie. - No widzisz, Chief? – triumfował Stary. Wszystko jest O.K. Nic nie zamokło.

A tak krakałeś!

- *Cap*, zobaczymy, gdy zaczną wyładowywać – odparłem.

A potem wpuszczono do ładowni ssawy rur i powoli zaczął się wyłaniać przerażający widok. Wokoło komingsów ładowni, w miejscach przecieku, stały słupy stwardniałego ryżu. Trzysta ton ryżu przemokło i nadawało się tylko na paszę dla bydła. Stary szybko złożył Protest Morski u miejscowego notariusza i w ten sposób całą winę za zmoczenie ładunku przerzucił na dręczące statek sztormy. Uratował nas też raport inspektora Det Norske Veritas ze Stanów, autorytatywnie stwierdzający, że podczas załadunku ładownie były szczelne.

Tymczasem skończył się mój półroczny kontrakt na „Nordstrandzie" i prawie trzyletni pobyt zagranicą. Byłem zmęczony. Poprosiłem o zmustrowanie. No i okazało się, że nie chcą mnie puścić, mimo że w tej kompanii przepracowałem przecież trzy lata. Poprosili, abym jeszcze załadował statek drobnicą i popłynął do Kadafiego. Stanowczo zaprotestowałem. Owszem, statek załadować mogę, ale do Kadafiego nie popłynę. Po długich targach,

kiedy to bezczelnie kłamałem, że jestem chory, przysłano mi jednak zmiennika. Ale drobnicę załadować musiałem.

Uścisnąłem angielskiego Starego i jego o trzydzieści lat młodszą, japońską żonę, przy okazji wręczając jej elegancko kwiaty. A potem ruszyłem do miasta na zakupy. Jak przystało na peweksowca, od razu kupiłem bielutkiego nowego mercedesa. W salonie zapłaciłem forsą, wyjętą prosto z kieszeni, co sprzedawcę wprawiło w osłupienie.

A później wsiadłem do auta, które stało na wystawie i wyjechałem na ulicę. W Bremie jest mnóstwo dobrze zaopatrzonych sklepów, więc zapchałem merca furą prezentów i wyruszyłem do domu, do Polski, która była już dosłownie za progiem. Żeby ominąć nieprzyjazne NRD, wjechałem w Travemunde na prom i jako bogaty marynarz, jeszcze z nocnym barowym chuchem, wyjechałem białym Mercem w Świnoujściu.

Wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej!

Kapitaństwo

Było to w osiemdziesiątym trzecim. Po prawie trzyletnim pływaniu u Niemca, wreszcie wróciłem do domu. Trochę zdążyłem pomieszkać, kiedy piętnastoletnia córka rozpłakała się. Zapytałem, dlaczego płacze.

– Bo nie było cię tak długo. Teraz wróciłeś i zaczynasz rządzić. A nam z mamą to się nie ..

– No to będziecie się musiały przyzwyczaić - stwierdziłem krótko. Ja zresztą teżpomyślałem.

Pływałem na niemieckich statkach za chiefa i kapitana, przez trzy lata włócząc się po całym świecie. Aż wypływałem wreszcie dwa lata żeglugi wielkiej. Mogłem więc wystartować wreszcie do egzaminów na dyplom kapitana takiej właśnie żeglugi. Teraz czekał mnie tylko drobiazg, a mianowicie kilkumiesięczny kurs i cały worek egzaminów. Tymczasem dowiedziałem się, że kurs trwa już od dobrych dwóch tygodni w uczelni przy Wałach Chrobrego.

Oczywiście, nie było już wolnych miejsc. Jednak kilka flaszek załatwiło sprawę i dopisano mnie do listy kursantów. Pozostało mi w głowie jeszcze trochę wiadomości po skończonej trzy lata temu Wyższej Szkoły Morskiej, więc postanowiłem pójść za ciosem. Na początek poszedł angielski, którego wszyscy bali się najbardziej. Jego wykładowca, dr Góral, miał zwyczaj mówić „na piątkę to

umiem tylko ja”. I to powiedzenie posiało dziki strach wśród kursantów. A ja obrałem swoją taktykę. Na egzaminie wstępnym z angielskiego, który dopuszczał do udziału w kursie, dostałem czwórkę. Mimo tego, postanowiłem nie grzeszyć zbytnią pewnością siebie. Myślę sobie, będę tylko słuchał i patrzył. Zobaczę, co się będzie działo.

– Który z panów chciałby powiedzieć kilka słów o sobie? - - ironicznie zapytał pan Góral. – Oczywiście, po angielsku...

Na to wyrwał się któryś z czwórkowiczów. Mówił długo, a nam się wydawało, że robi to poprawnie. Dr Góral słuchał go z ręką demonstracyjnie przyłożoną do ucha.

W pewnej chwili przerwał mu po polsku:

– Niech pan to teraz powie po polsku, bo nic nie zrozumiałem...

Zdruzgotany czwórkowicz osunął się na krzesło i więcej nie wykrztusił ani słowa. Na sali zapanowała grobowa cisza. A tymczasem pan Góral szukał oczami następnej ofiary.

– Pan! - wskazał palcem kogoś na sali. – Proszę, niech pan coś powie...

Zastraszony kursant zaczął dukać coś pod nosem. Widać było gołym okiem, że stoi na straconej pozycji.

– Proszę siadać! - przerwał mu dr Góral. - Niech pan się nie męczy. Już wiem, co pan umie...

Tak przepytując kursantów, pan Góral zasiał blady strach. Trudno więc się dziwić, że przy sprawdzaniu obecności mój kolega Jacek chował się pod ławkę i krzyczał - Nieobecny!

Ja natomiast przez cały czas kombinowałem, jak tego Górala podejść.

Kiedy wreszcie przyszło na mnie, kazał mi przeczytać kawałek jakiegoś tekstu.

Zrobiłem to, posiłkując się amerykańskim akcentem. Góral przyglądał mi się znad okularów i nic nie mówił. Ale następnego dnia od razu wskazał mnie palcem.

– Niech ten Amerykanin teraz nam poczyta... - polecił.

Egzaminy z kilkunastu przedmiotów, których zdanie było warunkiem dopuszczenia do egzaminu końcowego, wypadły mi na średnią cztery przecinek siedem.

Postanowiłem więc walczyć o najwyższą notę, czyli o piątkę. A było o co walczyć! W tamtych latach w Polskiej Żegludze Morskiej istniał zwyczaj, że piątkowym absolwentom kursu wręczano natychmiast angaż kapitański. Wiedziałem też, że wielu pierwszych oficerów, mających dyplom kapitana od kilku lat, z rozmaitych powodów nie może potem jakoś awansować na dowódcę statku. Z tą wiedzą wystartowałem do egzaminu końcowego.

A pod aulą WSM wrzało. Grupki kursantów dyskutowały zawzięcie. Po raz setny roztrząsano pytania, jakie zadawano kursantom podczas egzaminu.

– Stary, gadaj o co pytali? – męczono wychodzącego z auli kursanta.

– Ten młody asystent od instrumentów nawigacyjnych już dwóch wyrzucił. Poza tym stawia same trójki...

Przestraszyłem się, że spieprzy mi średnią. Zacząłem jeszcze pilniej przysłuchiwać się relacjom wychodzących delikwentów. Okazało się, że konikiem egzaminatora jest nawigacja satelitarna, która wtedy na polskich statkach była rzadko spotykana. Ale miałem szczęście. Oto na takim właśnie odbiorniku satelitarnym pracowałem prawie trzy lata u Niemca.

– Wiecie, on ma jeszcze w zanadrzu podchwytliwe pytanie... – zwierzył się jeden z wychodzących.

– Gadaj, jakie?

– Stoisz w Nowym Yorku przy kei. Masz dwie pozycje z mapy i z satelity.

Która jest prawdziwa?

– No, która?

– Z satelity, oczywiście. Ta druga jest z błędem mapy.

Natychmiast się zdecydowałem. Raz kozie śmierć. Wparowałem do auli i walę prosto do instrumentów nawigacyjnych. Ów młody asystent zaczął mnie przepytywać.

Pomalutku zacząłem sterować rozmowę w stronę nawigacji satelitarnej.

Delikatnie napomknąłem, że u Niemca pracowałem właśnie na takim odbiorniku.

Połknął haczyk. Z każdym moim zdaniem jego twarz coraz bardziej jaśniała.

– No dobrze - przerwał mi nagle. – Ciekaw jednak jestem, czy odpowie pan na trudniejsze pytanie. Mianowicie stoi pan

statkiem w Nowym Jorku i...

– Oczywiście prawidłowa jest pozycja satelitarna! Ta druga jest z błędem mapy!

– wystrzeliłem.

– Bardzo dobrze! Bardzo dobrze! - wykrzyknął uradowany egzaminator, wstał i uścisnął mi rękę.

Cztery następne egzaminy, a mianowicie Eksploatację, Międzynarodowe Prawo Drogi na Morzu, Nawigację oraz Prawo i Ubezpieczenia, przeleciałem szybko, jak również bez większych problemów. A na koniec zostawiłem sobie język angielski, czyli – pana doktora Górala.

Prawdę mówiąc, obawiałem się, że połamie mi kości na gramatyce. Lubił bowiem zadawać takie pytania – gdybym był, to byłbym zrobił... Ale nic takiego nie nastąpiło.

Po prostu, poprosił, abym mu opowiedział, jak to się stało, że mój angielski przesiąkł amerykańskim akcentem. Opowiedziałem mu więc, jak to pływałem trzy lata u Niemca, głównie zaglądając do Stanów właśnie. Tak sobie gawędziliśmy, kiedy pan Góral nagle wstał, wyciągnął do mnie rękę i powiedział

– *Thank you.* I było po wszystkim

Na korytarzu wszyscy się na mnie od razu rzucili.

– No i jak było? Gadaj!

– Szczerze mówiąc, nie wiem. Pogadaliśmy sobie i to wszystko.

Po pewnym czasie wyszedł z auli jeden z asystentów. Przyniósł sensacyjną wiadomość...

– Panowie, Góral postawił minus pięć! Najwyższy stopień na kursie!

– Komu?

– Panu Grycnerowi...

Pomyślałem sobie wówczas, że jednak spodobał się panu Góralowi mój amerykański akcent. Ale tego dnia wyników wszystkich egzaminów jeszcze nie poznaliśmy. Ogłoszono je dopiero podczas oficjalnej uroczystości w auli WSM. A stawiła się wtedy ze mną cała moja rodzina. I ogłoszono publicznie, że załapałem się do trójki piątkowiczów! Wtedy mój braciszek, który przed laty namówił mnie na Państwową Szkołę Morską, głośno bił brawo i był naprawdę szczęśliwy.

A potem trzem piątkowiczom zostały wręczone angaże kapitańskie.

Zrobił to uroczyście sam dyrektor Kadr PŻM. W jednej ze szczecińskich gazet ukazał się nawet artykuł z moim zdjęciem, opisujący ciężką drogę na morze, aż z Kielc i Chełmży. Ale kiedy zamilkły fanfary i zdjęto dekoracje, okazało się, że angaż angażem, ale moją kandydaturę musi jeszcze zatwierdzić egzekutywa PZPR u armatora.

Po miesiącu stałem więc znowu na korytarzu, ubrany przepisowo w mundurek i czekałem na wyrok.

– Stary, jesteś zatwierdzony - poinformował mnie mój były Drugi Oficer, ówczesny członek Komitetu Centralnego partii.

Odetchnąłem z ulgą, że skoro partia mnie zatwierdziła, to już teraz jestem z pewnością kapitanem. Jakże się myliłem!

Bo wezwał mnie oto kierownik Kadr i zaapelował, abym jeszcze raz popłynął jako chief. Kategorycznie odmówiłem. Powiedziałem, że mam angaż kapitana i popłynę tylko w funkcji dowódcy statku.

Oczywiście, Kadry mocno się na mnie obraziły. Miało to ten skutek, że przesiedziałem potem kilka miesięcy na dejmance, co mi zresztą bardzo odpowiadało, a o czym Kadry nie wiedziały. Aż wreszcie nadszedł ów wymarzony dzień.

Zamustrowałem na m/s „Przemyśl” w funkcji kapitana!

Statek ładował węgiel w Gdańsku, z którym miał pójść do Cork, w Irlandii.

Był to mały stateczek. Ale zgrabny i dzielny w morzu. Szybko się o tym przekonałem. Pogoda przez cały czas nam sprzyjała i do Irlandii dotarliśmy spokojnie. Akurat trwał wyładunek, gdy którejś nocy obudziło mnie ostre pukanie do drzwi mojej kabiny. Zerwałem się na równe nogi. Potem popatrzyłem na zegarek. Cholera, pierwsza w nocy! Kto to może być? Coś się niewątpliwie musiało stać! W drzwiach stali dwaj irlandzcy policjanci. A z policjantami, dwaj moi marynarze. Tyle, że w kajdankach.

– Kapitanie, czy to pana ludzie? – zapytał jeden z policjantów.

Potwierdziłem. Na to policjant, że wobec tego mam problem. Oni, znaczy policjanci, zrobili mi tylko grzeczność swoim przyjazdem. Ale chcieli się upewnić.

Bo marynarze są aresztowani.

– Za co? – zapytałem. – Może zechcecie, panowie, wejść, usiąść i wyjaśnić, co się właściwie stało?

Po krótkim wahaniu policjanci weszli do środka i usiedli. Marynarze, cały czas w kajdankach, stali grzecznie w kącie i milczeli.

– *Captain*, twoi marynarze skopali na ulicy samochód. Stało się to po ich wyjściu z dyskoteki. Urwali lusterko, uszkodzili drzwi. Teraz ich zamkniemy, a potem będą mieli miesiąc do odsiadki...

– Czy to prawda? - zapytałem marynarzy, a oni tylko przytaknęli, kiwając spuszczonymi głowami.

– Co wam odbiło?

– Nie wiemy...- bąknęli. – Może wypiliśmy o kilka piw za dużo?

No tak, sprawa jasna. Ale co teraz zrobić? Nie mogę przecież chłopaków zostawić na pastwę losu! Czy też raczej – na pastwę irlandzkich policjantów!

– Drodzy przyjaciele - zwróciłem się do policjantów kordialnie. – Może byście się czegoś napili? Zastanówmy się wspólnie, co dalej z tym fantem zrobić, co?

Policjanci zaczęli się zastanawiać. Trwało to bardzo długo. W końcu postawiłem na stole whiskacza. I znowu zacząłem ich namawiać. A oni, że nie, że są na służbie. Ale whiskacz zwyciężył. No, dobrze. Ale tylko na chwilę i tylko po to, aby wspólnie zastanowić się, co zrobić z tym fantem. Pierwsze lody zostały przełamane!

– Drodzy *gentelmeni* - rozpocząłem drugą rundę. – Jest mi bardzo przykro z powodu tego incydentu. Moi marynarze też przepraszają, prawda? Jedynym usprawiedliwieniem może być tylko ich młody wiek. Chyba też wypili za dużo piwa. Ukończyli liceum morskie. Ta podróż to ich dziewiczy rejs. Zapewne bardzo to przeżywają. A teraz mają skończyć w więzieniu!

Na statku.

Policjanci rozłożyli ręce w geście bezradności.

– *Captain*, takie jest prawo. Nic już tu nie możemy zrobić. Została złożona skarga. Są świadkowie. Komisariat zawiadomiony. Sprawy zaszły za daleko...

– Panowie *gentelmeni* – nie chciałem dać za wygraną. Ci chłopcy zostaną po powrocie wyrzuceni z pracy. Więcej nie

wypłyną na morze. Będą mieli złamane życie.

Czy chcecie złamać im życie?

Nalałem drugą szklaneczkę whisky. Tak zwaną zmiękczającą. A potem dalej szturmowałem. Tym razem użyłem argumentów z gatunku najcięższych.

– Jesteście, panowie, katolikami? Jeśli tak, a głęboko wierzę, że tak, to pragnę przypomnieć, że papieżem jest Polak. I ci chłopcy też są Polakami. Jak również katolikami. Zbłądzili, owszem. Ale czyż Pan nie nakazuje wybaczać? Pomóżcie!

Tym ich dobiłem. Dosłownie zamurowało ich. Omal się nie popłakali.

Moi marynarze patrzyli na tę scenę, jak na mecz bokserski. W końcu policjanci odzyskali mowę.

– W porządku, *Captain*, spróbujemy. Może uda się z pomocą komisariatu policji znaleźć właściciela samochodu. Jeśli on przebaczy, weźmie pieniądze za odszkodowanie, to może będziemy mogli ukręcić łeb całej sprawie...

Wylewnie im za to podziękowałem. Potem jeszcze uścisnąłem po przyjacielsku.

A na zakończenie poczęstowałem trzecią szklaneczką.

– Ile te szkody mogą wynieść? - zapytałem.

– Jak przypuszczamy, około dwustu funtów..

Szybko wyciągnąłem więc z kasy dwieście funtów, bo moi marynarze byli goli. A potem pracę rozpoczęli policjanci. Kilka razy łączyli się z komisariatem przez ukefkę, usiłując

ustalić adres właściciela pechowego samochodu. W końcu się udało.

– No – triumfowali. – Mamy go. Ale to dopiero połowa roboty. Teraz trzeba go przebłagać. Jedziemy. Wszyscy...

– A czy on się nie zdenerwuje? – zapytałem pełen obaw. – W końcu jest trzecia nad ranem. O takiej porze niełatwo przebacza się bliźniemu...

– No cóż, spróbujemy – nieoczekiwanie mrugnął do mnie jeden z policjantów. – Przecież to pan namawiał nas, aby spróbować, czyż nie?

Coś tam mruknąłem. Potem zapakowaliśmy się wszyscy do policyjnego auta i pojechaliśmy przekonywać śpiącego jeszcze Irlandczyka, aby wybaczył swoim polskim bliźnim ich grzech wobec jego auta. Przeczuwałem ciężką walkę. Tymczasem moi marynarze ciągle byli jeszcze w kajdankach. Kiedy wreszcie obudziliśmy Irlandczyka, naprawdę nie wyglądał na uszczęśliwionego. Zaś kiedy obejrzał swoje auto, wyglądał jeszcze mniej. Dreptałem koło niego i nie dawałem mu dojść do słowa. Opowiadałem mu wstrząsającą historię o polskich więzieniach i co się stanie, jeśli ci dwaj młodzi katolicy tam trafią. Naturalnie, wspomniałem o ich karierze, która niechybnie się skończy w chwili, kiedy właśnie się zaczynała. Irlandczyk miał mnie serdecznie dosyć. Chciał iść znowu do łóżka. Więc ciężko westchnął i przebaczył.

– Ale to ich będzie kosztowało sześćdziesiąt funtów – powiedział z naciskiem po ponownych oględzinach uszkodzeń.

Uścisnąłem go. Potem wypłaciłem natychmiast odszkodowanie.

A moi marynarze, nadal w kajdankach, kłaniali mu się, przepraszając.

– No to, panowie *gentelmeni* - zwróciłem się do policjantów. – Serdecznie dziękuję wam za pomoc i zapraszam na statek...

Wsiedliśmy znowu w piątkę do policyjnego samochodu i pojechaliśmy na „Przemyśl”. Dopiero w mojej kabinie policjanci zdjęli marynarzom kajdanki. Z tej okazji poinformowali, że ostatni raz udało im się uniknąć więzienia.

A teraz mają iść spać. Następnie, przez ukaefkę, powiadomili komisariat, że sprawa skopanego samochodu jest załatwiona. Na zakończenie tego zamieszania zasiedliśmy za stołem, aby dokończyć buteleczkę Johny`ego. Raniutko pożegnałem moich gości, którzy mieli już dobrze w czubie. Na kei pomogłem im wsiąść do policyjnego auta, którego tylne siedzenie zapełniłem prezentami. Obdarowani, ściskali mnie i obcałowywali, dodatkowo szczęśliwi, gdyż skończyła im się służba. A potem, na sygnale, ruszyli do domu. Odetchnąłem.

Ale nie było czasu na odpoczynek. Mimo zmęczenia nocnymi przygodami, kazałem wezwać marynarzy - winowajców na prostowanie. Ledwie się pojawili, natychmiast zaczęli mi dziękować.

– Panie Kapitanie, przepraszamy i bardzo dziękujemy za to, że wyciągnął nas pan z więzienia. Przyrzekamy, że to się

więcej nie powtórzy!

– Panowie! – odrzekłem z emfazą. - Mam nadzieję, że zdajecie sobie sprawę co wam groziło i że wyciągniecie z tego wnioski. Karę jednak trzeba ponieść. Udzielam wam upomnienia. Poza tym odpracujecie dwa dni na pokładzie w czynie społecznym....

– Dziękujemy, panie Kapitanie! – odwrzasnęli zgodnie, uszczęśliwieni, że tylko taka skromna kara. - Pieniądze za szkody, oczywiście, zwrócimy...

I tak to się zakończyło. Wszyscy byli szczęśliwi z tak udanie załatwionej sprawy. Nasz „Przemyśl” mógł więc wyruszyć z Cork w dobrych nastrojach. Popłynęliśmy do niedalekiego Rotterdamu, gdzie czekała na nas ruda, jaką mieliśmy zawieźć do kraju. Wszakże na redzie Rotterdamu kazano nam stanąć na kotwicy. Jak wiadomo, tamtejsza reda znajduje się na Morzu Północnym, w pobliżu Europortu i Hoek van Holland. Do Rotterdamu wpływa się nową drogą wodną, czyli – mówiąc po ludzku - kanałem. Wieczorem wzmógł się wiatr. Poszedłem więc na mostek, zamierzając dla bezpieczeństwa poluzować nieco łańcuch kotwiczny. Wtem odezwała się ukaefka. Wołał holenderski pilot z pretensjami. Po pierwsze, dlaczego nikt na „Przemyślu” nie odpowiada? A po drugie, dlaczego nie wpłynęliśmy do portu w Rotterdamie, 12 godzin temu, tak jak to było planowane? Dosłownie mnie zamurowało.

– „Przemyśl” w Rotterdamie dwanaście godzin temu?! – zawołałem. – To jakieś żarty?

– Wołał was statek obok „Przemyśla” przechodzący – odrzekł pilot. – Poprosiliśmy go o to. Ale u was nikt nie odpowiedział. A teraz wysłaliśmy już teleks do agenta, że nie ma z wami kontaktu...

– Przepraszam, to co mam robić?! Podnosić kotwicę i podchodzić po pilota? - Tak jest! – wrzasnął pilot w ukefce. - Podnosić i jak najszybciej po pilota!

– Kurwa, panowie! – rozdarłem się na obsadę mostku. – Co wy tu robicie, do

kurwy nędzy?! Przez trzy wachty nikt nie słyszał, że nas wołają ?!

– Panie Kapitanie, może i wołali...- odrzekł Trzeci Oficer. - Ale oni nie potrafią wymówić nazwy naszego statku. Na pewno nikt nie wiedział, że to chodzi o nas...

– No, a ja?! – ciągle nie potrafiłem się uspokoić – ledwie tu wlazłem, a od razu usłyszałem?! No, dobra. Ciągnąć kotwicę! Jedziemy po pilota!

Wybraliśmy kotwicę, a potem wzięliśmy pilota. A na kei w rotterdamskim porcie agent znowu miał do mnie te same pretensje.

– Panie Kapitanie, co tam u was się działo? Musiałem wysłać telex do armatora, że nie odpowiadacie...

Znowu silnie się zdenerwowałem. Nie było rady. Zebrałem wszystkich oficerów i nakazałem pisanie wyjaśnień.

– Panowie! Piszcie wyjaśnienia, dlaczego nie usłyszeliście wołania pilota.

Napiszcie koniecznie, że byliście trzeźwi, bo w biurze nie uwierzą!

Potem „Przemyśl” zawinął z rudą do Szczecina. Byłem pełen obaw, ale najwyraźniej oficerskie wyjaśnienia wystarczyły, bo nikt u armatora mnie o tę sprawę więcej nie męczył. Popłynęliśmy więc spokojnie do Gdańska, gdzie znowu mieliśmy załadować węgiel do Irlandii. W tę podróż miała płynąć ze mną żona. Miała już wytęskniony paszport, wizy i dewizy. Ale pewnego dnia, jeszcze w trakcie załadunku, pojawił się u mnie agent, informując, że mam pilnie dzwonić do Głównego Nawigatora

PŻM w Szczecinie, pana Bargielskiego. Jak pilnie, to pilnie. Zadzwoniłem natychmiast.

– Kłaniam się, panie Kapitanie! – powiedziałem. - Miałem dzwonić, o co chodzi?

– Przykro mi, panie Kapitanie... – odpowiedział Główny Bargielski. Musi pan jednak natychmiast zmustrować z tego statku.

– Jak to? Dlaczego?! – wykrzyknąłem kompletnie zaskoczony.

– Nie mogę panu tego powiedzieć przez telefon. Gdy przyjedzie pan do Szczecina, porozmawiamy...

– Ależ, panie Kapitanie! – próbowałem oponować. - Moja żona szykuje się w rejs ze mną, ma już oczekiwany paszport i wizy. Czy nie mógłbym zmustrować po tym rejsie?

– Przykro mi, ale nie. Musi Pan zmustrować natychmiast.

Stałem przy telefonie, skamieniały. No, ładnie mnie potraktowali. Co się jednak stało? Może to za ten przestój na redzie Rotterdamu? A może to koniec mojego kapitaństwa?

Zdenerwowany w najwyższym stopniu, spakowałem się i ruszyłem do Szczecina. Wcześniej, naturalnie, wstrzymałem przyjazd żony do Gdańska. Żona przyjęła to źle, ale trudno się dziwić. Spędziłem w pociągu ciężką i męczącą noc. Pociąg telepał, pasażerowie hałasowali, wszystko mi przeszkadzało. Po raz setny analizowałem wszystkie moje, marynarskie grzechy. I nie mogłem w nich znaleźć takiego, który mógłby być powodem nagłego zdjęcia mnie z „Przemyśla". Rano, umordowany bezsenną podróżą, zameldowałem się u Głównego Nawigatora. Nawiasem, szanowałem go jako uczciwego człowieka i mojego nauczyciela.

– Panie Kapitanie - zapytał mnie od razu. – Co tam było w Cork?

– Nic specjalnego. – odrzekłem z niejaką ulgą. – Chłopaki kopnęli w samochód na ulicy, a ja ukręciłem łeb sprawie. To wszystko.

– A dlaczego nie zameldował pan o tym?

– Komu miałem meldować? I po co? Sprawa została załatwiona, więc jej nie było...

– Myli pan się. Nasza milicja jest obrażona.

– A co ma milicja do tego?! Przecież to było w obcym porcie!

– Nieważne, panie Włodku. Była irlandzka policja na burcie? Była! A to już wystarczy...

– No, pięknie. Dwóch winnych marynarzy popłynęło, a mnie zmustrowano...

– Przykro mi. Takie było polecenie milicji. A na to nie ma siły...

Gorzkie było te moje pierwsze kapitaństwo. I ostra lekcja życia w PRL. Okazało się, że nie wystarczy piątkowy dyplom kapitański, ciężka praca i umiejętność radzenia sobie w trudnych sytuacjach. Trzeba jeszcze dobrze żyć z milicją, bo może się obrazić.

Mayday „Niewiadów”

– Panie Kapitanie! Statek się przewraca!

Tak wrzeszczał nad moją koją głośnik. A w nim zdenerwowany Chief.

Momentalnie wyskoczyłem do bulaja. Rzeczywiście, leżeliśmy na lewej burcie.

– Na wiatr! - krzyknąłem do głośnika.

Chwilę mocowałem się ze spodniami, a potem skoczyłem na mostek.

Była piąta rano. Ciemno, jesiennie, sztormowo. Dopadłem do telegrafu.

Najpierw zmniejszyłem szybkość. Później poleciłem Sternikowi, aby trzymał kurs na wiatr. A statek już kręcił na wiatr. Przechył był stały. Miał około pięciu stopni i pogłębiał się. Nikt nie wiedział, dlaczego. Zastanawiałem się, co jest grane. No i co robić dalej?

W końcu ruszyłem Chiefa, który tkwił obok.

– Chief, bierz Bosmana i szukajcie przyczyny na pokładzie...

Potem zakręciłem telefonem do Maszyny. Zgłosił się Drugi Mechanik.

– Drugi, szukaj w maszynie przecieku. Statek nam się przewraca...

W tym czasie przechył doszedł już do dziesięciu stopni. A statek się nie podnosił.

Na mostek wpadli wyrwani ze snu Elektryk z kilkoma marynarzami.

– Co się dzieje, panie Kapitanie?

– Jeszcze nie wiem. Statek nam się przewraca. Powoli budźcie wszystkich na alarm. Zbiórka przy szalupach...

Nie chciałem wywoływać paniki dzwonkami alarmowymi. Potrzebowałem spokoju, aby na chłodno ocenić sytuację. Taktyka zdała egzamin, bo spokojnie obudzeni marynarze szybko znaleźli się przy szalupach. Czekali na moje polecenia.

– Mostek, w maszynie nie ma wody, wszystko w porządku. - krzyczał przez telefon Drugi Mechanik.

– Dobra, ciągnijcie balasty lewej burty. Musimy sprawdzić, czy tam jest woda.

To były najdłuższe minuty w moim życiu. Stałem przy telegrafie i regulowałem szybkość śrubą nastawną. Wydawałem polecenia, a równocześnie myślałem, że to przecież niemożliwe, aby ten statek się przewrócił. Co się, do diabła, w ogóle dzieje?

Tymczasem przechył dochodził już do piętnastu stopni.

– Panie Trzeci! Pozycja! Panie Drugi! Proszę przygotować z radiooficerem komunikat *mayday*, prosimy o asystę...

Na mostek wpadł zdyszany Chief.

– Panie Kapitanie! Znaleźliśmy! Woda leje się do drugiej ładowni przez rozwalone falą drzwi zejściówki.

– Czy da się tę dziurę uszczelnić?

– Spróbujemy, Bosman już tam walczy z marynarzami.

Przy stałym przechyle piętnastu stopni i kiwaniu do dwudziestu pięciu, woda hulała po pokładzie, jak chciała. Fala wchodziła na ładownie. Wszystkie rury odpowietrzeń zbiorników lewej burty były już pod wodą. Martwiłem się, czy aby nie leje się tamtędy woda do balastów. Trzymając kurs na falę i regulując szybkość, starałem się zmniejszyć kołysanie. Zaś Maszyna meldowała:

– Ciągniemy balasty. Ale tam były tylko resztki i już nie idą.

– Ciągnijcie balasty co kwadrans. Rury odpowietrzające są pod wodą i trzeba sprawdzać, czy kule w nich trzymają. Mamy wodę w drugiej ładowni. Ciągnijcie zęzy drugie lewe...

– Dobra! Tylko nie zapomnijcie o nas. My tu, z Trzecim, siedzimy na dole.

– OK, damy wam znać, jak by co...

Tymczasem *mayday* poszedł w eter i poprosiliśmy o asystę.

– Panie Kapitanie, toniemy, czy nie? – zapytał mnie nerwowo Drugi.

– Nie toniemy, do diabła! – odburknąłem.

Ale czy mogłem inaczej? Sam dobrze nie wiedziałem, co się naprawdę dzieje.

Aby dodać sobie odwagi, krzyknąłem:

– Panie Trzeci, sprawdź pan, czy wszyscy są przy szalupach!

Byli. Ubrali się w kombinezony i czekali na polecenia. Tylko nasza piątka z Mostku i dwóch w Maszynie byliśmy ubrani normalnie. Wyczuwałem spojrzenia załogi. Gdybym wskoczył w kombinezon, byłby to sygnał, że wysiadamy. Musiałem trzymać fason. W środku wszystko się we mnie gotowało, a na zewnątrz udawałem twardego zucha. Zimnego i konkretnego.

Znowu zameldował się zziajany Chief.

– Panie Kapitanie, drzwi uszczelnione! Cieknie tylko trochę...

Kamień spadł mi z serca. Oto woda już nie wpływa do ładowni! Tanki też puste! Kule w odpowietrzeniach na szczęście trzymają. Ale statek trzeba jednak jakoś wyprostować. Woda nie może wchodzić na ładownie! Bo jeśli klapy są nieszczelne? Ba, ale jak ten cholerny „Niewiadów” postawić? Wtedy przyszło mi coś do głowy.

– Drugi majster! – krzyknąłem do telefonu. - Wyrzuć wodę słodką z lewej za burtę! Przepompuj też paliwo z lewej burty do zbiorników centralnych!

– OK! Kapitanie, ale mamy teraz przeciek oleju na silniku głównym! Jeśli go nie uszczelnimy, to staniemy.

Znowu serce stanęło mi w gardle. Czy zawsze nieszczęścia muszą chodzić parami? Jednak dzielne majstry dały sobie radę. Spowodowali, że silnik nadal chodził.

A przeciek zabili kołkiem. Nieustannie pompowali i przechył przestał się pogłębiać.

To już było coś. Zaś Trzeci Oficer właśnie meldował:

– Stały przechył piętnaście stopni, maksymalny dwadzieścia pięć...

Nagle boczna, wysoka martwa fala położyła statek głębiej na lewą burtę. Zobaczyłem, jak powoli wstaje. Ale już z większym stałym przechyłem, około dwudziestki.

– O Boże! – pomyślałem – a już przypuszczałem, że go mam...

Stałem, jak skamieniały. Czyżbym miał stracić „Niewiadów”? Nie!

To niemożliwe! Zebrałem się w sobie i dałem polecenie Chiefowi:

– Musisz z Bosmanem wejść do ładowni. Trzeba zobaczyć, jak tam wygląda.

Wiedziałem, że to niebezpieczne. Gdyby statek zaczął tonąć, mogli nie zdążyć z wyjściem na pokład. Ale było to jedyne wyjście. Musiałem wiedzieć, co robić dalej. Potem było przeraźliwie długie piętnaście minut, kiedy stałem nieruchomo, a serce waliło mi jak młotem. Wreszcie usłyszałem meldunek.

– Nasz antracyt usypany jest przez wodę na lewej burcie, aż pod *komings*.

Powierzchnia węgla jest twarda...

No i o to chodziło. Teraz już wiedziałem, że ładunek więcej się nie przesypie.

Pod warunkiem, oczywiście, że do ładowni nie przeniknie znowu woda.

Tymczasem mechanicy ciągnęli pomału tamtejsze zęzy. Szybko obliczyliśmy, że nie może być tam więcej, niż sześćdziesiąt ton wody. A tylko większa fala mogła ponownie rozwalić drzwi, prowizorycznie zaryglowane przez Bosmana i marynarzy. No, pozostawały jeszcze klapy ładowni, które mogły nagle okazać się nie do końca szczelne. Wtedy postanowiłem napełnić zbiornik balastowy prawej burty, żeby wyciągnąć lewą z wody. Nie było to bezpieczne. Istniała bowiem możliwość, że statek przewróci się wówczas na prawą burtę. A wtedy będzie miał jeszcze większy przechył! Co prawda, tłumaczyłem sobie, że węgiel jest już twardy na wierzchu i nie powinien przesypać się w drugą stronę. Ale co innego logika, a co innego nerwy. W dodatku napięte. Ogłosiłem jednak alarm szalupowy i zaczęliśmy pompować prawy balast.

Nasza walka trwała już ponad godzinę i wszyscy byliśmy zmęczeni.

Powoli burta wynurzyła się z morza. Stały przechył ustalił się na dwanaście stopni. Ale statek nie poleciał na prawą burtę. No, pomyślałem, teraz to już jesteś mój. Pomaleńku, pod falę, popłynęliśmy w jedynym możliwym do przyjęcia kierunku, mianowicie do portu w Rydze. Trochę odetchnąłem. Na tyle, aby przypomnieć sobie, że w tej okolicy, w podobnych okolicznościach, utonęło nowiutkie „Koronowo”, siostrzany statek „Niewiadowa”, pierwszy z serii. Bałtyk jesienią potrafi być groźny.

Tymczasem nawiązaliśmy łączność ze statkami, które płynęły nam na pomoc.

Rozmawialiśmy też ciągle z centrum koordynacji akcji w Sztokholmie.

Zrobiło się odrobinę spokojniej.

Po dwóch godzinach przybył radziecki holownik „Kapitan Fiedotow”. Zameldował się pierwszy i miał nam asystować. Poprosiłem go o osłonę prawej burty i już spokojniej płynęliśmy razem. Zaczęło się rozwidniać. Wtedy nadleciały z hałasem dwa szwedzkie helikoptery. Zaproponowały, że zdejmą z pokładu moją załogę, która nadal karnie tkwiła w kombinezonach przy szalupach. Podziękowałem im.

I powiedziałem, że nie będziemy schodzić, gdyż dajemy sobie radę. Jakby w odpowiedzi, jeden z helikopterów poleciał w stronę zbliżającej się „Kopalni Wałbrzych”.

Wkrótce i ten statek zaczął nas osłaniać. W tej sytuacji podziękowałem helikopterom za pomoc. Odleciały, życząc nam powodzenia. Ale nadal było groźnie. Oto sztorm zaczął się wzmagać i niebawem osiągnął dziewiątkę w skali Beauforta. Nikt nie spał, a nasza walka z żywiołem trwała już kilkanaście godzin. Dosłownie padaliśmy z nóg.

Całe szczęście, że powolutku zbliżaliśmy się do Zatoki Ryskiej.

Nagle zobaczyłem duży rorowiec „Borodino”, który – jak się okazało – płynął do Rygi. Kapitan był Francuzem, co miało swój smaczek. Natychmiast zgodził się osłaniać nas od fali i aż do samego portu robił to doskonale. Ponieważ

miałem teraz w osłonie takiego kolosa, podziękowałem za pomoc „Kapitanowi Fiedotowi” i „Kopalni Wałbrzych”. Kapitan tego ostatniego statku wprost nie mógł się doczekać, kiedy wreszcie go zwolnię i będzie mógł pójść w swoją stronę. No więc teraz już mógł... Muszę przyznać, że „Borodino” osłaniało nas wspaniale. Francuz demonstrował wielką znajomość fachu. Płynęliśmy obok siebie w odległości około stu metrów. Zwroty robiliśmy po pięć stopni, aby w sztormie przypadkiem się nie zderzyć.

I w ten sposób, zgodnie współpracując, po całej dobie ciężkiej walki dotarliśmy wreszcie do Rygi.

Tu z punktu dostaliśmy pilota. Potem złapały nas dwa tutejsze holowniki.

I natychmiast zaczęliśmy mieć kłopoty. Byli tak zdolni, że omal nas nie przewrócili!

Mocno się zdenerwowałem. Odczepiłem holowniki i odsunąłem pilota od manewrów. Tego by jeszcze brakowało, aby statek poszedł na dno u wejścia do portu! Sam poprowadziłem „Niewiadów” i bezpiecznie zacumowałem przy kei. Dopiero wtedy przyszło odprężenie. Poczułem, jak straszliwie jestem zmęczony. A kiedy już myślałem, że wreszcie runę do koi, przyszła pora odprawy. A na odprawie, jak to na odprawie, przywitała nas oczywiście celna „czarna brygada”. Aż mi szczęka opadła ze zdumienia.

– Komisarzu! O mały włos nie utonęliśmy, a wy nas jeszcze chcecie przeszukiwać?

– Nic nie wiedzieliśmy, przepraszamy, natychmiast odwołuję przeszukanie – odparł przymilnie komisarz, życząc nam przyjemnego pobytu w Rydze.

Odespaliśmy więc spokojnie. Następnego dnia, przez nikogo nie sprawdzani, wynieśliśmy przez główną bramę resztki biznesu, po czym ruszyliśmy do knajpy. Myślę, że celnicy dostali polecenie, aby nie robić nam krzywdy. Natomiast w knajpie toastom nie było końca. W końcu nie codziennie się zdarza przyprowadzić do portu tak mocno przechylony statek! Więc piłem za moją dzielną załogę. A ona za mnie.

A potem jeszcze raz. Byliśmy szczęśliwi, że żyjemy!

Przyszła wreszcie pora wytężonej pracy. Silnie się zmobilizowaliśmy. Najpierw wyładowaliśmy ów nieszczęsny antracyt. Potem wypompowaliśmy wodę z ładowni, aby ją ponownie zapełnić antracytem. A na końcu, w miejscowym sądzie, złożyłem Protest Morski. Aha, zreperowaliśmy też pechowe drzwi do ładowni, aby więcej nie kusiły losu. No i już byliśmy gotowi do drogi. Wtedy właśnie przydreptał Kapitan Portu, przynosząc do podpisania umowę o ratownictwo.

– A czy to wyście nas uratowali? - zdziwiłem się szczerze.

– No pewnie. Bez naszej pomocy nie weszlibyście do portu. Daliśmy wam pilota i holowniki. Wyładowaliśmy wam antracyt i wypompowaliśmy wodę z ładowni.

Dzięki tym pracom jesteście teraz gotowi do podróży. Czy nie tak?

Aż cmoknąłem z zachwytu na taki wykład. Co Łotysz, to Łotysz.

– Gdybym wiedział, że tak ciężko będziecie pracować, to bym stanął na redzie.

A inny polski statek mógł mnie odlichtować...

- Nic z tego – uciął krótko ryski Kapitan Portu. – Ja bym na to nie pozwolił...

W końcu mnie zdenerwował. Do zabawy z Łotyszem wciągnąłem Armatora. Wspólnym wysiłkiem udało się zapłacić tylko za przeładunek węgla i wypompowanie wody. A wspaniała załoga kupiła mi samowar z wygrawerowaną tabliczką – „Kapitanowi w podziękowaniu za uratowanie - załoga".

I już mogliśmy ruszać dalej, chociaż wiała znowu dziewiątka.

Potem było różnie. Trochę sztormowaliśmy, trochę lawirowaliśmy. Okazało się, że „Niewiadów" potrafi pływać w sztormie po jesiennym Bałtyku. Zawsze chciałbym pracować z tak dzielną załogą, jak tamta. Jej odwagę doceniła nawet, zwykle surowa, Izba Morska. Wlepiła nam pochwałę za akcję ratowniczą. A władze przyznały medale **„Za Odwagę i Ofiarność".**

Lodowy rejs

Podobno niegdyś tak srogie zimy bywały, że cały Bałtyk skuwało lodem.

Z Polski do Szwecji można było przejść pieszo. Tak mawiali najstarsi marynarze, z którymi zdarzyło mi się pływać.

Marynarskich gadek nigdy nie traktowałem zbyt poważnie. A tymczasem na taką właśnie zimę natrafiłem, kiedy moim małym „Lipskiem nad Biebrzą" wychodziłem zimowego poranka z Holtenau. Wiadomo, „Lipsk" maleńki, wszystkiego niecałe trzy tysiące ton nośności oraz dwa i pół tysiąca koni mechanicznych. I jakby na złość jeszcze lekki, bo pod balastem.

Ale pomyślałem, raz kozie śmierć, trzeba jakoś przebić się do Szczecina. Z informacji, jakie dostałem w Kanale Kilońskim, wynikało, że cała droga jest w grubym lodzie. Większość statków stoi. Lodołamaczy nie ma. Każdy musi radzić sobie sam.

Po wyjściu ze śluzy Holtenau zacząłem przyglądać się statkom idącym ze mną na Bałtyk. Wybrałem najsilniejszy.

– Panie Chiefie! Płyniemy za tym ruskim trawlerem – zadecydowałem. – Wygląda na to, że ma kilka koni pod maską. Musi służyć nam za lodołamacz...

Ranek był paskudny. Wiał ostry, wschodni wiatr. W dodatku było pochmurno i przenikliwie zimno. Lód wokół statku miał około dwudziestu centymetrów grubości, ale przepływające statki już go pokruszyły. Póki co, było OK. Płynęliśmy za ruskim trawlerem dwa, trzy kable, z szybkością około sześciu węzłów. I tak było do Gedser, gdzie w wąskim gardle lód został spiętrzony przez wschodnie wiatry.

– Uważaj, uważaj! *Najediosz na mienia* - krzyczał w ukaefce zdenerwowany Rusek.

– *Dawaj, dawaj wpieriod! Nie bojsja* – odpowiadałem, siedząc mu kabel za rufą.

Musiałem tak jechać. Gdybym pozostał w tyle, utknąłbym na amen.

Po prostu, uciekłby mi. Właściwie jechałem od Holtenau całą naprzód, a zdejmowałem tylko trochę na nastawie śruby, gdy do ruska było z pół kabla. Czyli około stu metrów, długość naszego statku. Z mostku wyglądało to tak, jakbyśmy za chwilę mieli wjechać dziobem w jego otwarty na sieci slip. Skóra cierpła mi na samą myśl, że on nagle utknie w lodzie, a ja nie zdążę „Lipskiem" wyhamować... I tak szliśmy wspólnie cały dzień. Nieustanna wojna nerwów. I pokrzykiwania w ukaefce. Wokół prawdziwe miasteczko statków, które ugrzęzły w lodach. Zapadł wieczór. Mimo naszego reflektora, który cały czas rozjaśniał rufę trawlera, coraz trudniej było obliczyć odległość między nami. Przy tak małej odległości, radar był

mało przydatny. Liczyły się tylko sekundy mojej reakcji na telegrafie. A stałem już przy nim cały dzień!

– *Paliak, uważaj! My stoim!* – nagle wykrzyknął w ukaefce Rusek.

Natychmiast przesunąłem rączkę telegrafu na „cała wstecz" i zacząłem w napięciu obserwować, czy wjedziemy mu na rufę, czy nie? ...

– Prawo na burtę! – warknąłem do sternika.

– O, kurwa, jak blisko! Staniemy, czy nie?! – medytował swojsko Chief.

– Stoimy! – skwitowałem z ulgą.

Udało się. Rzeczywiście „Lipsk" stał. Ale zaledwie kilka metrów od rufy ruska. Lód i maszyna zatrzymały statek dosłownie w ostatniej chwili. Wszakże zatrzymanie statku w takiej temperaturze oznaczało nie tylko sukces, że nie doszło do kolizji.

Także przegraną, bo wyglądało na to, że już nie popłyniemy dalej. Potem próbowaliśmy jeszcze z godzinę kopać wstecz i naprzód, lecz nic to nie dało. Tyle tylko, że wycofaliśmy się w stronę wykopanej wcześniej rynny. Rosyjski trawler walczył trochę dłużej, ale w końcu on także zrezygnował. Zapadła cisza. Uderzyło w nas zmęczenie, przemieszane z przygnębieniem.

– *Nu, Paliak, tak stoim wmiestie do lieta* – żartował w ukaefce ruski kapitan.

– Cholera! Masz rację! – odpowiadałem bez humoru. - Lodołamacza tu nikt nie przyśle. Ale może potem

spróbujemy pojechać?

– *Posmotrim, uwidim, siejczas ja idu otdychat...*

No i nasz kontakt się urwał. Otulała nas mroźna noc. Staliśmy nieruchomo od kilku godzin. Co pewien czas podrywałem chłopaków do boju. Statek warczał i stękał, próbując wyrwać się z lodowego uścisku. Niestety, wszystko na nic. Sytuacja była naprawdę niebezpieczna, gdyż lody mogły zdryfować nas na mieliznę. W tej silnie przygnębiającej atmosferze za całą rozrywkę musiały nam wystarczyć rozmowy między statkami, jakie utknęły wokół nas. „Przemyśl" i „Rybnik" stały w pobliżu od dwóch dni.

Nagle usłyszałem na ukaefce rozmowę „Rybnika" z „Bronisławem Lachowiczem".

– Panie Kapitanie, przejedź pan koło mnie, dobra? Może wtedy dałbym radę za panem? ...

– Gdzie pan stoisz? – zapytał w odpowiedzi kapitan „Bronisława Lachowicza"

– Za Gedserem – rzekł dowódca „Rybnika", po czym podał dokładną pozycję statku.

– Panie Kapitanie – odrzekł po chwili „Bronisław". - Nie da rady. Stoicie na trasie, a ja tnę trasę z boku. I bardzo się śpieszę! Jesteśmy, jak pan wie, kontenerowcem i musimy być punktualnie w Gdyni...

– Ależ, panie Kapitanie, tu przy mnie nie ma grubego lodu! - próbował jeszcze wyjść na swoje „Rybnik". - Przecież nasze statki są tego samego armatora!

– Proszę pana, ja się lodów nie boję, mam osiemnaście tysięcy koni i idę w tych lodach trzynaście knotów. Pan wybaczy, ale nie mam czasu na zbaczanie z trasy ...

– Panie Lachowicz! - włączyłem się do rozmowy - mówi kapitan „Lipska nad Biebrzą”.

– Słucham pana! ...

– Mówił pan, że tniecie trasę. Jeśli tak, to będzie pan przechodził obok mnie.

Może chociaż nad nami się zlitujesz? ...

– Gdzie pan stoisz?

– Za Gedserem, ale trochę w bok...

– Rzeczywiście, będę koło pana przechodził... Dobra, spróbujemy. Podejdę trochę bliżej, może was wyłuskam - powiedział z wyraźną niechęcią w głosie.

– Uważaj! - krzyknąłem do Ruska - *za pół czasa kontienierowiec budiet prachdił!*.

– *Spasiba, budiem gatowyje*...

Po pół godzinie, gdy „Lachowicz” miał do nas jeszcze trzy mile, usłyszeliśmy trzask kruszonego lodu i nasz kochany „Lipsk” zaczął się bujać na wodzie.

Tymczasem „Lachowicz” płynął trzynaście węzłów...

– Panie „Lachowicz”- wrzasnąłem grzecznie w ukaefkę. – Czy mógłby pan

łaskawie trochę zwolnić, bo nie zdążymy załapać się za wami?

– No, dobra... Ale, wie pan, nie mam czasu. Przejdę obok was i jadę dalej...

– OK, OK. Tylko chwilkę. Żebyśmy zdążyli wskoczyć w wasz tor...

„Lachowicz” przeszedł obok naszej lewej burty, jak taran. Najpierw „Lipskiem” silnie zakołysało, a potem lód zaczął pękać, jak wafelek ...

– Wolniej, wolniej! - krzyczałem w ukaefkę. – Już się rozpędzam!

Rączka telegrafu przeszła na „cała naprzód”. Szliśmy nawet nieźle. To była duża ulga po przymusowym postoju. W końcu udało nam się wcisnąć w tor wodny „Bronisława”. A nasz przyjaciel rusek nie zdążył.

– Panie „Lipsk”! Panie „Lipsk”! Jadę „bardzo wolno naprzód”, wolniej już nie mogę!

– Dziękuję panu za dobre serce! Może jeszcze kawałek, już prawie siedzę panu na ogonie..

Dowódca „Bronisława Lachowicza” dał nam jeszcze pół godziny wspólnej jazdy.

To była to wyjątkowa uprzejmość z jego strony. Ale potem znowu zawarczał w ukaefce.

– Czy już się pan rozpędził? Bo ja teraz jadę „wolno naprzód”...

– Jadę „cała naprzód” i trzymam się pół kabla za pańską rufą.

– Widzę, że nie mogę pana dalej holować – oznajmił sucho. – Już mówiłem, że nie mam czasu...

– Kochany, jeszcze kawałeczek – błagałem. - Zaraz będą cieńsze lody. Już nawet widzę pęknięcia. Bardzo liczymy na pańską solidarność...

Do dziś nie wiem, jak mi to się to udało. Ale doprowadził nas aż do Arkony.

Aż cztery godziny jechał „wolno naprzód”! Nad ranem jednak już nie wytrzymał.

– Dalej nie mogę! – stwierdził kategorycznie. - Teraz już musi pan sam dawać sobie radę ...

– Dzięki stokrotne. Nigdy panu tego nie zapomnę. Liczę, że w świetle dnia uda mi się jakoś przebić dalej...

Przywalił i w krótkim czasie zniknął nam z oczu. W ten sposób zostaliśmy sami w oślepiającej bieli lodów. Nie było to przyjemne uczucie. Pocieszała nas świadomość, że udało nam się przebić tak blisko domu. Ale nie było czasu na rozpamiętywanie.

W lodach każda minuta ma znaczenie. Zresztą, nie tylko w lodach.

– Panie Chiefie! - rzuciłem ostrym głosem, chociaż padałem z nóg po dobie walki – Proszę! Szukamy pęknięć, rynien i słabszego lodu!

Tymczasem nie było źle. Nadal wiały wschodnie wiatry i pchały lód pod brzegi NRD. Wyszukiwaliśmy popękanego albo cieńszego lodu. Niekiedy trafiał nam się nie zamarznięty jeszcze szlak jakiegoś wielkiego statku. Co tu gadać, mieliśmy w tej naszej szamotaninie dużo szczęścia. Bo w końcu udało nam się dotrzeć do trasy naszych promów

Ystad – Świnoujście. Była nieźle rozjechana. Teraz chodziło o to, aby nie zgubić przetartego toru. I nie zgubiliśmy. Po trzydziestu trzech godzinach ciężkiego, napiętego zmaganiami się z lodami dopłynęliśmy wreszcie na redę Świnoujście. A tu sterczało uwięzionych w lodach piętnaście statków. Port był, oczywiście, zamknięty. Pilotówka nie mogła wypływać na redę ...

– Stacja Pilotów Świnoujście! - krzyknąłem w ukaefke. - „Lipsk nad Biebrzą” woła.

– Odpowiada Stacja Pilotów, słucham.

– Wchodzę do portu! Poproszę o pilota przy kapitanacie!

– Co pan też mówi, panie „Pieprz nad Lipskiem”? – odkrzyknął zdziwiony i trochę rozbawiony dyżurny.

– Tak jest! Wchodzę do portu i poproszę o pilota! - powtórzyłem z dumą.

– Skoro pan taki mocny, to prosimy! Ale uwaga! Ze Świnoujścia wychodzi duży „narzędziowiec”...

– Tym lepiej! Przebije mi trasę! - stwierdziłem z zadowoleniem.

Nie było jednak tak dobrze, jak to sobie wymyśliłem. Tor był wąski i wychodzący „narzędziowiec” przeszedł tylko pół metra od naszej lewej burty. Lód między naszymi burtami strzelał wysoko do góry. Modliłem się, żeby nas nie zahaczył.

– Udało się! - ryknęli wszyscy na mostku, gdy weszliśmy w główki falochronu.

Pilot wdrapał się do nas no i spojrzał zdziwiony.

– Jak pan tu wszedł? – zapytał od razu.

– No cóż, niech pan zajrzy nam pod maskę - odpowiedziałem uśmiechnięty.

– Panie Kapitanie, proszę nie żartować! – rzekł pilot. – Przecież wiem, ile to wasze pudełko ma koni! Chodzi o to, że od kilku dni nie wszedł do portu żaden statek!

Tylko promom się to udaje!

– Panie Pilocie, „Lipsk” to lodołamacz! – zawołałem ubawiony po pachy. Proszę zobaczyć kogo prowadzimy za sobą! A za nami wchodziły do Świnoujścia „Rolnik” i prom „Silesia”, którym udało się ruszyć z redy i wejść w naszą trasę.

Potem zacumowaliśmy w Szczecinie. I nagle zrobił się dziki szum, bo wszystkim przerwaliśmy błogie nieróbstwo. Następnego dnia, z samego rana, wezwano mnie do Głównego Nawigatora PŻM. Po drodze zamartwiałem się, co też może ode mnie chcieć kapitan Bargielski. Powitał mnie pytaniem.

– Panie Włodku, jak pan wszedł do Świnoujścia? Przecież wszystkie nasze statki stoją w lodach na Bałtyku...

– Panie Kapitanie, trzeba spojrzeć pod maskę „Lipska”... – rozpocząłem swoją śpiewkę.

-Ha ha ha Dobra, dobra. Niech pan nie żartuje. Z tego pańskiego niespodziewanego wejścia zrobiła się wielka afera. Wszyscy u armatora, nawet ministerstwo, pytają, dlaczego mały „Lipsk” się przebił, a większe nie mogą?

– No cóż. Jak serio, to serio. Trzeba podziękować „Bronisławowi Lachowiczowi” z PLO - odpowiedziałem poważnie.

A potem usiedliśmy i opowiedziałem Głównemu Nawigatorowi, jak to z nami naprawdę było. Punkt po punkcie. O wyjściu z Holtenau, o ruskim trałowcu, o „Lachowiczu” i wreszcie o naszych poszukiwaniach cieńszego lodu. Również o tym, że przez trzydzieści sześć godzin byłem na wachcie na mostku nie schodziłem z mostku. Kapitan Bargielski serdecznie mi pogratulował, obiecując wysłać oficjalne podziękowania gdyńskiemu armatorowi.

Nie wiem, czy to zrobił. Ale wychodząc z budynku PŻM zastanawiałem się, czy peżetemowskie podziękowania przypadkiem „Lachowiczowi” nie zaszkodzą. Bo moje niespodziewanie wejście z „Lipskiem” w niczym mi nie pomogło, raczej zaszkodziło.

W mojej kieszeni też nic nie zadźwięczało. Ale taka już nasza uroda, Panie i Panowie.

Przeznaczenie

Ciężko było opuszczać dom w Szczecinie, ale służba nie drużba. Stanąłem więc pod dziurawym dnem „Cemma”, małego, szarego stateczku, który odniósł rany na angielskiej rzece Humber. „Cemmo” był statkiem norweskim. Woził cement po Europie. Teraz straszył dziurawym dnem na doku w Gdyni. Zaś ja przez dwa tygodnie musiałem wysłuchiwać krzyków starego kapitana, Polaka. Bił się w piersi i wołał, że na „Cemmie” nigdy więcej nie popłynie.

Słowa dotrzymał, więc musiałem rozgościć się w jego kabinie. Z nowym dnem popłynęliśmy do Ålborga, gdzie duński pilot wpakował statek na róg nabrzeża. Z lewej burty na dziobie wytrysnęła fontanna wody z naszego tanku. Dziura była niewielka, więc ją zaspawaliśmy. Pilot, cały siny ze złości, tkwił na mostku i przeklinał. Nie chodziło mu o statek, ale o żonę. Stała na kei i wszystko widziała.

Później ładowaliśmy cement, który sypano wężem prosto z cementowni. W pewnej chwili urządzenie pękło. Rozległ się huk, a nasz statek został pokryty trzydziestoma tonami szarego proszku. Załoga rzuciła się do spłukiwania, bo gdy cement stwardnieje, trudno go usunąć. Stevedor chciał nas obciążyć uszkodzeniem rogu nabrzeża, a ja jego rozsypaniem cementu, wreszcie dogadaliśmy się i nikt nikogo nie obciążył. Zajęło to trochę czasu, więc

w międzyczasie zabraliśmy się do remontu zardzewiałych wręgów przy dziurze lewej burty.

Potem popłynęliśmy do Anglii, na tę słynną rzekę Humber, która miała nas zaprowadzić do Goole. Załadowani byliśmy cementem do pięć i pół metra zanurzenia, bo na tyle pozwalała rzeka. Dostałem angielskiego pilota, który zaczął robotę od poprawiania mojej mapy.

– *Captain* – powiedział, pukając palcem w mapę – Na tej rzece nigdy niczego nie można być pewnym. Proszę, tej oto wyspy już nie ma! Powstała nowa! Nie wiemy też, jaki naprawdę jest stan wody. O, teraz miało być tutaj sześć metrów, a jest pięć i pół.

Możemy więc zaryć w dno...

Włosy stanęły mi dęba. Dobrze bowiem pamiętałem krzyki starego kapitana w Gdyni, który wołał, że nigdy już nie popłynie na rzekę Humber. Tymczasem szorowaliśmy dnem po mule, a „Cemmo" źle słuchało steru. Bałem się coraz mocniej, zwłaszcza że przed śluzą w Goole trzeba było rzucić kotwicę na silnym prądzie i rufą płynąć w górę rzeki. Pilot nadal narzekał.

– To właśnie tu „Cemmo" wpadło wcześniej na mieliznę. Popękało dno i woda dostała się do ładowni z cementem. Myśleliśmy, że statek jest stracony. Mieliśmy przechył ponad trzydziestu pięciu stopni na burtę. Okropnie to wyglądało...- opowiadał Chief Oficer.

Tym razem jednak się upiekło. Szczęśliwie zacumowaliśmy i wyładowaliśmy cement, a potem przeholowaliśmy na inne nabrzeże, pod załadunek. Trudno

uwierzyć, ale tym ładunkiem okazał się znowu cement do Danii, przecież przywieźliśmy tu cement z Danii. Teraz mieliśmy go zawieźć do Korsør w Danii, gdzie miał być użyty do budowy słynnego mostu przez Wielki Bełt.

Ruszyliśmy w powrotną podróż i wszystkie strachy powróciły. Znowu byliśmy załadowani do pięć i pół metra, a statek szorował dnem po mule. I, oczywiście, nie chciał słuchać steru. Celowaliśmy w otwartą śluzę, a statek popędził w prawo, prosto na wrota śluzy.

– Cała wstecz! – ryczał pilot.

– Odbijacze! – krzyczałem na dziób.

W efekcie pogięliśmy sztyce relingu na tych wrotach. Musiałem potem załatwiać sprawę z kapitanem śluzy, co kosztowało mnie butelkę whisky.

Przed północą zaczęliśmy opuszczać śluzę. „Cemmo" znowu poczęło szorować brzuchem po dnie i nie przejmowało się sterem. Tuż za śluzą złapał nas silny prąd i pognał bokiem w górę rzeki. Chciałem statek wyprostować, ale się nie udawało. Maszyna dyszała na *full* i nie mogła sobie poradzić z prądem. Próbowałem przytrzymać dziób kotwicą, lecz nie pomogła. Po kilku minutach utknęliśmy na mieliźnie. Pilot usiłował z niej zejść, ale bez sukcesów. Silny prąd wpychał statek coraz dalej na piach. Odpływ zabierał spod brzucha te resztki wody, jakie tam jeszcze pozostały. Po godzinie stało się jasne, że utknęliśmy na dobre. Mieliśmy pewną szansę na wysokiej wodzie, ale ona miała nadejść dopiero za dwanaście godzin. Holownika w tych

stronach nie było i nikt nam nie mógł pomóc. Wezwałem Chiefa.

– Trzeba mierzyć balasty i zęzy, żeby znowu nam nie popękało dno – powiedziałem przygaszony. – Gdy woda dostanie się do cementu, zostaniemy tu na zawsze…

– Na szczęście przechył jest tylko siedem stopni – odrzekł Chief...

– Oby tylko się nie zwiększył...

Nad ranem wróciła nadzieja. Woda zaczęła przybierać, a nawet przypłynął holownik z dalekiego Hull. Natychmiast przywiązaliśmy go do rufy. Szarpnął tak ostro, że omal nie wyrwał polerów. Woda rosła, a holownik ciągnął. W ten sposób znowu dopisało nam szczęście. Kiedy znaleźliśmy się na głębokiej wodzie, nareszcie odetchnąłem. Na szczęście dno nie popękało, balasty puste! Ale też poczułem, że tej nocy przybyło mi wiele lat. Wyczerpany i zdruzgotany usiadłem w kabinie nad papierami.

Nagle zapukał superintendent armatora, kapitan George.

– Nie martw się, *captain!* – zawołał wesoło. – Kiedyś pływałem na tym statku po tej cholernej rzece. I też siedziałem trzy razy na mieliźnie!

Z ulgą pożegnałem rzekę Humber. Na pełnym morzu poczułem, że żyję. Bez kłopotów wyładowaliśmy cement w Korsør. Byłem dumny, że mamy swój udział w budowie tak niezwykłej przeprawy przez Bełt. Z tym uczuciem pojawiliśmy się w Ålborgu, gdzie załadowaliśmy cement.

A tam okazało się, że „Cemmo” znowu popłynie rzeką Humber.

Kiedy pojawiliśmy się w jej pobliżu, na pokład weszło dwóch pilotów. Od razu powiedzieli, że w Goole jest za mało wody i dlatego wyładujemy cement w Immingham. Nie powiem, żeby mnie to zmartwiło. Potem szczęśliwie przeszliśmy wszystkie śluzy i już odtrąbiłem zwycięstwo. Niestety, rzeka Humber wyraźnie nam nie służyła. Otóż jeden z pilotów był uczniem i jego przełożony uczył go zawodu. Tak manewrowali statkiem przed zacumowaniem w Immingham, że manewr trzeba było powtarzać. Skląłem ich zdrowo. Przepraszali i obiecywali poprawę. Podeszli znowu, no i walnęli dziobem „Cemma” w nabrzeże. Myślałem, że nic się nie stało, ale jednak kamienny blok nabrzeża lekko się przesunął. Po godzinie zapukał do mojej kabiny Kapitan Portu z listem obciążającym. Zatuszowanie sprawy kosztowało mnie kolejną butelkę whisky.

No i trzysta funtów.

Następna podróż zapowiadała się spokojniejsza. Popłynęliśmy do Boulogne po cement dla szwedzkiego Ahus. Po drodze, jeszcze we Francji, skierowano nas do maleńkiego porciku rybackiego. Było ciasno, ale jakoś się zmieściliśmy. Odetchnąłem z ulgą i poszedłem zwiedzić okolicę. Było pięknie i słonecznie. Czułem, że odpoczywam. Ledwie jednak wróciłem na statek, okazało się, że Pierwszy Mechanik miał atak kamieni nerkowych i trzeba go było wysłać karetką do szpitala. Rano wyszliśmy w morze

i usłyszałem przez radio, że gdzieś tu sterczy na dnie nowy wrak, a wody nad nim tylko trzy i pół metra.

Rzuciłem się do ukaefki i poprosiłem stację Gris Nez o podanie pozycji wraku. Nagle zrozumiałem, że ów wrak jest tuż przed dziobem „Cemma”! Zrobiliśmy kilka manewrów i jakoś przeszliśmy. Spocony z emocji, zawołałem Chiefa.

– No i co jest, panie Chiefie!? – zacząłem go rugać. – Miał pan sprawdzić ostrzeżenia nawigacyjne! O mały włos wleźlibyśmy na wraka!

– Sorry, panie Kapitanie - tłumaczył się Chief. – Miałem dużo roboty, koniec załadunku, rozliczanie, manewry, rozumie pan?

– Do kitu z tym wszystkim! Jak w ogóle można tak pracować?

Z morza zadzwoniłem do francuskiego szpitala, a tu mi mówią, że kamienie nerki Pierwszego Mechanika będą rozbijane ultradźwiękami i że trochę w tym szpitalu ich właściciel pobędzie. Więc zawiadomiłem do armatora zadzwoniłem, który obiecał nowego Mechanika w szwedzkim Ahus. Póki co jednak, sztorm na Morzu Północnym rozbił nam drzwi do nadbudówki i woda zalała kabiny.

W Ahus rzeczywiście dostaliśmy nowego Mechanika. Okazał się nim Mirek. Znał ten statek, pływał na nim i wszystko wiedział. Na początek jednak musiał odwiedzić tutejszy szpital, ponieważ właśnie przyjechał po operacji palca u nogi.

Ale „Cemmo” czuwało. Przy rozładunku walnął jeden z łańcuchów i nie można było wyładować drugiej ładowni. W pośpiechu zajrzeliśmy tam, nic nie widać, w powietrzu unosił się cement. I jak tu działać?

– Panowie! – powiedziałem do marynarzy. – Sytuacja jest poważna.

Aby oczyścić tor łańcucha, musimy przerzucić łopatami około stu ton cementu.

Nikt za nas tego nie zrobi. Damy radę?

– Damy! – krzyknęli marynarze, a ja z trudem ukryłem wzruszenie, bo wiedziałem jak długo będą musieli oddychać cementem.

– Pracujemy na zmianę – orzekłem. - Po dziesięciu minutach piątka wychodzi na powietrze, a wchodzi drugi zespół. Zgoda? Potem kopaliśmy cement w ciemnościach przez dwadzieścia godzin bez przerwy, a ja wytrzymywałem zmiany pięciominutowe. Mimo papierowych maseczek, mieliśmy płuca zacementowane na amen. Temperatura w ładowni sięgała czterdziestu stopni ciepła.

Po dwudziestu godzinach mieliśmy naprawdę dosyć. I wreszcie odkopaliśmy zerwany łańcuch, a mechanicy mogli go zreperować.

Armator podziękował na piśmie, ale o pieniądzach jakoś zapomniał. Dobrze chociaż, że kupił do mesy nowy telewizor. Potem, przez całe miesiące, krążyliśmy „Cemmem” między Anglią a Danią. Na rzece Humber nadal czułem się niepewnie i po każdej nawrotce przybywało mi

lat. W końcu miałem tego dosyć. Miałem zejść z „Cemma” w Korsør. Od pewnego czasu pływał już ze mną nowy dowódca i uczyłem go statku z największym poświęceniem. Przy okazji powiedziałem mu, że nigdy więcej na „Cemmie” nie popłynę.

Jednak w Korsør trudno mi było zejść z pokładu. Miesiące wspólnych niebezpieczeństw przywiązywały mnie do tej dzielnej załogi. Marynarze również jakby mnie polubili. Podczas pożegnania w mesie dostałem prezent od nich.

Przydźwigał go Pierwszy Mechanik, Mirek.

– Co to jest? – zapytałem.

– Odwiń papier...

Był to wspaniały, stary bulaj, który został dopucowany przez załogę do pierwotnego koloru. Stałem olśniony i – co tu gadać – silnie wzruszony.

– Skąd go macie? – zapytałem, aby coś powiedzieć. - Wycięliśmy z „Cemma”. Zaspawaliśmy i nic nie widać… - O Boże! – jęknąłem – Armator wypieprzy nas na pysk...

Wróciłem do domu, do Szczecina, a ten bulaj z „Cemmy” ze mną.

W ten sposób miałem znowu statek przez cały czas na oku. Najwyraźniej nie było mi sądzone pełne rozstanie z „Cemmą”. Po dwóch tygodniach zadzwonił telefon. Dzwoniła żona Starszego Marynarza Zbyszka z „Cemmy”. Powiedziała z płaczem, że jej mąż jest w szpitalu.

– Dlaczego? Co się stało?

– Na „Cemmie” był wybuch. Mirek zginął na miejscu. Mój mąż jest ranny...

Na pogrzebie Mirka pojawiło się kilku marynarzy z „Cemmy”.

Ze łzami w oczach kładłem wieniec na grobie. Okazało się, że w holenderskim porcie nagle pod bakiem zapaliły się kompresory. Wchodzono tam dwa razy, aby odciąć paliwo. Ale nie wyszło. Wtedy Mirek ze Zbyszkiem wskoczyli na bak i zakrywali odpowietrzenia, żeby odciąć dopływ tlenu. Mirek zamykał klapę włazu, Zbyszek zakrywał odpowietrzenia. Wybuch był tak potężny, że wywalił w burcie wielometrową dziurę. Klapa zabiła Mirka, a Zbyszek wyleciał w powietrze i spadł na windę kotwiczną. Zbyszek przeżył, połamany. Wychodząc ze cmentarza pomyślałem, że gdybym nadal był kapitanem na „Cemmie”, z pewnością byłbym wtedy z Mirkiem na baku, bo zawsze przebywałem z załogą w trudnych chwilach. Czy przeżyłbym? Czy też leżałbym teraz pod ziemią?

Później dowiedziałem się, że „Cemmo” już nie pływa po rzece Humber. W ogóle nie pływa. Także dla statku wybuch okazał się śmiertelny. Armatorowi nie opłacał się remont starej jednostki i zamienił ją na magazyn.

M/s „Nordtrader”

Podczas urlopu podmieniłem na dwa miesiące niemieckiego kapitana na m/s „Nordtrader”. Armator, polski Niemiec, każdego roku prosił mnie o zastąpienie swoich kapitanów. Tym sposobem znalazłem się na jego trzech statkach. Poprzedni był „Baltrader”, a następny „Startrader”. Były to cementowce samowyładowawcze, przy czym każdy dysponował innymi urządzeniami wyładunkowymi. Dowodzenie takimi statkami stanowiło dla mnie swego rodzaju nowe doświadczenie. Nie mówiąc o tym, że i dolarków trochę przybywało.

Staruszek „Nordtrader” woził cement po Europie, a trzymał się tylko dzięki kaszubskiej załodze. Oficer na pokładzie był tylko jeden, więc zmienialiśmy się na wachtach co sześć godzin. W mesie wszyscy przyglądali mi się milcząco, badając z grubsza, co to za nowy Stary zamustrował?

Płynęliśmy do Ahus, maleńkiego portu w Szwecji. Obchodząc statek w przelocie, natknąłem się na grupkę pokładowych Kaszubów wędzących jakąś rybę.

– Dobry dzień – zagadałem przyjaźnie. - Widzę, że robicie tu jakieś smakołyki?...

– Ano, wędzimy łososia - odburknął zniechęcająco Bosman.

– Pod taką rybkę przydałoby się coś przepić- kontynuowałem nie zrażony. Wszak mawiają rybka lubi pływać...

Zamarli i jakby nabrali wody w usta...

– Myślę, że chyba coś macie? - drążyłem dalej...

Bosman popatrzył mi dłużej w oczy.

– Ano, niech pan się trochę przesunie – rzekł.

– Gdzie mam się przesunąć?- spytałem zdziwiony.

-Ano, trochę w bok, zejdź pan z tej gumy.

Teraz dopiero zobaczyłem, że stoję na grubym gumowym dywaniku izolacyjnym. Bosman pociągnął za róg i spod dywaniku wyłonił się właz do tanku. Nic nie mówiąc, wyciągnął z kieszeni klucz i zaczął odkręcać śruby włazu. Stałem milcząco, zaciekawiony na serio. Reszta Kaszubów spokojnie wędziła łososia. Po kilku minutach została zdjęta klapa i moim oczom ukazał się tank pełen butelek wódy.

– O cholera!- krzyknąłem szczerze zdziwiony. - Kogo to jest?...

– Pana poprzednika – odrzekł Bosman odrobinę zakłopotany. - Myślałem, że to panu przekazał. Przecież stał pan na tym i pytał, czy mamy wódę. Wyglądało to na kpiny...

A to skurwiel, pomyślałem o moim niemieckim poprzedniku, na taką minę mnie wsadził i nic nie powiedział.

– Co ten Szwab z tym robił, gdzie sprzedawał takie ilości wódy?...

– Ano, w Szwecji, tam gdzie jedziemy. Właściwie to my mu sprzedawaliśmy, a on dawał za to kilka koron na piwo...

– Bos – rzekłem. – **S**koro on mi taki numer wyciął, to ja mu zrobię lepszy kawał!

Sprzedamy tę wódę, a forsę podzielimy wśród załogi...

– Pan zmustruje, a on wróci – powiedział bez entuzjazmu jeden z marynarzy. –

I wtedy nas wszystkich wyrzuci...

– A gdy wpadną celnicy, to jaka będzie kara? – zapytałem. – Wiecie?

– E tam, zawsze nam się udawało...

– Dobra, Bosman – uciąłem. – Potem się zastanowimy. A teraz wyjmuj kilka flaszek!

Po kilku głębszych pod łososia, uzgodniliśmy, że miny nie możemy wozić i trzeba ją sprzedać. A przed ponownym zamustrowaniem Niemca, odkupić wszystkie buteleczki. Miało więc być tak, jakbym o tej wódzie w ogóle nie wiedział. I tak zrobiliśmy. W Ahus mina została sprzedana, a forsę podzieliliśmy równo. Po tym interesie Kaszubi nabrali do mnie jakby większego zaufania. Zaczęli mi nawet opowiadać rożne ciekawostki statkowe.

– Wie pan, tutaj wszyscy uczyliśmy się, jak zamykać cicho lodówkę...

– Nie rozumiem, a po co?

– Bo Niemiec miał drzwi od swojej kabiny zawsze otwarte i słyszał gdy ktoś otwierał lodówkę...

– No i co z tego, że otwierał?...

– Wyskakiwał wówczas z kabiny, łapał delikwenta za koszulę i bluzgał, że za dużo żre. Wszyscy bali się go jak ognia...

– No to teraz będziemy żarli ile wlezie – powiedziałem ubawiony.

– Wie pan, Niemiec cały czas tyrał z nami w ładowniach i gonił nas do roboty, że wyszczać się nie było można. Niekiedy wsiadał na Bobcata - tego spychacza, co stoi na klapach ładowni - i sam spychał cement w ładowniach. Nieraz robił to tak szybko, że całą łychę cementu wysypywał sobie na głowę. Potem brał się za wyładunek schneckerem wie pan tą naszą rurą z korkociągiem do wyładunku - i zawsze go spieprzył. Ciągle ustanawiał rekordowe czasy wyładunku. A potem ciągle musieliśmy reperować schneckera... Nie wyobraża pan sobie, ilu ten Niemiec wyrzucił ludzi ze statku!

Wystarczyło tylko, że mu się ktoś nie spodobał...

– I wszyscy byliście tacy zastraszeni? – zapytałem.

– Panie, rybactwo w Jastarni podupadło, trzeba było trzymać się statku, człowiek dużo wytrzyma, zresztą my do ciężkiej roboty przyzwyczajeni...

W małym miasteczku Ahus akurat świętowano. Zorganizowano festyn, na którym rozłożył się pchli targ. Nie było wyładunku, więc wybraliśmy się na wycieczkę. I na pchlim targu spotkaliśmy miejscowych Polaków! Pomogli mi zakupić 250-letnią fisharmonię i zatargać ją na statek, bo była cholernie ciężka. Oczywiście, zaprosiłem ich na pokład, bo fisharmonię należy opić, aby się nie rozeschła. Potem

śliczna Grażynka i jej długowłosy Szwed w rewanżu zaprosili nas do siebie. Ponieważ jednak Ahus słynął z fabryki Absoluta, a nam też wódeczki nie brakowało, urzędowaliśmy do białego rana.

Po południu, z bólem głowy, wlazłem do ładowni, żeby pomóc w czyszczeniu. I po kilku minutach miałem zacementowane płuca. Na nikogo jednak się nie darłem i nie pędziłem do roboty. Wszyscy pracowali solidnie, schnecker jakoś się nie psuł i w końcu okazało się, że pobiliśmy rekord czasu wyładunku!

– Widzi pan - cieszyli się Kaszubi. - Armator uważał, że to niemiecki kapitan trzyma statek w kupie, a my teraz pokazaliśmy, że bez Niemca szybciej wyładujemy!

– Panowie – powiedziałem załodze. - Już zameldowałem Armatorowi, że rekord pobity!

Popłynęliśmy po cement do Brevik w Norwegii. Wiedziałem od mojego przyjaciela, kapitana Leszka, że statek „Baltrader" został tam niedawno zaaresztowany przez ITF. Zapytałem więc Armatora co robić, aby sytuacja się nie powtórzyła.

– Napisz pan, Kapitanie, lipną listę płac, a załoga niech ją podpisze. Potem przedstawi pan tą listę ITF-owi, stwierdzając, że tak płacimy załodze i dlatego na tym statku nikt nie ma pretensji...

Zrobiłem, jak radzili. Napisałem lipną listę płac, po czym okazało się, że Armator powinien płacić nam jeszcze raz tyle! Przestraszeni Kaszubi podpisali ją jednak bez szemrania. Powiedzieli, że chcą tu jeszcze trochę

popracować. W Brevik, tak jak przypuszczałem, czekał już na nas inspektor ITF-u.

Pokazałem mu lipną listę płac, a on tylko się uśmiechnął i stwierdził, że i tak statek zostanie zaaresztowany, gdyż nie należy do ITF-u.

– Stevedorzy nie będą was ładować dopóki Armator nie podpisze *Blue Certificate* i nie zapłaci za was składki...

Armator zaczął więc kłócić się z ITF-em, a ja wyskoczyłem na pieszą wycieczkę do miasteczka. Wysoko w górach stał stary kościółek, a przy nim rozłożył się maleńki cmentarzyk, chyba pamiętający czasy Wikingów. Z ławeczki przy kościółku roztaczał się przepiękny kolorowy widok. W dolinie, między górami, zawieszono nad cieśniną nowoczesny most, pod którym przepływał właśnie czerwony stateczek.

Kończyło się lato i lasy na górach tonęły w złocistej zieleni. Wszystko to tak bardzo urzekło mnie spokojem, że przesiedziałem tam sporo czasu, ciągle na nowo rozkoszując się widokiem i odpoczywając od mojego zaaresztowanego statku.

Po dwóch dniach negocjacji, Armator pękł i zapisał się do ITF-u.

Inspektor obudził mnie o szóstej rano.

– *Captain*, wołaj całą załogę, niech przy nas podpisze nowe kontrakty!

Zaspana załoga podpisywała nowe dokumenty, które gwarantowały jej dwa razy wyższe pensje. Przy okazji

inspektor wręczał książeczki ITF-u. Wszystko odbyło się sprawnie, załadunek ruszył z kopyta i wkrótce wyszliśmy do Korsør wyładować cement, potrzebny tam na potężny most przez Bełty.

Armator polecił mi zebrać od załogi nowe kontrakty i poinformować, że kto nie chce pracować na starych kontraktach, będzie zmustrowany w Niemczech.

W Korsør też trwał festyn. Ludzie tańczyli na ulicach, a jarmark różności zapraszał. Ku naszemu żalowi, nie staliśmy tam długo. Armator pędził nas dalej po cement, tym razem do Bremy. Tam miał czekać na nas ktoś od Armatora.

Zaraz więc po wyjściu w morze ustawiła się pod moją kabiną kolejka oddających nowo podpisane kontrakty. Tylko Elektryk nie chciał oddać kontraktu.

– Panie Elektryczny, dlaczego pan nie oddaje kontraktu? – zapytałem.

– Chciałbym go sobie zachować na pamiątkę – odrzekł z uśmiechem.

– No to będzie pan musiał zmustrować, takie mam polecenie od Armatora...

– E to w takim razie oddaję, chciałbym tu jeszcze trochę popracować, popływać.

Od tego czasu wszyscy zgodnie podpisywali dwie listy płac - jedną lipną dla ITFu oraz drugą, prawdziwą. W praktyce nic się nie zmieniło. Tyle tylko, że ITF zarobił parę dolarów, bo Armator musiał płacić mu teraz coroczną

składkę. Doszedłem więc do wniosku, że o to chyba ITF-owi chodziło. Interes załogi zbytnio się nie liczył.

Może jednak kiedyś znowu wpadną na statek i przepytają załogę. A wtedy może znajdzie się któryś odważniejszy?... Pozytywnym skutkiem tej afery było, że teraz załoga już wiedziała, ile powinna zarabiać, jakie ma prawa i do kogo ma się zwrócić o pomoc.

W Bremie Armator zapewnił załogę, że mimo podpisania tak wysokich kontraktów nikt więcej pieniędzy nie dostanie. A gdyby nabrał takiej ochoty, to niech się już zaczyna pakować. W ten sposób pozostało więc jak było i nikt się nie spakował.

Załadowaliśmy znowu cement do Ahus w Szwecji. Pierwszy odcinek trasy z Bremy musiałem przebyć z pilotem. Potem po Wezerze i Łabie pilotowałem już samodzielnie, jak zwykle zresztą. Niekiedy siedziałem na mostku po dwadzieścia godzin!

Trzeba więc było teraz wykorzystać obecność pilota i trochę odespać.

Nie było mi to jednak dane. Ledwo tylko przymknąłem oko, odezwał się głośnik nad moją głową.

– Panie Kapitanie, mówi Pierwszy, niech pan natychmiast przyjdzie na mostek!

Zerwałem się na równe nogi i po kilku sekundach byłem już na mostku.

– Co się dzieje, panie Chiefie?...

– Przed chwilą marynarze rzucili prawą kotwicę przy całej naprzód! Oczywiście poszła w diabły razem z łańcuchem!

– Jak to, rzucili? - spytałem zdziwiony.

– Sam nie wiem, jak tak można! Rzucić kotwicę przy całej naprzód? Zresztą nikt im nie kazał jej ruszać! To samowola!

– A kotwica? – zapytałem znowu. – Co z nią?

– Poszła w diabły! – denerwował się Chief. - Tylko dymek rdzy poszedł!

Statek w ogóle nie zareagował...

– *Captain* – wtrącił się mocno zdenerwowany pilot. - Chyba masz *crazy sailors*, pieprzniętych marynarzy!

– Panie Chiefie, wołaj pan tych marynarzy na mostek! – poleciłem.

Po kilku minutach pojawiło się na skrzydle dwóch marynarzy, od stóp do głów upaćkanych błotem, wylatującym z komory kotwicznej. Stali ze spuszczonymi głowami, nic nie mówiąc.

– Co się stało!? – wrzasnąłem. - Mówcie do cholery!

– Panie Kapitanie, kotwica stukała i chciałem ją podciągnąć, a ona nagle poluzowała się i jeden szakiel poleciał do wody – powiedział pierwszy.

– Gdy usłyszałem, że leci, przybiegłem pomóc - dukał drugi marynarz. Próbowaliśmy ją wyciągnąć, a wtedy ruszyła dalej.

– Jak to możliwe, do diabła? Musieliście ruszyć hamulec przed wkuplowaniem!

– Ledwie ją dotknąłem! Od razu poleciała! – płaczliwym głosem tłumaczył młody marynarz. - Chyba hamulec nie trzymał...

– Ile szakli w końcu się urwało?

– Liczymy, że około ośmiu...

– No to ładnie – powiedziałem chłodno, aby ich trochę postraszyć. - Armator was za to obciąży! Taka kotwica i tyle szakli, to kosztuje ładnych kilka dolarów...

Ale strachy na Lachy. Nikt nikogo jednak nie obciążył i nie obwinił. Nie było też dochodzeń i Izb Morskich. Armator stwierdził tylko sentencjonalnie, że takie jest morze, czasami da, czasami zabierze. Wynajęty holownik wyciągnął kotwicę z łańcuchem i w następnej podróży ją zabraliśmy.

Wspólne rejsy i przeżycia zjednały mi Kaszubów. Z niektórymi nawet się

zaprzyjaźniłem; zaproszono mnie na kaszubskie święta do Jastarni. Żal było schodzić, ale po kilku miesiącach wożenia cementu po Europie, wrócił wreszcie z urlopu niemiecki kapitan. Ku swemu zdumieniu, zastał inną załogę. Już się go nie bali!

W czasie jego nieobecności przekonali się o swojej wartości. Uwierzyli w siebie.

Udowodnili też, że bez Niemca można pobić wszystkie rekordy wyładunkowe. Wiedzieli już teraz, ile powinni zarabiać i że w razie krzywdy mogą zwrócić się do ITF-u. Dowiedzieli się również, że należy im się dobre jedzenie bez

żadnej łaski. Dlatego na powitanie niemieckiego dowódcy demonstracyjnie trzaskali drzwiami lodówki.

M/s „Startrader”

Pod nami roztaczał się przepiękny widok Alp. Chmury zatrzymały się na północnych stokach gór. Mogłem więc z samolotu podziwiać skąpane w słońcu szczyty, a w dolinach białe domki miasteczek. Wyglądało to tak, jakby potężny promień słońca wpadł w środek wysokich szczytów, ponieważ z południowej strony Alp znowu czekała na nas ściana czarnych chmur. Ale niebo nad Niceą było jasne. W dole rozlewało się niebieściutkie morze, przełamane długą linią białych plaż. W licznych zatoczkach chroniły się roje białych plamek - jachty. Niżej zaskoczyła mnie niezliczona ilość niebieskich oczek - baseny prywatnych posiadłości. Lazurowe Wybrzeże, raj na Ziemi!

Atmosfera wśród załogi była grobowa, a niechęć do zmustrowującego kapitana widoczna u wszystkich. Chciałem wiedzieć coś więcej, więc zabrałem się do przełamywania stref milczenia. Otóż nad naszym małym cementowcem położyły się cieniem dwie tragedie. Pierwszą było niedawne przewrócenie się siostrzanego „Scantradera”, który z polską załogą zatonął na Biskaju.

– My też przeszliśmy ciężkie sztormy, niedawno wypadł nam za burtę marynarz – opowiadał Bosman ze łzami w oczach. - Ten statek ma małe zanurzenie i strasznie telepie się w sztormie. Niemiec wysłał nas we trzech na bak,

bo cumy założone na polerach wyluzowały się za burtę. Nagle na dziób weszła potężna fala i zmyła marynarza, mojego przyjaciela. Widziałem, jak go niosło wzdłuż burty... Nic nie mogliśmy poradzić. Ledwośmy sami uszli śmierci. Odcięliśmy cumy i czołgając się po pokładzie dotarliśmy do nadbudówki. A ten Szwab nawet nie zawrócił! Kazał rzucić na wodę kilka kół ratunkowych i podać wiadomość przez radio. Powiedział, że nie może narażać statku w takim sztormie...

Milczałem, bo co było mówić. Bosman łykał łzy, ocierając oczy zaciśniętą pięścią. Potem zebrał się w sobie i ciągnął dalej.

– Stałem na mostku jak skamieniały. Ciągle nie mogłem uwierzyć, że to wszystko prawda. Wtem weszła znowu *dziewiąta fala* i poobrywała kilka nawiewników na pokładzie. Woda zaczęła wlewać się do ładowni, gdzie był cement. Stary zaczął szarpać mnie za rękę i coś tłumaczyć. W końcu zrozumiałem, że mam znowu iść na pokład i zakryć poobrywane nawiewniki brezentem. Wiedziałem, że muszę tam iść, ale cały dygotałem z zimna, czy też ze strachu i nie mogłem zrobić kroku. Wcisnęli mi do ust flaszkę, łyknąłem trochę wódy. Potem przewiązali mnie w pasie liną i wypchnęli. Myślałem, że już nie wrócę. Deszcz i łzy zalewały mi oczy. Ale udało mi się jakoś zakryć nawiewniki. Nie pamiętam, jak mnie ściągnęli z pokładu. Chorowałem potem kilka dni, podczas których Stary dostał ataku serca. Przeżył, w porcie zabrali go do szpitala. A na statku pojawił się nowy Niemiec, ten wariat, którego pan zmienił...

– Bos, nie martw się – powiedziałem, aby coś w końcu powiedzieć. – Idzie lato, nie będzie sztormów, a ja jestem normalny...

Zaczął się nowy czarter. Mieliśmy wozić francuski cement z Nicei do Aspra Spitia w Grecji. Uprzedzono mnie, że Grekom - eksporterom cementu - zbytnio się to nie podoba i mogą robić nam trudności.

Instrukcja na podróż była dziwna. Miałem dopłynąć do Grecji dopiero za tydzień, chociaż mogłem tam być za dwa dni. Popłynęliśmy więc jakby na wycieczkę.

M/s „Startrader”.

Dryfowaliśmy w co ciekawszych miejscach, na przykład przy Capri. Cała załoga z żonami, które pływały za darmo,

zażywała kąpieli morskich i słonecznych, a my poczuliśmy się, jak na statku pasażerskim. Podobnie, jak w latach poprzednich, wybrała się ze mną w rejs Mamuśka; tak nazywam moją małżonkę. W ten sposób zwykliśmy spędzać najpiękniejsze chwile naszego życia. Teraz te chwile miały trwać dwa miesiące.

Do pirsu w Aspra Spitia polecono mi zacumować nocą. Mój grecki agent był mocno zdenerwowany.

– *Captain*, uważaj żeby nie było *pollution*, żadnych rozlewów i cementu w powietrzu. Wszystko jest z ukrycia filmowane, ma być wykorzystane w tej cementowej wojnie...

Na szczęście wyładunek szedł sprawnie, a w wolnych chwilach udało nam się zwiedzić Delfy i Ateny. Pasażerki rzuciły się na zakupy. Mamuśka kupiła dwa futra, a ja jakąś amforkę do domowej kolekcji. Podobno była oryginalna, jak twierdził sprzedawca. Wszystko ma swój kres. W końcu więc musieliśmy ruszyć w powrotną drogę do Nicei. Tam miałem czekać dziesięć dni na załadunek. Stanąłem statkiem w przepięknej zatoczce Villefranche, leżącej tuż przy Nicei właśnie. Rzuciłem w wodę dwie kotwice, dziobową i rufową. Potem spojrzałem na boży świat. A na bożym świecie luksusowe jachty i wysokie skały, do których przyczepiły się śliczne kolorowe domki. Żyć, nie umierać. Codziennie spuszczaliśmy na wodę naszą staroświecką szalupę i pływaliśmy do Nicei. A kiedy nam się nie chciało, cumowaliśmy wśród luksusowych motorówek przy pomoście w Villefranche, budząc ogólne zainteresowanie turystów.

– Panie, jak głęboko pod wodę schodzi ta łódź?- zapytała jakaś kobieta, widząc że nasza szalupa jest kryta.

-Trzydzieści metrów – odrzekłem z powagą, z trudem powstrzymując się od

śmiechu. A baba na to, że Cousteau zanurzał się głębiej.

Któregoś dnia akurat przepływaliśmy obok wielkiego, prawie stumetrowego jachtu motorowodnego „El Bravo". Nagle z pokładu doleciał nas ojczysty język. Po powrocie na statek, natychmiast dopadłem ukaefki i zacząłem wzywać „El Bravo".

Zgłosili się od razu.

– Słyszałem, że macie polskich marynarzy – powiedziałem po polsku.

– Cała załoga jest polska, oprócz dwóch szwajcarskich stewardes – odrzekł męski głos.

– Czy mógłbym zatem zamienić kilka słów z kapitanem, z tej strony kapitan „Startradera"...

– Słucham pana, jestem kapitanem "El Bravo"...

– Miło mi, jest pan dowódcą na pięknym jachcie. Moje osiem pasażerek pyta, czy można go zwiedzić?

– Z przyjemnością będziemy was gościć. Nie mam na burcie swoich pasażerów.

Wyślę po was szybką motorówkę.

O umówionej godzinie ruszyliśmy ekskluzywną motorówką w stronę bielutkiego cuda. Dziewczyny się wystroiły, a ja wbiłem w mundur koloru *khaki*.

Przy trapie przywitał nas kapitan. Z kolei marynarz wachtowy kazał nam zdjąć buty, co mnie trochę zirytowało. Jak to wygląda, dziewczyny bez szpilek, a kapitan bez butów, chociaż w mundurze?

Irytowałem się niepotrzebnie. Taki, po prostu, był tu zwyczaj. A pokłady tak wypucowano, że nasze skarpetki pozostały białe. Kapitan okazał się starszym panem, byłym prezesem Polskiego Związku Żeglarskiego. Osobiście oprowadził nas po jachcie.

Oczy wyszły nam na wierzch. Takiego cuda jeszcze nie widziałem.

Klamki, uchwyty i tym podobne detale były pozłacane. Okrągła kryształowa winda jeździła tylko dwa piętra, ale kosztowała milion dolarów. Reszta też wprawiła nas w osłupienie. Wszystko było na najwyższy połysk - bary, salony, baseny, super kabiny, sprzęt do nurkowania, a nawet skutery wodne. Dwie szybkie motorówki chowały się w otwieranych burtach. W ładowni stał – do dyspozycji kapitana - najnowszy model Mercedesa, który wyjeżdżał przez rufową otwieraną furtę.

Na mostku szwajcarskie stewardesy polewały szampana, a kapitan przy okazji wspomniał, że takich szampanów ma całą chłodnię. Mnie bardziej zachwycało wyposażenie nawigacyjne. Bo było bowiem najnowszej generacji. Cały statek oglądaliśmy z mostku na ekranie wewnętrznej telewizji. Kapitan zabawiał nas opowiadaniami o swoich podróżach i portach, które odwiedzał jachtem. Opowiadał niezwykle interesująco, posiłkując się licznymi zdjęciami.

Występował na nich w towarzystwie różnych znanych osobistości. Zapamiętałem Fidela Castro, który często bywał na pokładzie, gdy jacht stawał w Hawanie.

-Kapitanie, jestem pod wrażeniem – przerwałem w pewnej chwili. - Czy można wiedzieć, kto jest właścicielem tego cacka?

-Właścicielem jest szwajcarski bankier – odpowiedział. - Przylatuje na jacht z rodziną lub przyjaciółmi. Wówczas organizuję *party*. Mam do dyspozycji złotą kartę kredytową. Wszystko kupuję sam. Samodzielnie też się rozliczam. Takie *party*, o jakim wspomniałem, kosztuje od dwudziestu do trzydziestu tysięcy dolarów. Latem pływamy po Morzu Śródziemnym, zimą po Karaibach. Czasami płynie wesołe towarzystwo, bywa, że tańcują na golasa, a ja ich wtedy filmuję. Oczywiście, tylko na życzenie... Mogę też zabrać za darmo w rejs swoją małżonkę, ale rzadko to robię...

– Kapitanie, mój statek nie jest tak wspaniały, jak ten jacht – rzekłem z pewnym trudem, bo właśnie wyobraziłem sobie, jak płynę po Karaibach z wesołym towarzystwem, a ów kapitan nas filmuje - ale zapraszam pana do nas jutro z rewizytą!

Nazajutrz przy burcie zacumowała motorówka. Na pokład naszego grata wdrapał się po trapie kapitan “El Bravo”. Był w nieskazitelnie białym mundurze.

– Witam na burcie „Startradera” - przywitałem go uściskiem dłoni.

– Panie kapitanie, prosimy o zdjęcie butów - zażartował mój wachtowy.

– Panie wachtowy, wyjątkowo dziś kapitan może wejść w butach - stwierdziłem z całą powagą, a wszyscy parsknęli śmiechem.

Potem usiedliśmy u mnie przy buteleczce whisky. Przez cały wieczór ciągnęły się marynarskie opowieści. Kapitan „El Bravo" potrafił opowiadać wspaniale, a ja mu nie pozostawałem dłużny.

Któregoś dnia sielanka w zatoczce pod Niceą nagle się urwała. Właśnie wpłynął tam duży rosyjski pasażer. A tak kopnął maszyną, że wszystkie statki pourywały się z kotwic. Potem dryfowały ku sobie lub na skały. Moja rufowa kotwica zahaczyła na dnie o łańcuch bojki cumowniczej. I to mnie uratowało. Nie wlazłem bowiem na bliską skałę, co niechybnie mi groziło. „EL Bravo" też zahaczył kotwicą, ale posłał nurka na dno i ten wysupłał mu kotwicę. Tymczasem *Rusek* niczym się nie przejmował. Natychmiast spuścił szalupy i dwa tysiące jego pasażerów ruszyło na ląd. Mnie natomiast cały dzień zszedł na walce z zahaczoną rufową kotwicą, którą tylko cudem udało mi się wyciągnąć.

Przeklinałem Ruska zdrowo.

Fala ruskich pasażerów zalała Villefranche. W ciągu kilku godzin wymienili w miejscowym banku ponad milion dolarów i bankowcy musieli szybko pojechać do Nicei po pieniądze. Potem cała ta szarańcza ruszyła na zakupy, jeszcze później do oddalonego o piętnaście kilometrów Monte Carlo, gdzie grano w ruletkę. Mieszkali

w najdroższych hotelach, a w restauracjach płacili prosto z walizek pełnych pieniędzy. Wszystko to opowiadał mój agent, który był agentem także ruskiego pasażera.

– Wiesz, *captain*, ten statek odprawia tylko jeden celnik – powiedział - a przecież wszyscy wiedzą, że tam pływa mafia od narkotyków!

Wkrótce potem siedziałem w barze otoczony Ruskimi. Młody człowiek obok miał na szyi długą szramę i gruby złoty łańcuch. Na palcach dźwigał wielkie pierścienie. Zagadnąłem go po rosyjsku. Aż podskoczył na krześle. Uspokoił się, gdy powiedziałem kim jestem.

– *Ad kuda dieńgi bieriosz?*- zapytałem w pewnej chwili z uśmiechem.

– *U nas dienieg mnoga, wot tak, szoł szoł i pa darogie naszoł* - odpowiedział poważnie.

Wieczorem podekscytowany agent znowu relacjonował.

-Wiesz, wszystkie taksówki z Nicei wożą Ruskich do Monte Carlo na ruletkę, a dzisiaj widziałem młodą dziewczynę, która kupiła sobie ciuchów za dziesięć tysięcy dolarów...

-Ty lepiej się nimi nie interesuj, bo cię jeszcze zarżną - postraszyłem go trochę.

– *Captain*, ja ich się boję jak ognia!

Któregoś dnia wracaliśmy szalupą z Nicei. Akurat dzieciaki opowiadały sobie wrażenia z delfinarium, gdy nagle zerwał się silny Mistral. W jednej chwili fala podskoczyła i rzucało naszą łupiną ku górze i dołu.

– Jezus, Maria! Toniemy - piszczały żony i dzieci, kładąc się w popłochu na dnie szalupy.

– Drugi pilnuj, żeby nam silnik nie stanął, bo będziemy siedzieli na skałach! – krzyknąłem przebijając wichurę.

Udało się. Przeszliśmy bezpiecznie obok skał i wpłynęliśmy na wody zatoki. Potem w pośpiechu wdrapaliśmy się na statek. Szalupę jednak musiałem zostawić za rufą na holu. Nawet tu, w zatoczce, fala była za duża, aby szalupę wciągać na pokład.

– *Captain*, koniec wakacji, wchodzicie dziś do portu - zameldował przez ukaefkę agent.

Jednak wejście do małego portu w Nicei nie było wcale takie proste.

Przede wszystkim było wąskie, a w dodatku wchodziliśmy rufą i bez holowników. Dobrze, że miałem do dyspozycji dwie maszyny i dwie śruby. Manewrowałem nimi tak, jakbym jeździł na nartach.

– Lewa maszyna pół naprzód, prawa pół wstecz - darł się na skrzydle pilot.

Trzymałem rączki telegrafów w taki sam sposób, jak kijki narciarskie, wykonując charakterystyczny ruch skrętu w prawo. Po chwili huk powietrza obu startujących maszyn zagłuszał wszystko wokół. Tym razem wiatr okazał się sojusznikiem, dopychając statek do kei. Znowu udało się nigdzie nie huknąć, omijając stojące tu gęsto stateczki i jachty.

Załadunek trwał kilka dni, bo nieoczekiwanie zabrakło cementu.

Mogliśmy więc znowu wybrać się na wycieczkę. Tymczasem zawitał mój syn Radek z rodziną. Moją szczecińską Vectrą przedarli się z Polski przez Alpy. W ten sposób mieliśmy do dyspozycji samochód. Na pierwszy ogień poszło Księstwo Monaco, ze słynnym kasynem gry w Monte Carlo. Na trasie czułem się jak mistrz kierownicy na słynnej rajdowej trasie. Od czasu do czasu jednak zatrzymywaliśmy się, aby podziwiać widoki. W dole, wśród urwistych skał, w lazurowych zatoczkach kusiły białe jachty. Na wjeździe do Monaco zapraszał ogród botaniczny. Ale niebawem ukazał się naszym oczom widok jak z bajki. Wśród palm i kaskadowych fontann wyrósł w całej okazałości pałac kasyna Monte Carlo. Przed wejściem przysypiały rolls roysy i lamborgini. A pilnowali je kierowcy ubrani w liberie.

Raz kozie śmierć- pomyślałem. I zaprosiłem całą rodzinkę na ruletkę.

Wykupiłem bilety i żetony, rozdałem po równo.

– A teraz idziemy się hazardować! – zakomenderowałem. – Każdy kowalem swego losu! Macie wygrać fortunę!

Wiedziałem, że tego banku nie rozbijemy. Szybko zresztą wszystko przegraliśmy.

Ale zabawy było co niemiara. No i przyjemnie było popatrzeć, jak przegrywają inni.

Żeton kosztował od dziesięciu do stu tysięcy dolarów. Cenę można było negocjować. W pierwszej sali grali przeważnie turyści, a oprócz ruletek, ustawiono tam też stoły do różnych gier w karty. Obok urządzono salę automatów. Zauważyłem tam Włocha, który równocześnie obstawiał regularnie ruletkę, wygrywając wysokie sumy.

– Mamuśka, spójrz, spadł pod stół żeton za dziesięć tysięcy dolców, nadepnij go...- szepnąłem żonie w ucho.

– Sam sobie nadepnij – odpowiedziała. – Naprawdę nie widzisz tych kamer pod sufitem?

I żeton leżał sobie spokojnie obok mojej stopy. W pewnej chwili zjawił się facet z obstawy, podniósł go i oddał Włochowi, który nawet nie okazał cienia zainteresowania.

– Stawiamy wszystko na czerwone - usłyszałem za plecami polską mowę.

– Wszystko? – zaoponował młody blondyn. – A może choć trochę się pobawimy?

– Mam dziś farta, tylko na czerwone! – obstawał przy swoim brodacz w średnim wieku.

– No dobrze, skoro tak chcesz - zgodził się blondyn, stawiając piramidę żetonów na czerwone.

Kulka poszła w ruch i po chwili wylądowała na czarnym.

– I co? – zapytałem zjadliwie po polsku - Skończył się panom fart?

Popatrzyli na mnie spłoszeni. Polak? Skąd tu Polak? Ale potrafili się znaleźć.

– E tam, nic się nie stało – odrzekł starszy z nutą lekceważenia w głosie.

– Przed kilkoma minutami wygraliśmy w innym miejscu...

Aby wejść do następnej sali, trzeba było mieć na szyi krawat. Tutejsze stawki były szokiem dla normalnego zjadacza chleba. Niektórzy ów szok przytępiali wódką w barze.

Wyszliśmy na zewnątrz, głęboko wdychając świeże powietrze. Potem wsiedliśmy do auta i ruszyliśmy zwiedzać całe Księstwo Monaco, liczące trzy kilometry i to z pałacem księcia Rainiera III. Wypoczywaliśmy nawet na przepięknej plaży, gdzie wokół leżały dziewczyny w toplesie. W przezroczystej wodzie pływały rozgniewane ryby, przeciskające się między kąpiącymi. Specjalnie się nas nie bały.

Później odwiedziliśmy również inne sławne miejscowości Lazurowego Wybrzeża. Zajrzeliśmy do Cannes, jak również San Remo, tuż za niezauważalną włoską granicą.

A w Nicei noce spędzaliśmy na miejskich placach, wypełnionych po brzegi turystami. Zajadaliśmy się owocami morza i słuchaliśmy krążących między stolikami orkiestr. Bo Nicea nigdy nie zasypiała... To były wspaniałe chwile, na dodatek spędzone z rodziną. Są na świecie takie miejsca i takie chwile.

Warto ciężko pracować, aby je dotknąć i przeżyć.

Rio de Janeiro

Wreszcie ziściły się nasze marynarskie sny. Oto m/s „Generał Zawadzki” wpłynął do najpiękniejszego portu świata – Rio de Janeiro. Na dodatek zacumowaliśmy w samym centrum miasta! I mieliśmy stać tu przez miesiąc! Tyle bowiem zamierzano załadowywać nas żelazem... Żyć, nie umierać.

– Halo, jest tam gdzieś kapitan? - wołał po polsku za burtą piskliwy kobiecy głos.

Wychyliłem się ze skrzydła i spojrzałem w dół. Przy burcie kołysał się lekko na wodzie piękny jacht. Z jego pokładu machały ku nam nieznane dziewczęta.

– Jestem tutaj! - odkrzyknąłem zaskoczony, że w Rio de Janeiro nawet dziewczyny mówią po polsku.

– Czy możemy wejść na pokład?

– Oczywiście! Już opuszczamy trap!

Opuściliśmy trap, a po chwili wdrapała się na pokład „Zawadzkiego” kolorowa, rozgadana kilkunastoosobowa wycieczka, z przewagą dziewcząt! W strojach plażowych! Prowadziła ją pani Irena. Kiedy już usiedliśmy w salonie, okazało się, że pani Irena jest nie tylko z pochodzenia Polką i właścicielką pięknego jachtu, ale także wicedyrektorem amerykańskiego banku Chase w Rio. Zaś towarzyszący jej mąż, Hiszpan Carlos, był dyrektorem miejscowej elektrowni.

Reszta towarzystwa to ich przyjaciele. Oczywiście z tak zwanej socjety.

Przyjęliśmy ich wszystkich ze staropolską gościnnością, po czym zostałem zaproszony z Ochmistrzem na jacht. Poczułem się prawdziwym milionerem. Załoga jachtu roznosiła zimne trunki, a my pożeglowaliśmy wokół wysp Rio, gdzie widoki dosłownie zapierały dech. Od czasu do czasu zażywaliśmy kąpieli. Podziwiałem statuę Chrystusa, stojącą na górze Corcovado, jeden z symboli Rio. Urzekała wspaniała plaża Copacabana, o której już nawet śpiewano piosenki. W oddali Głowa Cukru, na którą właśnie wolniutko wdrapywała się linowa kolejka.

I taki był początek mojej brazylijskiej przygody. W następnych dniach pani Irena z Carlosem często zapraszali mnie na ciąg dalszy wspólnych szaleństw. Odwiedzaliśmy inne jachty, bywałem w ich domu, a nawet w niezwykle ekskluzywnym klubie, który czynny był na okrągło. Mieścił się na jednej z wysp, pilnowali go goryle i było tam właściwie wszystko. W pewnej chwili pomyślałem, że można by w tym klubie spędzić resztę życia, bawiąc się, zajadając frykasy i uprawiając różne sporty.

Naturalnie, gdyby się było milionerem.

Ale pewnego razu Carlos zabrał mnie samochodem do dzielnicy biedy, która rozlewała się na wzgórzach wokół Rio. Te nędzne domki z blachy i kartonów nazywały się *favelas*. Między domami, w błocie i śmieciach, bawiły się dzieci

i poszczekiwały wychudzone psy. Byłem zaszokowany i przerażony.

W pewnej chwili zatrzymał nas uzbrojony strażnik. Carlos opuścił szybkę.

– A, pan Carlos! Proszę jechać...

– Nie boisz się tu wjeżdżać, Carlos? – zapytałem później.

– Mnie tu wszyscy znają. Daję im prąd z naszej elektrowni. Za darmo!

Ku mojemu zdziwieniu, przejechaliśmy bezpiecznie. W dodatku wszyscy nas pozdrawiali. Było to bardzo przyjemne, chociaż nie przytłumiło widoku okropnej nędzy, jaka wyzierała tu z każdego kąta. Rio de Janeiro, jedno z najsłynniejszych miast świata, pulsujące bogactwem, karnawałem, pięknem, ukazało mi nagle swoją drugą twarz. Potem, przez dłuższy czas, chodziłem przygnębiony. Poczułem bowiem całą swoją bezsilność. Zrozumiałem, że nasz świat nie jest do naprawienia. A próby jego naprawy nie są na siły jednego człowieka.

Na statek przyjechał shipchandler, Piotr. On także swobodnie rozmawiał po polsku. Jego ojciec, pułkownik u Andersa, ożenił się we Włoszech w czasie wojny. Piotr był owocem tego związku. Jego wizyta pozwoliła mi zapomnieć o *favelas* i otrząsnąć się z przygnębienia. Piotr pomagał mojej załodze w różnych sprawach, woził nas na wycieczki, nieustannie opowiadał kawały, a nawet zawiózł nas na koncert Erika Claptona. Jako pół krwi Włoch, zaprosił mnie któregoś popołudnia do Klubu Włoskiego na przyjęcie. Było wspaniale. Stoły suto zastawione. Prawdziwa włoska

orkiestra. Soliści śpiewający neapolitańskie serenady. W klubie siostra Piotra, Marysia, tańczyła tylko ze mną. Wszakże byliśmy bacznie obserwowani przez włoską mamę i resztę zazdrosnych Włochów. Zdołała mi jednak wyznać, że mimo swojej czterdziestki wciąż czeka na wymarzonego Polaka, gdyż tylko Polakowi jest zdecydowana oddać rękę.

Którejś niedzieli zajechał na „Zawadzkiego" polski ksiądz, pod przewodnictwem którego pojechaliśmy wszyscy do kościoła, na mszę. W kościele ksiądz najpierw nas pobłogosławił, a potem – już w trakcie kazania – wyraził wdzięczność kapitanowi, że przywiózł załogę do kościoła, a nie do knajpy. Po mszy zebraliśmy się w obszernej zakrystii, gdzie ksiądz podjął nas kawą i słodyczami. Mieliśmy możliwość poznania miejscowej Polonii. Polskie zakonnice z uśmiechem podawały słodycze, a my opowiadaliśmy brazylijskim rodakom o kraju, do którego bardzo tęsknili. Jedna z sióstr poprosiła mnie o polską banderę dla polskiej szkoły w Rio. No i oczywiście ją dostała.

Dostaliśmy też zaproszenie na wieczór do Klubu Polskiego. A tam, na wieść, że mają zawitać marynarze z kraju, dosłownie zawrzało. Potem już tylko sala huczała od toastów, a polskie dziewczyny z Rio porywały moich chłopaków do tańca. Zwyciężyłem w licytacji, z której dochód przeznaczony był na polską szkołę w Rio. Ze wszech miar był to bardzo udany wieczór. Zawarliśmy wtedy wiele przyjaźni, które przetrwały próbę czasu.

Mimo tych wszystkich zdarzeń natury towarzyskiej i naszego zapracowania na statku, znaleźliśmy jednak czas na *Rio by Night*. I muszę od razu przyznać, że niewiele jest tak wesołych miejsc na świecie, jak Rio de Janeiro. W niezliczonych nocnych klubach, dyskotekach, barach i restauracjach trwał, po prostu, nieustający karnawał. Przewalały się tam tysiące ludzi. Zalane potokami światła ulice tańczyły w rytm brazylijskiej muzyki. Wszystko to razem miało zniewalający urok. W ekskluzywnych *churrascarias* kilkunastu kelnerów, odzianych w narodowe stroje, dwoiło się, i troiło, aby obsłużyć wygłodniałych nocą smakoszy. Oferowano – między innymi naturalnie – czterdzieści różnych gatunków mięs, a każdy nadziany na inną szpadę. Mięso popijało się czerwonym winem, lub C*aipirinha*, czyli bimbrem *Cachaca* zmieszanym z cukrem, limonką i lodem.

Zauważyłem, że najlepiej bawili się Grecy. Tłukli w tańcu nieprawdopodobne ilości talerzy, które kelnerki znosiły im bez szemrania. Potem jedli i pili, aby w chwilę później zanurzyć się w seksownej *Lambadzie*.Takie widoki uderzały w nas, jak obuchem. Zwłaszcza, że cała sala wyłożona była ogromnymi lustrami, w których odbijały się tańczące nagie, piękne dziewczęta. W pewnej chwili zgasło światło, a na środku sali zaczął się najprawdziwszy karnawał. Oto zatańczyły sambę smukłe dziewczyny w bogatych, karnawałowych strojach, a po chwili nagła zmiana nastroju i nastąpiła *Macumba*, czyli tutejsza indiańska magia przemieszana z elementami religii katolickiej.

A kiedy już wydawało się, że utkniemy w tym nastroju na amen, znowu szybki rytm *Lambady*. Szybko porwałem do tańca najpiękniejszą dziewczynę, a kiedy szepnąłem jej do ucha, że jestem Polakiem, wyznała w szeptanym rewanżu, że jej dziadek nazywał się Walasek.

Z Marysią.

Daleki Wschód

Po długim, bo prawie miesięcznym załadunku żelaza w Rio de Janeiro, m/s „Generał Zawadzki” popłynął na Daleki Wschód. Po miesięcznym przelocie przez dwa oceany pierwszym portem był Singapur. Bunkrowanie na redzie pełnej statków trwało kilka godzin. W tym czasie należało popłynąć na ląd i kupić tanią tutaj elektronikę. Załoga wróciła obładowana: telewizorami, kamerami, video, wieżami i innym sprzętem. Wszyscy szczęśliwi, że udało się kupić tak tanio.

– Kapitanie uważaj na piratów – powiedział mi Agent. – Oni zawsze wiedzą, co masz na burcie. Będą znali twą deklarację celną. No i mają swoich informatorów w sklepach... Po napadzie uciekają na szybkich motorówkach, kryją się między rafami, gdzie jest płytko i gdzie nasze okręty wojenne nie mogą dotrzeć...

Potem pokazał na mapie rejon, gdzie ostatnio było kilkadziesiąt napadów, a my wypłynęliśmy z duszą na ramieniu. Bo cóż można zrobić szybkiej motorówce, uzbrojonej w karabiny maszynowe, kiedy ma się do dyspozycji strumień wody z węży strażackich? Podczas przejścia przez niebezpieczny rejon, który przepływaliśmy w nocy, prawie cała załoga była na nogach. Pech chciał, że w samym środku akwenu stanęła maszyna. Staliśmy

w dryfie, usuwając awarię prawie godzinę. Marynarze przy burtach wypatrywali piratów. Ale mieliśmy szczęście w nieszczęściu, bowiem nikt nas nie zaatakował. Tu trzeba powiedzieć, że na ogół piraci najpierw napadają na kapitana, bo wiedzą, iż ma pieniądze w kasie. No i w ten sposób pozbawiają statek dowództwa.

Kiedy przypłynęliśmy na redę Bangkoku, wokół statku zaroiło się od kolorowych łódek. Zanim cokolwiek zrobiliśmy, pofrunęły w powietrze kotwiczki z linkami i po chwili na wszystkie nasze burty wdrapywali się już tubylcy. Potem rzucali w stronę wody drabinki, wciągając na górę dziewczyny.

– Jezus, Maria! Co się dzieje? – krzyczał Chief. - Czy to też piraci?

– Bosman! – wrzasnąłem na pokład. - Zatrzymać ten abordaż!

Statek nie był jeszcze odprawiony przez imigration i celników, przez co mogli nam za tych *pasażerów* wlepić potężną karę. Nikt jednak nie był w stanie zatrzymać wdrapujących się na pokład dziewczyn. Zresztą załoga wcale się do tego zbytnio nie paliła. Wkrótce na mostku stało już kilka ślicznych dziewczyn, przeszkadzając mi w manewrach rzucenia kotwicy.

– Panie Chiefie, proszę spróbować wygonić te dziewczyny na skrzydło, bo mi się ręce trzęsą przy telegrafie!

W końcu jednak jakoś rzuciłem kotwicę. A tymczasem statek był już pełen tuziemców. Wiedziałem, że nie wolno mi ich wygonić, bo zastrajkują dokerzy i nie będą

wyładowywać statku. Takie przypadki już tu były! Nieproszeni goście szybko rozbili namioty na wszystkich naszych pokładach, sprawnie rozkładając się ze straganami, kuchniami i barami. Zapachniało egzotycznymi potrawami, zabrzmiała muzyka. Dziewczyny zaczęły tańczyć dla marynarzy, z których wielu było już tatusiami.

– Panie Chiefie! – wydałem polecenie przez ukaefkę. – Proszę zamknąć wszystkie korytarze, magazynki, pilnować, żeby nas nie okradli!

– Panie Kapitanie! – odpowiedział. – Włażą wszędzie, gdzie tylko możliwe.

Wyganiamy, a oni wracają...

Wtem zapukano do moich drzwi i po chwili miałem w kabinie starszą, silnie wysłużoną dziewczynę.

– *Captain*, ja jestem Mama San, nie potrzebujesz czegoś? A może masz coś do sprzedania?

Od Agenta dowiedziałem się, że Mama San to bardzo ważna w tych stronach osoba. Załatwia wszystko, wszystko może i należy ją traktować z szacunkiem, gdyż związana jest z miejscową mafią.

– Dziękuję – odrzekłem więc z pewną galanterią. – Niczego nie potrzebuję, ale mam na burcie niepotrzebne drzewo sztauerskie...

– *O'key, no problem*, zabieram, ile za nie chcesz? - odpowiedziała Mama San. Mama San, jak się okazało, rzeczywiście rządziła wszystkim. Telefon zadźwięczał.

– Panie kapitanie - meldował oficer wachtowy - pojawiła się jakaś druga, fałszywa Mama San, zebrała od marynarzy nieco dolarów zaliczki za dziewczyny!

– No i co? - zapytałem.

– No i znikła. Z forsą i dziewczynami....

– No to śmierć frajerom, jak mawiają, ale zamelduj o tym prawdziwej Mamie San...

Jednak forsa przepadła, jak w studni. Puk, puk i w drzwiach znowu stoi Mama San. Tym razem z dymiącymi talerzami.

– *Captain*, przyniosłam specjalnie dla ciebie przygotowane owoce morza!

Na talerzach smakowicie piętrzyły się krewetki, langusty i ośmiornice, za którymi przepadam. Nie wytrzymałem, zjadłem to wszystko. I znowu okazało się, że żarłoczność nie popłaca. W następnych trzech dniach rozchorowałem się na żołądek.

– Cóż, *Captain* – tłumaczyła Mama San - ty nie zwyczajny naszej kuchni...

Na pokładach nadbudówki gotowano przeróżne smakołyki dla dziewczyn i dokerów pracujących w ładowniach. Podczas inspekcji próbowałem czasem tych specjałów; przeważnie były diabelnie pikantne.

Zorganizowaliśmy wycieczkę do miasta. Obejrzeliśmy stare miasto, pałac króla, którego portretami obwieszone było całe miasto. Jak się później dowiedziałem, naród kochał i szanował swego króla. Odwiedziliśmy też farmę krokodyli i obejrzeliśmy mrożący krew w żyłach *show*, w którym występowały krokodyle. Miałem również okazję pogłaskać żywego tygrysa bengalskiego i przejechać się na słoniu. Na wszelki wypadek, dla wątpiących, kazałem nagrać te przygody na video. Byli też inni ryzykanci wśród załogi. Czwarty Mechanik, na przykład, położył się pod spacerującymi słoniami. Szkoda tylko, że nie dało się zwiedzić Bangkoku *by night*, o czym krążyły legendy.

Po pięciu dniach wyładunku odpłynęliśmy na Tajwan, gdzie królowały kolorowe świątynie. Ale rozczarowała mnie tamtejsza biurokracja. Za przykład może służyć mój ząb.

Najpierw skierowano mnie do lekarza ogólnego, żeby wypisał karteczkę do dentysty. Ogólny chciał sprawdzić, jaki to ząb, ale nie miał właściwych narzędzi. Więc uwierzył mi na słowo, że to ósemka. Prosiłem dentystę, żeby sprawdził, może to siódemka, ale odmówił. Całe szczęście, że była to jednak ósemka i to ją ostatecznie zaplombował. Odmówił także sprawdzenia pozostałych zębów, bo takiego zalecenia nie znalazł w piśmie ogólnego. I tak było tu ze wszystkim.

Miejscowi, sławni elektronicy nie potrafili zreperować na statku radiostacji, co zdenerwowało Radiego. Poszedł więc do miasta, gdzie kupił w sklepie niewielki element i naprawił radiostację sam.

- *Sorry, Captain* – powiedział przepraszająco Agent. - U nas zwykle składa się elektronikę z części sprowadzanych z Japonii.

Pożegnaliśmy Tajwan i wyruszyliśmy na Filipiny. Wcześniej pracowałem przez trzy lata z Filipińczykami, nasłuchałem się niesamowitych opowieści i teraz miałem okazję to sprawdzić. Filipiny były niebezpieczne i gorące, jak wulkany od czasu do czasu tu wybuchające. Rzuciliśmy kotwicę na redzie Manili. Ale natychmiast opanowały statek dziewczyny, podobnie jak w Bangkoku. Jednak tym razem porządku pilnowało dwóch miejscowych wachtowych, uzbrojonych w pistolety maszynowe.

Zamustrowało też na statek dwóch celników, dwóch facetów z *imigration*, dwóch agentów i specjalny tajniak do mojej osobistej ochrony. Wszyscy oni mieli z nami krążyć po wyspach przez cały miesiąc. Tymczasem Agenci

poinformowali mnie, że na Filipinach trwają walki między armią rządową a tak zwaną Nową Armią Ludową, szkoloną w górach przez chińskich komunistów. Ten malowniczy pejzaż uzupełniały uporczywe walki katolików z muzułmanami, szefów miast z bossami wysp, jak również krwawe rzezie, organizowane przez wałęsające się po kraju watahy bandytów. Wszyscy oni mieli do dyspozycji spore prywatne armie. Nie wyglądało specjalnie dobrze. A jeszcze powiadomiono mnie, że nasz statek będzie musiał przepłynąć przez piracki archipelag Tawi-Tawi, gdzie rządzi pirackie państwo, któremu nikt na razie nie może dać rady. Agenci dodali jednak, że mają tam – znaczy, na archipelagu - swoich ludzi i powiedzą mi, którędy i kiedy mam przepływać.

Manila była fantastyczna. Zwiedzałem ją z moim uzbrojonym gorylem, który zwierzył mi się, że jest mistrzem walk dalekowschodnich. Zafascynowała mnie dzielnica cudów. Była wprost fantastyczna. Szkoda tylko, że nie pozwalano mi filmować.

Najwspanialsza była jednak wycieczka, na którą wybrałem się razem z załogą. Udaliśmy się do wodospadów, tam gdzie Marlon Brando kręcił film „Jeźdźcy Apokalipsy". Płynęliśmy po dwóch w wąskich łódeczkach, zmierzając w górę rzeki. Filipińscy wioślarze dawali darmowy pokaz swej fizycznej sprawności. Albo wiosłowali, albo skakali do wody, odbijając się od skał, tkwiących na dnie rzeki. Podczas gdy oni skakali, my - czyli pasażerowie - z najwyższym trudem utrzymywaliśmy balans, siedząc do

pasa w wodzie. Niekiedy rwąca rzeka zmieniała się w pianę na progach, a wioślarze ciągnęli łódkę pod górę, niemal pod kątem trzydziestu stopni. Był to tym większy wyczyn, że my siedzieliśmy w tych łódkach. Brzegi rzeki pokryte były buszem, z którego wypływały wspaniałe wodospady.

Ponieważ byłem kapitanem, przydzielono mi najlepszych wioślarzy. Wyprzedzili całą grupę w szaleńczych zawodach. Filmowałem to wszystko, obawiając się tylko, że zmoczona kamera wpadnie mi w końcu do wody. Przez cztery godziny przedzieraliśmy się w górę rzeki, co chwila podziwiając przepiękne wodospady, zaglądając do pieczar, albo wypływając na jeziora, z których wypływały rzeki. Powrót z góry, na pełnym biegu, kiedy to lawirowaliśmy między skałami, był równie fascynujący.

Nasz statek krążył po filipińskich wyspach przez miesiąc. Zawijaliśmy do rożnych tutejszych portów, żeglując nieraz z prądem sięgającym ośmiu węzłów. Wpływaliśmy między nie oznakowane rafy koralowe i cumowaliśmy w buszu, a wszystko bez holowników. W Tabaco wybraliśmy się na czynny wulkan, który - jak mówili tubylcy – miał właśnie wybuchnąć. Na szczęście wybuchł po naszym wypłynięciu... Organizowałem też wycieczki szalupą w busz lub na przepiękne plaże. Zawsze jednak pod opieką naszych stróżów. W małym porciku, na wyspie Mindanao, gdzie większość muzułmańska wyrzynała katolików, na odprawie zjawił się jeden z bossów wyspy. Siadł, zapalił cygaro, położył na stół granat i kategorycznie stwierdził, że należy mu się skrzynka whisky.

- Ochmistrz! – krzyknąłem. - Skrzynka whisky dla tego pana!

W każdym z portów trzeba było dawać wysoki haracz i wynajmować dodatkowo uzbrojoną ochronę statku. Raz tylko zostałem nie koronowanym królem wsi i mogłem po niej spacerować bezpiecznie. A wszystko dlatego, że zaprosiłem na statek kilkudziesięciu dzieciaków z miejscowej szkoły. Nikt wcześniej tego nie zrobił. Było to dla wsi całkowicie nowe i wyjątkowe doświadczenie. Podjęliśmy uczniów w mesie słodyczami i różnymi napojami, przygotowanymi przez kucharza specjalnie na tę okazję. Wręczyliśmy im też prezenty. Potem było pokazywanie statku i prezentacja świeżo nagranego na video filmu, dokumentującego ich pobyt na pokładzie. Dzieci podziękowały załodze piosenkami. Następnego dnia Agent powiedział, że szkoła ogłosiła mnie nie koronowanym królem wsi.

W najbliższych dniach byłem oprowadzany po wsi przez dzieci i dorosłych, a nawet zapraszany do domów na przyjęcia. Tam częstowano mnie filipińskimi przysmakami narodowymi, w rodzaju potrawy z psa i *balota*, czyli jajka, zawierającego kurczę w środku. Jajko trzeba było szybko łyknąć, wszakże nie zaglądając do wewnątrz, gdyż nieszczęsne kurczę miało już pióra, oczy i dziobek.

Do mojej dyspozycji oddano popularny na Filipinach tricykl, czyli rower z przymocowaną do trzeciego kółka przyczepką. Jednak największą radość sprawiłem dzieciom, kiedy zamieniłem pedałującego, zmęczonego Filipińczyka

i sam woziłem go po wsi. Trzeba przyznać, że tamtejsze dzieci witały nas serdecznie w każdym porcie.

Kiedy tylko przybijaliśmy do kei, natychmiast wołały:

- *Hi, Joe! Hi, victory Joe!*

Dla nich byliśmy amerykańskim Joe, zwycięzcą, wyzwolicielem spod okupacji okrutnych Japończyków.

No, ale w końcu trzeba było zanurzyć się w piracki archipelag Tawi-Tawi. Agenci dzwonili do swoich ludzi i zalecili mi trasę oraz czas przepłynięcia tego najbardziej niebezpiecznego rejonu Filipin. Obyło się więc bez nieszczęść, ale emocji mieliśmy sporo. Potem pozbyliśmy się specjalnej asysty na statku i popłynęliśmy do Indonezji. Tymczasem ledwie ochrona nas opuściła, nagle pojawiły się nocą echa trzech szybkich motorówek. Szły za naszą rufą ze dwie godziny. Załoga znowu stanęła w pogotowiu i wyczekiwała. Zastanawialiśmy się wspólnie, czy te motorówki to piraci, czy też obiecana nowa obstawa. Ale motorówki skręciły w bok po przepłynięciu niebezpiecznego miejsca i sprawa sama się wyjaśniła, to była nasza ochrona.

Indonezja.

Potem była Indonezja, znowu Singapur i Kanał Sueski, który przepływaliśmy w końcowej fazie wojny amerykańsko-irackiej. Właśnie wojska amerykańskie zaatakowały na lądzie. Załoga wypatrywała na niebie nadlatującej rakiety. W radiu mówili o możliwości ataku bronią chemiczną i biologiczną. Kanał, pełniący strategiczną rolę, był jednym z obiektów najbardziej narażonych na atak. Nie mieliśmy na statku ubrań ochronnych, zwykle stosowanych w razie takiego ataku, gdyż armator stwierdził, że zagrożenia nie ma. Zapłacono nam tylko po 4 dolary dziennie, jako rekompensatę za przebywanie w strefie wojennej. Owe całe 12 dolarów przekazałem, tak jak cała załoga na fundusz

budowy marynarskiej kaplicy w szczecińskiej Katedrze, bo przecież Ktoś tam wysoko nad nami czuwał. Bo po takim rejsie wrócić cało i zdrowo do domu? No, przyznajcie sami! Mieliśmy szczęście!

Mayday last time

Życie bywa tak zaskakujące, że nigdy nie wiadomo, co z czego może wyniknąć. Oto płynęliśmy „Powstańcem Listopadowym” po Biskaju. Morze nie było spokojne, ale też nie sprawiało większych kłopotów. Zdążaliśmy na planowy remont do stoczni w Lizbonie, mając w rezerwie trochę czasu. I nagle usłyszeliśmy w ukaefce rozpaczliwe wołanie:

– Mayday! Mayday! Mayday! Last time!

Nasłuchiwaliśmy czujnie, ale sygnał się nie powtórzył. Jak się potem okazało skończyły im się baterie ukaefki, wyładowane od wielogodzinnego wołania. Wystrzelali też wszystkie rakiety. Jednak nikt nie pospieszył im na ratunek. A była to przecież bardzo uczęszczana trasa, zaledwie sześćdziesiąt mil od portugalskiego wybrzeża. Zaczęliśmy uważnie przeczesywać morze.

No i w końcu zauważyliśmy mały trimaran ze złamanym masztem. Na pokładzie miał trzech bardzo wyczerpanych Francuzów.

Wydałem polecenie wyciągnięcia rozbitków. Byłem najgłębiej przekonany, że tylko na to czekali. A tu pełne zaskoczenie. Kapitan jachtu ze złamaną ręką, z trudem wdrapał się na nasz pokład. Nazywał się Xavier Sergent, o czym dowiedziałem się później. Teraz stanął przede mną, po czym kategorycznie oświadczył:

– Kapitanie, jeśli chcesz nas ratować, to tylko razem z jachtem.

Nie zostawimy go samego na pastwę fal... Moje tłumaczenia, że statkowi brak dźwigu, nie trafiały mu do przekonania.

Tymczasem załoga „Powstańca” wciągnęła na burtę najbardziej wyczerpanego, młodego żeglarza. Pod przewodnictwem matki chrzestnej statku, Elżbiety Marszałek, która akurat płynęła z nami w swym dziewiczym rejsie, zajęto się przywracaniem mu zdrowia. Widząc to wszystko, zacząłem namawiać kapitana Sergenta do pozostania na naszym pokładzie. Zdecydowanie odmówił, po czym chwiejnym krokiem poszedł w stronę trapu. Podrapałem się w głowę. Co tu robić? Przecież nie mogę pozwolić, aby ten szaleniec zginął! Zaproponowałem więc holowanie trimarana. Francuski kapitan przyjął propozycję z wyraźną ulgą. Ale uparł się, że pozostanie na swoim pokładzie.

Po czym zszedł po trapie. Nie było rady, posłałem mu do pomocy mojego Drugiego Oficera. Potem zawiązaliśmy jacht na szelkach i połączyliśmy z bardzo długimi cumami.

Tak sprzężeni, zaczęliśmy holowanie do najbliższego portugalskiego portu.

Co pewien czas odbierałem na ukaefce meldunki z trimarana. Nadawał je Drugi, którego akurat dopadała morska choroba i silnie cierpiał. Nic dziwnego, zszedł przecież z pokładu trzydziestotysięcznika! Mimo dolegliwości, zapewniał mnie, że na jachcie wszystko jest

OK i że możemy płynąć szybciej. Ale nie szaleliśmy. Płynęliśmy z szybkością ośmiu węzłów. Można było sobie na to pozwolić. Holowanie odbywało się z niedużą dewiację od służbowego kierunku, a w dodatku mieliśmy jeszcze dzień rezerwy do chwili rozpoczęcia remontu w Lizbonie.

Tymczasem młody żeglarz, imieniem Thomas, powoli dochodził do siebie.

Wreszcie wydobrzał tak dalece, że mógł opowiadać. Otóż płynęli z Algierii do Francji. W takiej podróży Thomas znalazł się po raz pierwszy. Brakowało mu nie tylko doświadczenia, ale również psychicznej odporności na poważniejsze niebezpieczeństwa.

Przed rejsem wydawało mu się, że morze będzie jak stół, piękne zachody słońca, same przyjemności. A tu nagle potężny sztorm! I łamiący się maszt!

Kiedy ostatecznie zamilkła ukaefka, a nikt nie nadpływał z pomocą, zrozumiał, że to koniec. Nie mógł jednak w to uwierzyć. Jak to – koniec? Umrzeć w młodości?

Tak blisko Francji? Jeszcze teraz, gdy to opowiadał, miał w oczach strach.

I nagle, jak w cudownej bajce z dzieciństwa, ocalenie!

Po kilku godzinach dopłynęliśmy na redę maleńkiego, rybackiego portu Figueira da Foz. Wszakże w kapitanacie nikt nie znał angielskiego. Pomagałem więc sobie hiszpańskim. I jakoś poszło. A skończyło w ten sposób, że tutejsza motorówka doholowała trimaran do portu. Pożegnaliśmy Francuzów syreną, a oni podziękowali nam za

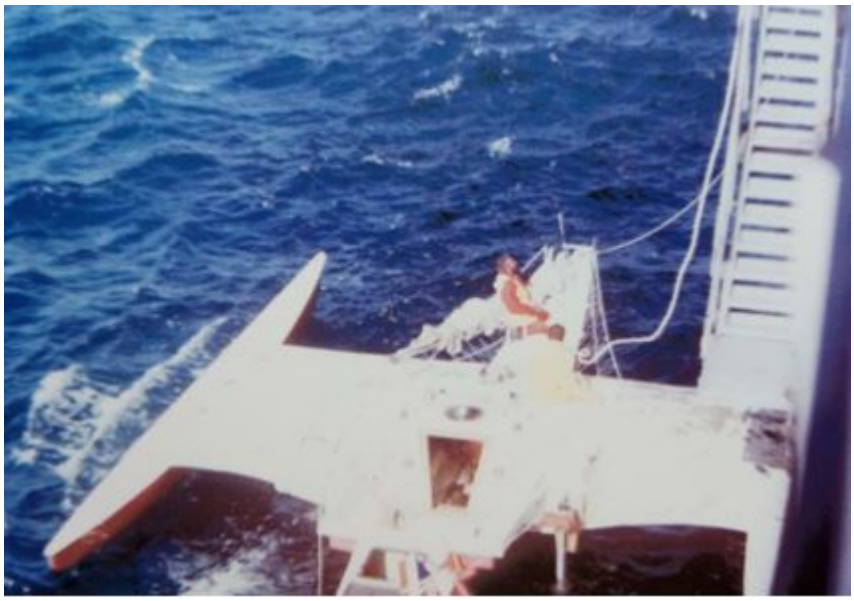
wszystko na ukefce. I wszyscy byli szczęśliwi. Grubo później, już w kolejnym rejsie, „Powstaniec Listopadowy” zawinął do francuskiego portu Bordeaux. A tu przyjemna niespodzianka. Xavier Sergent, kapitan uratowanego trimarana, specjalnie pofatygował się aż z Paryża, aby raz jeszcze podziękować nam za ocalenie.

Okazało się, że pan Sergent jest dyrektorem atomowej elektrowni. I zapalonym żeglarzem. Mieliśmy więc wspólne zainteresowania. Spędziliśmy w Bordeaux kilka wspaniałych godzin. Miały one swój ciąg dalszy. Otóż potem, przez dwa lata, pisywaliśmy do siebie listy. Xavier namawiał mnie, abyśmy wspólnie wyruszyli jachtem w świat. I przydarzyło się, że moja córka wyszła za mąż, postanawiając w podróż poślubną udać się z mężem do Francji. Napisałem o tym Xavierowi.

Odpisał długim listem. Narysował w nim swój domek pod Paryżem. A także kamień, pod którym chował klucz. To była jego ilustrowana informacja, na wypadek gdyby nie było go w domu. Napisał: „To jest dom z którego Ty i Twoi przyjaciele zawsze mogą korzystać”...

A potem odebrał moich bliskich w Paryżu i przez tydzień wspaniale ich gościł w swoim domu.

Naprawdę, nigdy nie wiadomo, co z czego może wyniknąć.



Uratowany trimaran.

Monika

Podczas wyładunku m/s "Powstańca Listopadowego" we francuskim porcie Lorient, zostałem zaproszony na wielkie party z okazji dnia wolności. Przy zastawionych suto stołach przewijało się około 400-tu gości, na scenie występowały międzynarodowe orkiestry. Nagle organizatorzy postanowili przedstawić mnie co ważniejszym notablom, a potem zaprowadzili do grupy inwalidów. Ściskałem ręce tym biedakom na wózkach, gdy przyprowadzili mi piękną, 11-to letnią dziewczynkę:

– Panie Kapitanie, to głuchoniema Polka.

– Jak to, skąd ona tutaj!?

– Adoptowała ją z Domu Dziecka w Wejherowie francuska nauczycielka. Od razu z Moniką przypadliśmy sobie do gustu, tłumacząca przybrana mama nie mogła nadążyć, tyle miała mi do powiedzenia Monika.

Wzruszony zaprosiłem ją z mamą i organizatorami na statek. Następnego dnia Monika z całą świtą wdrapała się po trapie.

Monika z nową Mamą.

Cała promieniowała szczęściem i uśmiechem, znowu była wśród swoich.

Przybyła też drużyna pingpongowa z miejscowego Uniwersytetu, zaproszona do rozegrania meczu „Polska-Francja”.

W mojej kabinie zrobiło się tłoczno i wesoło. Podczas wręczania Monice dużego misia strzelały flesze aparatów i wszyscy byli wzruszeni łzami Moniki, a przecież miała tutaj, we Francji, bardzo dobre warunki.

Studenci przegrywali mecz pingponga, a nasi nie dali im wygrać nawet jednego seta.

Monika zaprzyjaźniła się z całą załogą.

Pewien zaproszony dystyngowany pan pił "naszego Żywca" i nie mógł się go nachwalić, aż mu na koniec przyjęcia podarowałem mój ostatni karton.

Na drugi dzień dostarczono mi trzy gazety i okazało się, że nasze zdjęcie z Moniką i misiem ukazało się w około 3 mln egzemplarzy, a piękny artykuł opisywał gościnność Polaków.

Nagle pod statek zajechała czarna limuzyna i kierowca przyniósł mi do kabiny pięć kartonów różnych gatunków piwa. Pytam:

– Co to jest?

– Prezent od Patrica.

– A kto to jest Patric?

– To ten, co wczoraj tak mu smakowało polskie piwo.

– Ahaa!!! No to fajnie, dziękuję, ale kto to jest tak w ogóle ten Patric?

– To jest właściciel największych magazynów piwa i przedstawiciel Tuborga na Francję i Afrykę.

– No widzisz!!! A jednak najlepiej smakował mu polski Żywiec!

Wieczorem byliśmy gośćmi Patrica i jego przyjaciół. Najpierw w ich restauracji, a potem w domach. Nagle Patric wyrwał przybitą na belce kominka metalową tabliczkę i sprezentował mi ją. Było na niej napisane:

„Captain's word is Low” (kapitańskie słowo to prawo).

Teraz przybita jest na moim kominku i przypomina wszystkim, kto tu rządzi.

Po czterech latach, innym statkiem, przypłynąłem znowu do Lorient i historia się powtórzyła. Był rok 1992 i Monika miała już 15 lat czytała biegle z naszych ust, a co chciała lepiej przekazać, pisała na kartce. Nawet troszkę słyszała przez założony aparat.

Była znowu cała roześmiana, szczęśliwa i nie chciała iść do domu.

Rozegrałem z nią mecz pingpongowy, a mama była sędzią.

Znowu było pełno gości, a Patric przyjechał z całą rodziną, nawet z 3-miesięczną córeczką. Nazajutrz znowu w trzech gazetach ukazało się zdjęcie Moniki otrzymującej w prezencie ode mnie uplecione z lin koło sterowe, a artykuł opisywał ponowne nasze spotkanie.

Przybrana mama Moniki wręczyła mi piękny beret baskijski, ponieważ dowiedziała się, że zbieram narodowe kapelusze. Przyjęcie było piękne i wesołe, przyjaźnie tam zawarte trwają do dziś, a Monika śle listy.

Mam nadzieję, że kiedyś znowu przypłynę do Lorient.

Marynarska pomoc

Na środku Oceanu Atlantyckiego, po kilku sztormowych dniach, nagle nasz rozpędzony 65-tysięcznik, m/s „Huta Katowice”, zaczął ostro hamować. Pomocy wzywał jacht holenderski. Byli to trzej Holendrzy, płynący z Ameryki do Europy.

– Pomóżcie! – prosili żeglarze. - Jesteśmy bez wody i paliwa!

Po krótkiej rozmowie z ich kapitanem, doszedłem do wniosku, że jacht znajduje się blisko naszego kursu. W tej sytuacji poinformowałem go, że pomożemy. W jakiś czas potem potężne cielsko „Huty” osłaniało holenderską łupinę przed wysoką falą. Utworzyliśmy w powietrzu linowy most, aby silnie kołyszący się jacht nie połamał sobie masztu. Zaczęliśmy również podawać żeglarzom pojemniki z wodą. Poleciał także w ich stronę baniaczek paliwa.

– Bardzo wam dziękuję - krzyczał w ukaefce kapitan jachtu. – Wprost głupio mi prosić, ale od trzech tygodni żywimy się tylko rybami. Może moglibyście nam dać choć kawałek mięsa?

– Dobrze, damy wam też kawałek mięsa - odpowiedziałem i kazałem kucharzowi załadować kartonik. W ten sposób następna paczka poszła na pokład jachtu.

– Czego jeszcze potrzebujecie? - spytałem.

– No wiesz, Kapitanie, załoga mnie tu molestuje o jakiegoś papierosa.

Da się zrobić? A może kilka piwek?

– Steward! – krzyknąłem. - Dać im na moje konto kilka kartonów papierosów, karton piwa i buteleczkę czegoś mocniejszego!

Następny ładunek powędrował na jacht. Widziałem, jak spragnieni żeglarze rozrywają drżącymi rękoma karton papierosów, a po chwili tańczą z radości pociągając z butelek piwo. Ich kapitan wylewnie mi dziękował.

– Chciałbym za to wszystko zapłacić - skwitował na końcu.

– W żadnym wypadku nic mi nie przysyłaj – odpowiedziałem - To jest prezent...

– Jesteście wspaniali, dziękujemy. Będziemy o tym pisali w prasie holenderskiej. Kręcimy film dla telewizji, mamy wśród nas dziennikarza. Opowiemy też o wszystkim naszym polskim przyjaciołom w Holandii...

– Trzymajcie się! – życzyłem im na drogę. - I żeby was sztormy omijały!

Ruszyliśmy w dalszą podróż, żegnani okrzykami radości żeglarskiej braci.

W powrotnej drodze, na Morzu Północnym, dopadł nas sztorm o sile 12 stopni w skali Beauforta. Potężne fale przelewały się przez pokład. W nocy zaczęło się piekło. Śruba wyskakiwała nad wodę i stawał silnik. Mogliśmy kręcić tylko pół naprzód, ale to nie wystarczało, żeby płynąć

do przodu. Dryfowaliśmy na naftowe wieże wiertnicze przy wyspie Tercheling. Walczyliśmy o każdą milę, żeby przejść na północ od wież i dryfować bezpiecznie w kierunku Elby. Strach pomyśleć, co by się stało, gdybyśmy jednak uderzyli w taką konstrukcję. Kolejny raz poczułem wagę kapitańskiej odpowiedzialności. Wszyscy czekali na moje polecenia.

- Zawrócić, czy pchać się pod górę? Czy damy radę przejść obok wież? - kłębiły mi się w głowie pytania. W końcu zdecydowałem, że popłyniemy pod górę. Tak będzie bezpieczniej. Przy zwrocie bowiem mogą zdarzyć się groźne przechyły i podryfujemy na wieże.

I właśnie wtedy w ukaefce rozległo się wołanie o pomoc. Były to trzy statki. Wszystkie tonęły. Z trudem zrozumiałem pozycje tonących. Jeden znajdował się blisko nas, tylko pięć mil. Była to mała niemiecka łajba z sześcioma marynarzami na pokładzie, akurat przygotowywali się do opuszczenia pokładu. Znowu zacząłem się zamartwiać. Jak ich ratować? Czy nasz statek nie przewróci się przy tym zwrocie?

A kiedy zawrócimy, pogorszy się nasza sytuacja w stosunku do naftowych wież!

– Płyniemy na ratunek – zadecydowałem w końcu w myśli, chociaż wiedziałem, że nie mam szans dopłynięcia do tonącego – tak, po prostu, trzeba...

Zgłosiłem centrum kierowania akcją ratowniczą w Holandii, że płynę na pomoc niemieckiemu statkowi. Miałem nadzieję, że jeśli nawet do niego nie dopłyniemy, to on zdryfuje na nas. A może helikoptery, o których mi

powiedziano, że już lecą, zdejmą niemieckich marynarzy i przerzucą na nasz pokład?

– Prawo na burtę - wydałem polecenie i zaczęliśmy pomału kręcić.

W pewnej chwili „Huta” ustawiła się bokiem do fali i szafki zaczęły wyrywać się z szotów; przechyły boczne sięgały pięćdziesięciu stopni. Przez otwarte drzwi magazynku pożarowego wyleciała na korytarz rozbita beczka z pianolem. Marynarze ślizgając się łapali po korytarzach sprzęt pożarowy. Bosman, mimo iż uderzony beczką, nadal kierował akcją na dole. Przez następną godzinę walczyliśmy z falą.

Ale posunęliśmy się tylko o pół mili. Jednak trzymałem wszystko w garści.

Śledziłem akcję, czekałem. Helikoptery zdejmowały już marynarzy z „Niemca”. Przenieśli ich jednak na ląd. Nam podziękowano za udział w akcji.

M/s „Huta Katowice”.

Ale małego stateczku nie udało się jednak uratować. Dryfował samotnie w stronę plaż, gdzie w końcu przewrócił się i utonął. Z trzech statków nie uratował się żaden. A my, po dwunastu godzinach walki z żywiołem, zaczęliśmy powoli posuwać się na północ. Niebezpieczeństwo minęło, sztorm słabł. Znowu wygraliśmy.

W następnej podróży po Morzu Północnym, w tym samym miejscu, panowała już piękna pogoda. Staliśmy na mostku, wspominając trudne chwile i ciesząc się bezpieczną żeglugą. I właśnie wtedy rozkrzyczała się ukaefka, zadźwięczały dzwonki alarmowe.

Wzywał pomocy płonący niemiecki chemikaliowiec.

Natychmiast zgłosiliśmy się do akcji ratowniczej i podążyliśmy w kierunku palącego się statku. Po pewnym

czasie usłyszałem, że już ratują go statki pożarnicze. Kapitan chemikaliowca musiał być cholernie twardy, bo usłyszałem jego prośbę w eterze, aby holownik zdjął mu z dziobu poparzonych marynarzy, gdyż nie mogli przejść na rufę przez płomienie. Nie wysyłał ich jednak do szpitala! Prosił tylko o przewiezienie ich na rufę, bo potrzebni mu byli do gaszenia pożaru...

Tymczasem statki strażackie pomału opanowały pożar, zaś nas nie dopuszczano w pobliże z uwagi na nasz ładunek węgla. W końcu pomyślnie zakończono akcję, a nam podziękowano za asystę. Ruszyliśmy w dalszą podróż. Ta nieoczekiwana przygoda przypomniała nam banalną prawdę, że praca na morzu jest również niebezpieczna przy pięknej pogodzie. Morze jest bowiem okrutne. Całe szczęście, że ludzie tego morza to jedna, wielka rodzina, na którą w potrzebie zawsze można liczyć.

Orzeł

Był rok 1994. Armator nieoczekiwanie docenił moją dwudziestoośmioletnią pracę w jego barwach. Na dwudziestym drugim piętrze szczecińskiego Termosu, tam gdzie mieści się kwatera główna armatora, zostałem publicznie uznany Zasłużonym Pracownikiem PŻM. Taką właśnie odznakę wpięto mi w klapę białego munduru. Potem, dumny i blady, udałem się do mojego Dyrektora, który akurat obchodził w biurze imieniny. A miał na imię Jan.

– Panie Dyrektorze, przyszedłem złożyć życzenia imieninowe – zacząłem od progu – sto lat szczęścia i zdrowia...

– Dziękuję, panie Kapitanie – odrzekł dyrektor Jan - dobrze, że pan przyszedł.

Otwieramy nową spółkę z Duńczykami i chciałbym, aby pan zamustrował na pierwszy statek tej spółki...

I tak rozpoczęła się moja przygoda na „Orle”, czyli „Clipperze Eagle”.

Zamustrowałem na niego w Stoczni Szczecińskiej, gdzie właśnie był budowany. Widok statku podczas jego powstawania dosłownie ścinał z nóg. Nie chciało się wierzyć, że to pudło za miesiąc ma znaleźć się w eksploatacji. Na pochylni uwijało się chyba ze trzystu stoczniowców,

a bałagan był gigantyczny. Wcześniej zamustrowali już obaj chiefowie, z Pokładu - Waldek i z Maszyny - Józek. Był już także bosman Ryszard. Wszyscy oni tyrali na okrągło, noc i dzień. Odbierali, po prostu, kolejne etapy budowy, sprawdzając je po kawałku. Włączyłem się w ten taniec.

Na początek zrobiłem listę ponad stu usterek, które udało mi się zauważyć, a które koniecznie należało usunąć. Szybko okazało się jednak, że nie z wszystkimi da się to zrobić. Niektóre usterki były, po prostu, wadami konstrukcyjnymi, a na usunięcie innych było już za późno. Któregoś dnia stoczniowcy zamierzali przeprowadzić próbę z szalupą, która na „Orle” została zaprojektowana dosyć oryginalnie, bo na rufie. Aby było jeszcze oryginalniej – wysoko nad rufą! Szalupa miała zsunąć się do wody po równi pochyłej, tyle że z wysokości kilkunastu metrów!

– Cholera, ja tam nie wchodzę! – zapierał się Trzeci Oficer. – Spadać z takiej wysokości? Ważę sto dziesięć kilo! Co będzie, gdy się pode mną urwie fotelik?

– Trudno – zdecydowałem. – Kto nie ryzykuje, ten w kozie nie siedzi.

Nikt nie brał jeszcze udziału w takiej imprezie, więc będę pierwszy...

No i wlazłem do środka. Siadało się w lotniczych fotelach. A potem zapinało pasy. Cały mechanizm zwalniający był uruchamiany przy pomocy dźwigni.

Mówiąc delikatnie, miotały nami uczucia, jakie zwykle określamy mieszanymi.

Jak to w końcu będzie? W pewnej chwili poczułem pustkę pod siedzeniem.

Było zupełnie tak, jakbym spadał w samolocie. Uderzenie w taflę wody spowodowało, że mocno szarpnąłem się w pasach, a tyłem głowy huknąłem w fotel. Nikomu jednak nic się nie stało. Natomiast szalupa popękała i trzeba było odstawić ją do remontu.

A potem już mieliśmy „Orła” na morskich próbach.

Wyprowadzał nas pilot stoczniowy, mój kolega z ławy szkolnej, Sławek. Po kilku dniach prób na Bałtyku stwierdziliśmy, że drgania nadbudówki stanowczo są za duże. Zawinęliśmy więc do stoczni w Świnoujściu, aby jakoś temu zaradzić.

Konstruktor polecił wmontowanie potężnych szyn w całą nadbudówkę, od góry do dołu. Po wykonaniu wzmocnienia ponownie wypłynęliśmy na Bałtyk. Tym razem statek został oceniony lepiej. Ale drgania nadbudówki nadal były na pograniczu dopuszczalnych. Po miesiącu „Clipper Eagle” czekał przy kei na podniesienie bandery.

M/s „Clipper Eagle" podniesienie bandery.

Prezentował się nadzwyczajnie. Był piękny, odmalowany, wspaniale wyposażony. No, chluba naszego stoczniowca i armatora. Na rufie zebrała się cała armatorska śmietanka plus goście. Samych dyrektorów było ze trzy worki. Naturalnie, przyszli też stoczniowcy, a nawet dziennikarze. W takim to wianuszku wyróżniała się matka chrzestna statku, pani Teresa Niegolewska.

Orkiestra zagrała hymny, a ja zameldowałem po angielsku duńskiemu dyrektorowi gotowość do podniesienia bandery Wysp Bahama. Nawiasem, bardzo mnie to zapiekło, że dożyliśmy czasów, iż białoczerwoną zastępuje obca. Potem bandera poszła w górę, a my salutowaliśmy. W zakończeniu Matka Chrzestna dostała ode mnie kwiaty. Zrewanżowała

się pięknym obrazem, który szybko ozdobił kapitańską kabinę.

I w ten sposób staliśmy się wszyscy gotowi do wejścia na służbę.

Zaczęła się ona od załadunku żelaza w szczecińskim porcie, które mieliśmy powieźć do Wilmington, w stanie Delaware, USA. Co, zresztą, zrobiliśmy. A tam nas uroczyście powitały władze miasta i portu. Szybko wyszykowałem więc improwizowane przyjęcie na mostku, gdzie wystrzelił szampan, a przedstawiciel miasta wręczył mi plakietkę z napisem:

Welcomes m/s „Clipper Eagle" – Maiden Voyage.

W ten sposób miałem honor uczestniczyć we wzruszającym morskim rytuale powitania nowego statku w jego pierwszej podróży. Należy żałować, że nikt nie robi tego w Polsce!

Potem okazało się, że we wszystkich portach, do których zawijaliśmy, witali nas podobnie. Przez całe dziewięć miesięcy! Wszędzie strzelały szampany, odbywało się party, a na ścianie mojej kabiny pojawiała się kolejna plakietka, tym razem z napisem *With best whishes to her officers and crew on her first call,* co oznaczało najlepsze życzenia z okazji pierwszego zawinięcia do ich portu. Zaczęto pisać o nas w gazetach, chwaląc nasz piękny statek, a ja ciągle udzielałem wywiadów. W końcu dotarliśmy do Houston, Teksas, gdzie mieściły się biura naszego amerykańskiego Clippera. Tutaj party trwało aż dwa dni. Zaś zdjęcie,

ukazujące uroczyste wręczanie mi pamiątkowej plakietki, ukazało się w lokalnym, kolorowym miesięczniku.

Ale najmilej wspominam Eastport, na kanadyjskiej granicy. Pierwszy powitał nas tutaj pilot, mr. Pickok, który zawsze przynosił nam w prezencie kilkadziesiąt kilo świeżego łososia ze swojej fermy hodowlanej. Pan Pickok to pilot – milioner.

Kiedy nas wprowadzał, zawsze opowiadał ciekawostki z Eastport. Taki miał zwyczaj.

- Widzisz, Kapitanie, te dwie wyspy? To były kiedyś forty wojenne. Jeden należał do Francuzów, a drugi do Anglików. Ale w czasie wojny tak wyszło, że dowódcami obu fortów zostali bracia. Oczywiście, wychodzili ze skóry, aby się nie pozabijać. Zamawiali, na przykład, za małe kule armatnie. Nie dosięgały fortów i spadały do morza. Niby walczyli ostro, ale nie robili sobie krzywdy. Przełożeni obu braci byli zadowoleni. Robili bowiem interesy na handlu amunicją, a nikt nie ginął... Widzisz, Kapitanie, ludzie tutaj są przyjacielscy. Północna przyroda zmusiła ich do współpracy. To nie to, co na Południu, gdzie można zginąć za kilka dolarów.

No i w ogóle nie ma tutaj Murzynów, nie widuje się tu Murzynów...

Prawdziwość słów pana Pickoka wkrótce sprawdziliśmy na własnej skórze. Oto na ulicach Eastport zaczepiali nas nieznani ludzie. Najpierw pozdrawiali, a potem pytali, skąd jesteśmy? Oczywiście, wszystko odbyło się tak, jak w poprzednich portach. A więc powitalne przyjęcie na

mostku, wręczenie plakietki na ścianę i strzały szampana. Nie obyło się bez dziennikarzy, zdjęć i artykułów w gazetach. Szczególnym wzięciem u żurnalistów cieszyła się moja *story* o uratowaniu na morzu ich krajanki ze stanu Maine, Judy Lawson, która startowała swego czasu w regatach atlantyckich.

Potem zawijaliśmy „Orłem” do Eastport jeszcze kilka razy. Podczas jednego z takich zawinięć zaprosiłem na statek dzieci z miejscowej szkoły podstawowej. Z tej okazji agentka naszego statku, Jane, w cywilu żona norweskiego kapitana, zorganizowała w naszych skromnych progach wspaniałe przyjęcie. Co kobieca ręka, to kobieca ręka... W rewanżu zaproszone dzieciaki obdarowały mnie stosem własnoręcznie namalowanych laurek. Ale nie tylko my zapraszaliśmy. Było regułą, że to nas zapraszano do miejscowych domów. Tam podejmowano różnymi posiłkami, a nawet obdarowywano. Pewna starsza pani przyniosła na „Orła” dla mnie słoik osobiście przygotowanych malinowych konfitur.

W kolejnym rejsie popłynęła ze mną żona. Nasz ulubiony pilot, pan Pickok, zaprosił nas na swą słynną fermę łososi, po czym zademonstrował jeszcze przetwórnię rybną. Popłynęliśmy tam szybką motorówką, ostro sunąc wśród dziewiczych wysp. Na tych wyspach, pokazał nam pilot – milioner, słynne amerykańskie orły z białymi głowami. Na miejscu w jego fabryczce zostaliśmy obdarowani przez gospodarza dorodnymi łososiami. Zapytałem go, kto jego fermy pilnuje. Odrzekł, że nie ma takiej potrzeby, gdyż tutaj

nikt nie kradnie. Zobaczyłem jeszcze, że samochód i wspaniałą motorówkę, również pozostawia z kluczykami w stacyjkach.

- Zresztą, poczytaj sobie w lokalnej gazecie rubrykę Crime Story, to się dowiesz, jakie w Eastport popełnia się przestępstwa...

Rzeczywiście przeczytałem. I uśmiałem, co niemiara. Bowiem największą „zbrodnią" mijającego tygodnia było wybicie szyby piłką przez bawiące się dzieci.

W okolicach Eastportu zamieszkiwało wtedy półtora tysiąca Indian. Żyło im się nieźle. Kilka lat wcześniej wygrali proces z rządem USA o utracone niegdyś tereny łowieckie i uzyskali prawie sto milionów dolarów odszkodowania. Zwrócono im także ogromne tereny, na których mogli teraz łowić i polować dowoli. Z jednym Indianinem nawet się zaprzyjaźniłem. Był właścicielem małej stoczni, która budowała holowniki. Ciekawe, że budowano je tam bez jakiejkolwiek dokumentacji, a nawet dozoru inżynierskiego. Niewielki holownik „Johny", który uczestniczył w naszych manewrach cumowniczych, też był dziełem tej stoczni. Mój Indianin był z tego powodu bardzo dumny.

- Kiedyś mój dziad samodzielnie budował canoe, to i ja teraz nie potrzebuję nikogo do pomocy – powiedział mi pewnego dnia.

W końcu załadowaliśmy na *full* papier i trzeba było pożegnać się z gościnnym Eastportem. Ruszyliśmy zatem w swoją stałą trasę, do Irlandii, Anglii i Szkocji. W Dublinie akurat trafiliśmy na Saint Patrick Day, czyli tłumy

rozbawionych przebierańców, świętujących na ulicach miasta i popijających piwo. Po kilku zawinięciach na Wyspach, „Orzeł” przeskoczył kontynent. W Antwerpii ładowaliśmy żelazo. Duński Clipper zaprosił na statek aż sześćdziesiąt osób! Podczas zwyczajowego party dyrektor armatora podpisywał w mojej kabinie nowe kontrakty, wskazując mi przy okazji na osoby, na których szczególnie mu zależało. Była to zarazem sugestia, abym tymi ludźmi zajął się ze szczególną starannością. Co, nawiasem, zrobiłem, opowiadając im o statku i naszych na nim podróżach.

Potem „Clipper Eagle” zaglądał do różnych zakątków świata.

Pływaliśmy, na przykład, do Vera Cruz i Tampico, w Meksyku. Do Vera Cruz zajrzałem po raz pierwszy od trzydziestu lat. Byłem tu w sześćdziesiątym piątym roku, będąc praktykantem szkoły morskiej na „Transportowcu”. Natychmiast zacząłem szukać tropów młodości. Oto potężny stadion, na którym wtedy rozegraliśmy mecz piłki nożnej, walcząc przeciwko drużynie tutejszej szkoły morskiej.

O, a tam pływaliśmy w regatach szalup! Przypomniałem sobie, że wówczas „Transportowiec” ładował kukurydzę, a załadunek trwał miesiąc. Wspomniałem także ognistą i piękną Nancy, która uczyła mnie wtedy języka hiszpańskiego i kilku innych rzeczy, po których kolega usuwał mi z pleców igły kaktusa. A na placu Socalo po dawnemu karnawał! Mocno się wzruszyłem.

Gdzie te czasy? A to przecież tak niedawno!

Zajrzeliśmy też „Orłem” w chłodniejsze miejsca. W niewielkim porciku norweskim Heroya ładowaliśmy potężne worki z nawozami. Odwiedziło nas wówczas aż czternaście żon naszych marynarzy z dziećmi. Do tej wizyty przygotowaliśmy się wyjątkowo. Przygotowaliśmy powitalne transparenty i wspaniałe przyjęcie w statkowej sali gimnastycznej. Mimo zmęczenia długą podróżą, na kapitańskim balu pojawiły się wszystkie żony! W ten sposób, na zakończenie karnawału, udało nam się zatańczyć z własnymi małżonkami! Nie da się ukryć, wszyscy byli z tej sytuacji niezwykle zadowoleni.

Neptun był chyba zazdrosny, bo po wyjściu morze przywitało nas dwunastką w skali Beauforta. Statek wytrzymał tę próbę dzielnie. Sztormowaliśmy pół dnia.

Dryfowało nas do tyłu. A gdy przycichło, popłynęliśmy do USA, jak zawsze. Bo głównymi ładunkami „Orła” było żelazo z Europy do USA, a w drodze powrotnej papier, produkowany przez własną papiernię Clippera. W miesiącu przeciętnie zawijaliśmy do sześciu portów, co przy przelotach oceanicznych, było swoistym rekordem. Przez siedem miesięcy naliczyłem tylko jedenaście przelotów balastowych, co zaświadcza, że statek i załoga pracowali niezwykle ofiarnie. Pilnowały nas satelitarne połączenia teleksowe, faksowe i telefoniczne. Nasi duńscy i amerykańscy operatorzy pracowali dzień i noc, łącząc się z nami przy pomocy swoich domowych teleksów. Naturalnie, odpowiadaliśmy im podobnym zaangażowaniem, mimo że nie mieliśmy już w swych szeregach Pana Radiego,

którego stanowisko zniesiono i przydzielono tę funkcję kapitanowi. Nasz armator, Clipper, traktował nas, jak swoją rodzinę. Z tego względu odbieraliśmy niekiedy dziwne teleksy:

- *Captain*, dolej szampana do paliwa, może wtedy pojedziesz szybciej!

I zostaw dla nas trochę tej płonącej polskiej kiełbasy!

Był to mój przebój, gdy stewardzi wnosili na mostek płonące kabanosy i strzelały ruskie szampany, a ja krzyczałem :Fire of Moscaw.

Dzięki armatorowi zwiedziliśmy na Florydzie wesołe miasteczko z ogrodem zoologicznym. W Houston armator zafundował nam wycieczkę do NASA, czyli do centrum kierowania lotami kosmicznymi. W Wilmington pływaliśmy po rzece naszym motorowym pontonem i zwiedzaliśmy krążownik – muzeum „North Carolina".

Potem znowu był Eastport, gdzie woził nas motorówką nasz przyjaciel pan Pickok pilot i gdzie ponownie obżeraliśmy się łososiem.

A później powrót do Irlandii. Ledwie jednak opuściliśmy kanadyjskie wody, a tu alarm rozlewów olejowych. Na pokład przelał się zbiornik z olejowymi odpadami, przez co kilka litrów poleciało za burtę! Okazało się, że w zbiorniku zerwał się pływak pokazujący poziom oleju i nie było sygnalizacji wysokiego stanu. Prawdziwa złośliwość przedmiotów martwych, za którą można jednak zapłacić worek dolarów kary. Na szczęście, w porę szkodę zauważyliśmy. Pokład został wyczyszczony. No i w drogę.

Wreszcie doczekałem się 17 maja 1995 roku. Właśnie kończyłem pięćdziesiąt lat, pół wieku. Zastanawiałem się, czy to możliwe, że jestem aż tak stary? Zaskoczyła mnie załoga. Wręczono mi bowiem w prezencie mosiężnego orła, który w szponach trzymał ziemię. Zaś na specjalnej tabliczce wygrawerowali ***„Załoga Kapitanowi”.***

Wręczyli mi także potężną butelkę z pięknym żaglowcem w środku. Dzieła tego dokonał motorzysta Sławek. A na denku butelki napisali –***„Życie zaczyna się po pięćdziesiątce”***!

„Życie zaczyna się po 50-ce”

W sztormie

– Panowie, niedobrze! Sztormy na całym północnym Atlantyku! Tym razem nie uda nam się spokojnie przeskoczyć!

Tak oto objaśniałem zebranym w mesie marynarzom sytuację, z jaką mieliśmy tymczasem do czynienia na mapkach faksymilowych, ale która niebawem mogła nas mocno dotknąć.

– Niemożliwe, Kapitanie - odezwał się Kucharz.

– Przecież już drugi kontrakt pływamy na tej trasie i nigdy nie było tragicznie! Ostatnio nawet pobiliśmy rekord szybkości, średnio czternaście i pół węzła - dorzucił Trzeci oficer.

– Zgoda – odrzekłem . - Teraz jednak wszystko przewróciło się do góry nogami.

Te niże nie powinny tam stać, a nieruchomo stoją...

– Mnie z garnka wychodzi, że wkrótce ruszą na północ i przelecimy z wiatrem uparcie twierdził Kucharz.

– Klimat się zmienia, sztormy są coraz silniejsze – poinformował z powagą Chief z Pokładu. – Na przyszły rok Amerykanie zapowiadają aż dwadzieścia jeden huraganów...

– A przy okazji. Dobrze wszystko zasztauowane? – zapytałem go, chociaż doskonale wiedziałem, że

wszystkiego pilnuje osobiście i nie przepuszcza żadnej lipy.

Nie obraził się. Domyślał się zapewne, że pytałem nie dlatego, aby mu dokuczyć, lecz by uspokoić własne nerwy.

– W Wilmington robią solidnie – odpowiedział tonizująco. - Tylko dwójka jest luźniejsza. Pozostałe ładownie są pełne. Nie ma obaw. Mocowaliśmy je z załogą....

I tak sobie gawędziliśmy w mesie „Clippera Eagle", wiozącego ponownie stały ładunek papieru z USA do Europy. Wyszliśmy, jak zwykle, z Wilmington, w północnej Karolinie, który był ostatnim portem załadunkowym. Potem, przy pięknej pogodzie, pędziliśmy osiemnaście węzłów na północ, w stronę szkockiego Aberdeen. Niepokoiła mnie jednak pogoda. Niż na środku północnego Atlantyku umacniał się, a nawet rozbudowywał. I wcale nie miał zamiaru pójść na północ, jak tego oczekiwaliśmy.

Codziennie analizowaliśmy stosy pogodowych mapek i radiowych komunikatów. Chief z Pokładu ironizował, że rakiety w kosmos wysyłają, a pogody na trzy dni z góry porządnie nie umieją przewidzieć. Nadsyłane stopniowo informacje rysowaliśmy potem na dużej mapie Atlantyku, nie kryjąc zdumienia, że niże znad Kanady wędrują na południowy wschód, dodatkowo zasilając wielki niż na środku oceanu. Nie mogliśmy się doczekać chwili, kiedy ów niż ruszy na północ. Jego opłynięcie nie wchodziło w rachubę, tak był rozległy. Na statku rosła atmosfera zagrożenia. Wszyscy chodzili podenerwowani. Lada chwila spodziewaliśmy się ataku morza. W takim, podgrzanym

nastroju połączyłem się z siostrzanym „Clipperem Falcon”. Zapytałem, oczywiście, jaką mają pogodę.

– Sztormujemy już czwarty dzień na Azorach! – krzyczał w słuchawkę kapitan Falcona.

– U nas pogoda elegancka, ale przed nami rozległy niż – odwrzaskiwałem w rewanżu. – Co się dzieje? Cały Atlantyk w sztormie?

– O cholera! Właśnie oficer mi melduje, że na pelengowym urwała nam się antena, muszę kończyć... No to trzymajcie się! I żebyście mieli lepszą pogodę! – rzucił na pożegnanie.

Pomału weszliśmy w objęcia wielkiego niżu. Natychmiast to odczuliśmy. Zaczęło mocno kiwać na wysokiej martwej fali. Zwiększał się wiatr. Fala sięgała sześciu metrów i szła na nas z burty. Wywoływało to nieprzyjemne kołysanie. Woda zalewała pokład, silnie oblewając ładownie. Ale to była dopiero przygrywka. Następnego dnia fala sięgała już ośmiu metrów. Zmusiło to nas do sztormowania. Zrobiłem zwrot na kursy południowe, a Chief z marynarzami chodzili na dziób, aby sprawdzić, czy wszystko w porządku. W ładowniach napełniali sflaczałe worki powietrzne, które mocowały ładunek.

Nerwy mieliśmy napięte. A sztorm nie chciał odpuścić.

Któregoś ranka zaobserwowaliśmy podejrzane szarpnięcia kadłubem statku. Początkowo pomyślałem, że to boczna fala silniej uderzyła w burtę. Ale po sprawdzeniu okazało się, że to nie fala, a przesunięcie ładunku w trzeciej ładowni.

Poleciłem Chiefowi, aby ją otworzył. Chciałem zobaczyć, co tam naprawdę się stało i co można zrobić.

Póki co, zmniejszyłem szybkość statku i utrzymywałem kurs na wysokiej fali.

Chodziło o to, aby jak najmniej kiwało i marynarze mogli otworzyć ładownię.

Po chwili Chief meldował na mostek.

– Jest pół metra luzu! Popękały worki z powietrzem! Pakiety walą o burtę!

– Panie Kapitanie, może skoczę im na pomoc? – zaoferował się Trzeci.

– Bierz wszystkie zapasowe worki i spróbujcie to zablokować!

Na mostku.

Trzeci pognał w wichurę. Obserwowałem go z mostku. Dopadł otwartej ładowni, gdzie walczył w deszczu Chief z marynarzami. Zaczęli ze sobą rozmawiać, silnie przy tym gestykulując. A potem ruszyli ostro. W godzinę wrzucili do ładowni kilkadziesiąt papierowych worków i napełnili je powietrzem. I znowu usłyszałem w ukaefce głos Chiefa.

– Wygląda, że udało się! Wszystko mocno siedzi! Nic się nie rusza!

– K. Sprawdź pozostałe ładownie...

Okazało się, że tam też popękały worki. Ale nie było tego wiele i skończyło się na drobnych poprawkach. Mimo wszystko, straty były poważne. Zużyliśmy cały statkowy

zapas worków. Bardzo się tym zmartwiłem, gdyż sztorm nie odpuszczał. Należało się liczyć z możliwością ponownego obluzowania ładunku w którejś z ładowni. I co wtedy?

Jak sobie poradzimy?

Wykręciłem statek na północ. Znowu ruszyliśmy pod wiatr i wysoką falę, starając się zmniejszyć kiwanie. Ale w ten sposób obraliśmy kurs na Grenlandię!

Tymczasem nadeszła nowa mapka. Wynikało z niej, że ten cholerny niż ma wreszcie ruszyć. Ale za cztery dni. I nie na północ, a na południowy wschód.

Czyli – z grubsza – Portugalię. No, można się powiesić. Ale było też coś, co nas podtrzymywało na duchu. Otóż płynęliśmy już kilkanaście godzin w dzikim sztormie, a worki w ładowniach nie puszczały. Wyglądało więc na to, że tym razem ładunek nie zacznie walić w burtę.

Moja radość nie trwała długo. Oto nagle, na niewielkich przechyłach, znowu zaczęło szarpać statkiem. Trzeba było znowu zaglądać do ładowni. Jednak fala była zbyt duża dla tak ryzykownej operacji. Mogło wypaczyć otwarte klapy, albo – co gorsza – mogły wypaść za burtę. Przechyły dochodziły już do piętnastu stopni, zaś uderzenia ładunku w burty jeszcze je pogłębiały. Otwarcie klap stwarzało takie ryzyko, że woda zacznie wlewać się do wnętrza. Wróciłem więc na kursy południowe i znowu sztormowałem. Ale nie na wiele to się przydało. Co kilka sekund wyczuwaliśmy potężne uderzenia papieru wewnątrz ładowni, co wszystkich wprawiało w nastrój przygnębienia.

W dodatku „Clipper” trząsł tak mocno, że dźwigi wpadły w dziką wibrację. Całkiem serio zastanawiałem się, czy dźwigi się nie urwią i nie wypadną za burtę. Te wibracje dźwigów nie pozwalały nikomu zasnąć.

Zapadła straszna noc. Morze atakowało nas z wściekłością. W dalszym ciągu sztormowaliśmy. W taką noc człowiek zawsze czuje się odrobinę samotny. Aby odegnać przykre myśli, połączyłem się z Armatorem. A Duńczyk zapytał, czy nie chciałbym do asysty Routing z Kopenhagi, która podaje aktualne prognozy i optymalne trasy do przepłynięcia. To mnie dopiero wściekło. Ale grzecznie odpowiedziałem, że aktualne prognozy mam, ale skoro tak uważają, to niech dadzą Routinga. Pomyślałem bowiem, że może Routing mi powie, czy nasz niż rzeczywiście ruszy na Portugalię.

I w ten sposób w następne dni dostawałem potwierdzające prognozy z Kopenhagi. Wszystko było tak, jak wcześniej już wiedzieliśmy. Routing sugerował też, abyśmy poszli prosto na ten niż, chociaż tam spotkam się z dziesięciometrową falą. No to już się nie krępowałem, tylko powiedziałem im, co myślę o takim doradzaniu.

Przecież, do cholery, wiedzą, że mam luźny ładunek! I co? Pchają mnie na dziesięciometrową falę? Przecież taki kurs rozwali statek! Na to oni, że *sorry* i mam tak płynąć, jak uważam. Potwierdziło się więc to, o czym i tak wiedziałem wcześniej. Że siedząc za komputerem w ciepłym pokoiku kompletnie nie czuje się morza. Ich pomoc dla marynarzy jest praktycznie tylko informacją.

Tymczasem sztorm wciąż rósł w siłę i robiło się coraz groźniej. Prawdę mówiąc, załoga powoli traciła ducha. To było nie tylko bardzo męczące, ale trwało za długo. Ani na chwilę nie można było się uwolnić od wściekle bijących fal, dużych przechyłów i głuchych uderzeń ciężkiego papieru w ładowniach. Poleciłem Chiefowi zbudowanie platform w kształcie klina, ze sklejki i kantówek. Kiedy nadarzy się sposobność, umieścimy je między burtą a walącym ładunkiem. Przyznał, że to dobry pomysł.

Zwłaszcza, że mieliśmy sklejkę i kantówki. Zaś wiatr wciąż się zwiększał.

Sztormowaliśmy pod falę, płynąc zaledwie pięć węzłów. Na mostek zaczął zaglądać Chief z Maszyny. Przyglądał się mapkom pogodowym, a ja mu objaśniałem, jak te niże wędrują. Najwyraźniej każdemu zaczęły wysiadać nerwy. Potężne, długotrwałe kiwanie, które w praktyce zawiesza normalne statkowe życie, wszystkim już dojadło. Chief z Maszyny trochę krępował się swoich, częstych wizyt na mostku. Aby je jakoś usprawiedliwić, zaczął narzekać.

– Jeśli dłużej nas tak przytrzyma, to może zabraknąć paliwa...

Nagle *black out*. Zupełna ciemność. Brak elektryczności. Wszystkie urządzenia stanęły. Maszyna stop. Maszyniści popędzili na dół.

– Cholera, żeby nas tylko nie ustawiło burtą do fali – powiedziałem ni to do siebie, ni do oficera wachtowego - bo wtedy możemy się przewrócić...

Po chwili maszyna znowu wystartowała. Maszyniści szybko popracowali, dzielne chłopaki. Statek popłynął dalej.

– To był *over speed* – zameldował z dołu Chief Maszynowy. - Śruba wyskoczyła nad wodę. Nabrała za dużych obrotów i maszyna automatycznie stanęła. Teraz musimy trochę zmniejszyć prędkość...

Odetchnąłem z ulgą. Strach pomyśleć co by się działo, gdyby maszyna odmówiła nam posłuszeństwa. Zmniejszyłem prędkość do czterech węzłów. Dobrze, że chociaż do przodu, zażartowali z dołu maszyniści. Zakręciłem statkiem i pojechaliśmy na południe.

Był to dobry pomysł, gdyż następnego dnia fala trochę siadła.

– Teraz albo nigdy – powiedziałem przez ukaefkę do Chiefa z Pokładu. Spróbujemy otworzyć trzecią ładownię, a potem włożymy tam platformy...

Chief szybko zebrał ekipę i zaczęli otwierać klapę trzeciej ładowni. A potem tam zajrzał. Po chwili miałem jego głos w ukaefce.

– Kurwa, jest źle! Dziura ma już około metra! Nie ma śladu po tych czterdziestu workach, co je tu wsadziliśmy!

Zdenerwowałem się. A potem powiedziałem do oficera wachtowego:

– Panie Trzeci, trzymaj pan dobrze kurs, lecę na pokład, muszę to zobaczyć...

I zbiegłem po schodach. Po drodze spotkałem Chiefa z Maszyny. Zrezygnowany, machnął ręką.

- Tragicznie...- wykształcił.

Rzeczywiście wyglądało to źle. W ładowni ruszała się tysiąctonowa ściana czterech warstw pakietów papieru. Między tym blokiem a burtą statku wytworzył się ponad metrowy luz. Pod wpływem kołysania, pakiety papieru wędrowały to w jedną, to w drugą stronę. Za każdym razem uderzały w ścianę burty. Głuchy dźwięk potęgował nasz zły nastrój. Na dodatek w ładowni fruwały luźne kawałki papieru, wywołując wrażenie padającego śniegu. Widok był bardzo przygnębiający. Starałem się jednak uspokajać nastroje.

Potem wzięliśmy sześć dużych platform i wpakowaliśmy je w powstałą dziurę. Uderzenia w burtę lekko zelżały. Ale nie do końca. Co by tu jeszcze zrobić? Z pomocą przyszedł nam nasz niż, który wreszcie naprawdę drgnął i poszybował na Portugalię. Pomyślałem, że wiatry i falę będziemy mieli teraz z prawej burty. A zatem należy przechylić statek na lewą burtę balastami i będzie dobrze. Bo ładunek ułoży się wtedy trwale na lewej burcie i nie będzie uderzał. Tak też poleciłem. Chief z Pokładu napompował do dwóch tanków ponad trzysta ton wody na *full*, co wywołało niewielki, stały przechył na lewą burtę. Mieliśmy wreszcie upragniony efekt. Tylko niekiedy, na wysokiej fali, coś tam jeszcze huknęło w trzeciej ładowni. Dźwigi przestały dostawać drgawek. Mogliśmy wreszcie przespać się. Przestaliśmy się już przejmować, wiedzieliśmy że dopłyniemy. Niech morze huczy! Odzyskaliśmy dobre nastroje, chociaż sztorm przecież nadal nas gnębił.

A niż stał teraz nad Biskajem i kanałem La Manche. Cieszyłem się, że nas tam nie ma. Kilkunastometrowe fale z pewnością rozbiłyby statek. Także papieru nie dałoby się już w ładowniach zasztauować. Mogłoby być tragicznie. A my teraz sobie poszliśmy spokojnie przez cieśninę Pentland, ponad Szkocją. Mieliśmy silne prądy, które niekiedy potrafiły tutaj osiągnąć prędkość szesnastu węzłów. Lecz ocean uspokoił się. Na marynarskich twarzach pojawiła się wielka ulga. Dwa tygodnie mocnego kiwania, zagrożenie ze strony rozwścieczonej wody i stały brak snu wykończyły nas całkowicie. W dobrych nastrojach zaczęliśmy szykować się do Wigilii. Złożyliśmy nowo kupioną telewizję satelitarną. I w ten prosty sposób, po półrocznej przerwie, zobaczyliśmy na ekranie Polskę. W samą Wigilię! Poczuliśmy się prawie, jak w domu! Obejrzeliśmy potem pasterkę, transmitowaną po raz pierwszy z katedry lwowskiej.

Łzy same cisnęły się do oczu. Smutne są jednak Święta na morzu, z dala od najbliższych. A przecież to już były moje kolejne dziewiąte święta na morzu! Na tyle jednak oryginalne, że na Wigilię dostałem w prezencie spokojne morze.

Nie kiwało, nie przesuwał się papier i mogłem przy opłatku pomyśleć o mojej rodzinie, dla której Wigilia miała się zacząć dopiero za godzinę.

Wreszcie dotarliśmy bezpiecznie do Aberdeen, gdzie złożyłem w sądzie „Protest Morski”.

Powrót na „Orła”

Po roku wróciłem na m/s „Clipper Eagle”. Z pierwszej załogi udało mi się ściągnąć tylko Janusza - kucharza. Po dwunastu godzinach wyczerpującej jazdy autobusikiem, którego siedzenia weszły nam w tyłki, połowa nowej załogi, czyli dziewięć osób, dotarła do Antwerpii. Statek, jak zawsze, ładował żelastwo do USA. Załadowaliśmy go *full* i ruszyliśmy przez Atlantyk do trzech portów wyładunkowych – Tampy na Florydzie, Mobile w Alabamie i Houston w Texasie. Tym razem ocean przywitał nas łaskawie, pogoda była piękna. Płynęliśmy, jak po stole. Marynarze wykorzystywali słoneczko i pod wodzą bosmana Stefana ostro zabrali się do malowania pokładu. Maszyniści, jak to maszyniści, remontowali co się da.

Wieczorami, najczęściej w soboty, zbieraliśmy się na pokładzie i smażyliśmy na grillu szaszłyki. Przy smacznym żarciu i piweńku mogliśmy sobie wreszcie pogadać o dupie Maryni. Trzeci oficer Darek na ochotnika organizował różne konkursy i zawody, w których wszyscy bawili się, jak dzieci. Graliśmy też intensywnie w kierki, a wychodziły z tego całe turnieje. A kiedy już wszystko nas znudziło, puszczaliśmy w mesie filmy z naszej skromnej wideoteki. Bowiem życie na oceanie ciągnie się jak guma do żucia.

Wreszcie Tampa. Wyładunek był szybki i nikt nie zdążył odwiedzić najciekawszego tu miejsca, zwanego Busch Gardens, a stanowiącego połączenie wesołego miasteczka z ogrodem zoologicznym. Zgromadzono tu zwierzęta całego świata. Żyją jakby na wolności, gdyż mają do dyspozycji olbrzymie tereny wybiegowe. Oglądać je można z powietrznych i naziemnych kolejek. W Busch Gardens da się także wspaniale zabawić. Najwięcej emocji dostarcza potężna kolejka szynowa Kumba. Pędzi ona z oszałamiającą szybkością, wijąc się po pętlach, a nawet kręcąc wokół swojej osi.

Popłynęliśmy do Mobile, które leży w stanie Alabama. Tutaj załogi zwykle ruszały na zakupy do potężnych magazynów Searsa i Wal-Marta, w których można było spędzić cały dzień, niczego nie oglądając dwa razy. Kupowało się rowery, kosiarki, piły i dziesiątki podobnych towarów. Ładowało się pełne wózki ciuchów, bo tu wszystko było kilkakrotnie tańsze niż w Polsce. Tak bywało w poprzednich podróżach i tak stało się i tym razem.

Następnym portem wyładunkowym było Houston. To tutaj mieszczą się biura naszego armatora, połączonego w spółkę z największym polskim armatorem PŻM. Nic więc dziwnego, że wydałem zwyczajowe powitalne *party* dla armatora i agencji, która nas reprezentuje w całych Stanach. Przybyli dyrektorzy z żonami, wieczór był wspaniały. Jak zawsze, przebojem były szampan i płonące kabanosy.

W Houston Clipper fundował niekiedy załogom atrakcyjną wycieczkę do centrum NASA. W programie była

niezapomniana wizyta w kosmosie, bowiem zasiada się tam za sterami promu kosmicznego Columbia. Można obejrzeć prawdziwe rakiety i astronautów trenujących pod wodą poruszanie się w stanie nieważkości.

Koniec wyładunku. Wyruszyliśmy swoją zwykłą trasą, biorąc papier w Mobile i Wilmington. Papier to prywatny ładunek Clippera. Ma on bowiem swój papierowy biznes w stanie Georgia. Z tych powodów nasze ładownie do Europy zawsze załadowane są *full and down*. Kiedy jedni tyrają przy załadunku, drudzy wałęsają się po Wilmington, spędzając wolny czas w klimatyzowanych hipermarketach, niekiedy poprzestając na oglądaniu. Mnie natomiast zajęło co innego. Spuściłem na wodę motorowy ponton i popłynąłem w górę rzeki. Po drodze zwiedziłem krążownik-muzeum „North Carolina". I już nabrałem ochoty na kąpiel w rzece, gdy nagle zauważyłem wynurzające się krokodyle. Liczyły po kilka metrów długości.

Wreszcie ruszyliśmy na Atlantyk. Po dwunastu dniach przelotu, z których pięć można było spędzić w basenie pływackim, zbudowanym przez załogę na pokładzie i przejściu przez cieśninę Petland, dotarliśmy do Aberdeen, w Szkocji.

W północno-szkockiej cieśninie Petland minęliśmy z lewej burty słynną bazę marynarki wojennej, Scapa Flow. Prąd w cieśninie dochodzi czasem do szesnastu węzłów, co może okazać się niebezpieczne, gdyż statek płynie maksymalnie do czternastu.

Aberdeen to śliczne, stare miasto. Byliśmy największym statkiem, jaki może wejść do tak małego portu. I właśnie tutaj, w wąskim basenie portowym, staremu holownikowi, ciągnącemu naszą rufę, spadł hol z haka.

– Cała wstecz! – krzyknąłem ze skrzydła, modląc się, żeby dziób „Orła” stanął przed szybko zbliżającym się nabrzeżem. Mieliśmy szczęście: statek zatrzymał się i zacumowaliśmy bez większych problemów. Wkrótce pojawiła się na statku pasażerka. Była nią Sofia, dwudziestopięcioletnia Dunka, pracująca u Clippera. Okazała się skromną blondynką, która miała z nami odbyć dziewięciodniowy rejs szkoleniowy po Europie. Na statku zapanowało ogólne podniecenie. Ładna, samotna i w dodatku panna to zawsze smakowity kąsek dla wygłodniałych marynarzy.

Trzeci oficer, zwany przez nas Irokezem, ruszył na polowanie pierwszy.

Zaczął biegać za Sofią, jakby chciał znieść jajko.

– Ona jest moja!- krzyczał podniecony Radiooficer. - Mustruje jako asystentka Radio, a Radio to ja!

Sofia jednak oznajmiła oficjalnie, że jest zakochana po uszy i ma narzeczonego w biurze u Clippera. Steward Włodek meldował, że jak coś zanosi do jej kabiny, to nie może się dopukać, bo Sofia zamyka drzwi na klucz.

– Sofia, podobno zamykasz drzwi na klucz? – zapytałem dziewczynę przy obiedzie.

– *Captain*, tu jest osiemnastu chłopa – odrzekła z uśmiechem. – Radzono mi, abym jednak się zamykała...

– A czy mówiono ci, że ja i kierownicy działów mamy *Master Klucz*, który na statku otwiera wszystkie drzwi?

– Tego nie wiedziałam – zachichotała. - Teraz chyba będę się barykadowała!

Wieczorem Agent zaprosił Sofię i kilku marynarzy do pubu Cockney Hunters. To słynny, sławny pub. Zawsze cholernie tu tłoczno i cholernie głośno. Akurat trwał *live music show*. A tego wieczoru mieli jeszcze zagrać The Pyramids.

Piwo lało się strumieniami. Tłum falował w rytm muzyki z lat sześćdziesiątych. Grało czterech dziarskich *oldboyów*. Najbardziej podobała nam się piosenka *Sweet Home Alabama*, gdyż Alabama to był przecież najczęściej przez nas odwiedzany stan USA. Potem wyszliśmy na świeże powietrze. Wszakże chcieliśmy jeszcze zajrzeć do *nightclubu*. A tam długa kolejka przed wejściem. Okazało się, że nie wpuszczą nas w adidasach i dżinsach. Takie mieli przepisy. Rozczarowani, poszliśmy na statek.

Ale następnego wieczoru wbiłem się w eleganckie spodnie i buty. Byłem bowiem zaintrygowany. Co też takiego eleganckiego jest w nocnym klubie, że nie wpuszczają w dżinsach? Poszedłem tam. Zapłaciłem sześć funtów za wejście i po półgodzinnym oczekiwaniu w kolejce, wreszcie wepchnąłem się do środka. Przy wejściu dwóch drabów obejrzało uważnie mój przyodziewek, a potem machnęło ręką przyzwalająco. W chwilę później już przeciskałem się

w straszliwym tłoku do baru. Głośna muzyka zagłuszała wszystko, a ściśnięty tłum kiwał się na stojąco w jej rytm. Smród, duchota, nie było czym oddychać. Zalewał mnie pot, a w dodatku co chwila ktoś wylewał na mnie piwo. Boże, to ma być ten okrzyczany *nightclub?* Ten, dla którego kazano mi założyć buty? To nie dla mnie. Jestem człowiekiem starej daty. Lubię w spokoju posiedzieć przy stoliku, posłuchać romantycznej muzyki. Tak sobie pomyślałem i wróciłem na „Orła". A potem popłynęliśmy do drugiego portu wyładunkowego, mianowicie Grangemouth w szkockiej zatoce First of Forth. W czasie ostatniej wojny były tu bazy marynarki wojennej. Zatoka była uzbrojona po zęby, niemal z każdej wyspy i skały sterczały tu armaty. Po raz pierwszy zawitałem tu trzydzieści dwa lata temu, jako praktykant na m/s „Piast". Teraz wróciły wspomnienia, bo to przecież niedaleko stąd, w miasteczku Falkirk, na scenie polskiego klubu śpiewaliśmy nasze narodowe piosenki. My, chłopcy ze Szkoły Morskiej, ubrani w piękne mundurki, prezentowaliśmy się na tyle dobrze, że tutejsze polonijne dziewczyny piszczały z uciechy i rzucały nam się na szyje. Moja polska Szkotka prosiła, żebym został. Chciała za męża tylko Polaka! Wszystko to było wówczas niezmiernie ekscytujące, w efekcie czego spóźniłem się na statek. Dostałem za to BW, czyli bez wyjścia. Ale rodzice mojej polskiej Szkotki, oboje Polacy, przebłagali kierownika praktyk i mogłem potem gościć w ich domu. Oni także marzyli o zięciu Polaku. Nie udało im się jednak mnie skusić...

Wspomnienia spowodowały, że zapragnąłem nagle odwiedzić stare kąty. Co się tam zmieniło? Czy jest ktoś, kto nas jeszcze pamięta? Nakręcony tymi pytaniami i chęcią przypomnienia sobie młodych lat, pognałem do polskiego klubu, jak na skrzydłach. Barmanka, starsza pani, mówiła doskonale po polsku.

-Proszę pani – zagadnąłem na powitanie. – W tym klubie, trzydzieści dwa lata temu, śpiewałem na scenie! Byłem wówczas piękny i młody, a na dodatek we wspaniałym marynarskim mundurku...

– Och, proszę pana, te czasy już dawno minęły – odpowiedziała z żalem w głosie. – Obecnie klubowi stale brakuje pieniędzy. Otwarty jest tylko bar, a sala dancingowa wyłącznie na specjalne okazje...

– A ma pani klucz do tej sali? Chciałbym choć raz rzucić na nią okiem...

Miała klucz. Sala była taka sama, jak wtedy. Nad sceną wisiał Biały Orzeł w koronie. Przymknąłem oczy i ujrzałem na scenie młodych chłopaków w mundurkach, śpiewających *Szła dzieweczka do laseczka.* Zrobiło mi się smutno.

Podziękowałem starszej pani i poszedłem do baru.

Potem pociągaliśmy w kącie ciemnego *guinnessa*. Obok też popijali piwo jacyś starsi państwo. Wtem do baru wpadł niepozorny staruszek, którego wszyscy serdecznie przywitali. Ale on doskoczył najpierw do nas.

– Panowie Polacy, marynarze?

– Tak, dzisiaj przypłynęliśmy do Grangemouth – odpowiedziałem. **-** Byłem już tutaj ponad trzydzieści lat temu, szukam wspomnień, a raczej młodości**...**

– A ja jestem Bronek - przedstawił się staruszek. – Mamy tutaj jeszcze kilku Polaków, zsuniemy stoliki, po co macie siedzieć sami...

I ponad osiemdziesięcioletni Bronek zabrał się do zsuwania stolików.

Po chwili siedzieliśmy już w większym gronie. Mary, szkocka staruszka, która miała męża Polaka, śpiewała przedwojenne polskie piosenki, a nam było wstyd, że nie wszystkie znaliśmy. Veronika, jej córka, opowiadała z kolei o swej niedawnej wizycie w Polsce i jak ją tam fantastycznie przyjmowano. A Bronek opowiedział historię swojego życia.

- Walczyłem we wrześniu trzydziestego dziewiątego, a potem znalazłem się na Węgrzech - zaczął. - Stamtąd uciekłem przez Jugosławię do Syrii, gdzie właśnie tworzyła się Brygada Karpacka. Z brygadą doszedłem pod Tobruk i Monte Cassino, gdzie zostałem ranny...

I tu pokazał wszystkim niesprawną rękę. W tej właśnie chwili pojawił się w barze młody człowiek, który świetnie mówił po polsku, a który okazał się synem Bronka. Niebawem w barze znalazło się więcej młodych ludzi. Oni również rozmawiali po polsku.

- To nasi goście z Polski, z Lubinia - wyjaśnił Bronek. - Mieszkają już u nas dwa tygodnie. - Młodzież polską gościmy co roku – dodała Mary. – Oczywiście za darmo...

Grupa młodych przysiadła się do nas i zaczął się wspaniały wieczór.

Opowieściom i polskim piosenkom nie było końca.

No, ale komu w drogę temu czas. Trzeba było w końcu opuścić gościnne progi Falkirk i wyładować resztę papieru we francuskim Boulogne. Znałem te piękne miasteczko, zaglądałem tu kiedyś, a nawet zwiedziłem z rodziną. Pamiętam, najbardziej zafascynowało nas potężne akwarium, ukazujące całą wspaniałość podwodnego świata. Było to trzy tysiące metrów pod szkłem! Tym razem jednak krótki postój nie pozwolił zanurzyć się w atrakcje tego kolorowego miasteczka. Zrobiliśmy za to skok przez La Manche i już byliśmy w uroczej angielskiej zatoczce Falmouth. Na redzie rzuciliśmy kotwicę i wzięliśmy bunkier. Wokół na skałach rozsiadło się miasteczko, nad którym królował zamek Henryka VIII, mordercy żon. Po zatoczce pływał stary jacht motorowy.

Pilot powiedział, że wyremontował go za pięć milionów funtów jakiś bogaty wariat.

Po wzięciu 176 ton paliwa ciężkiego, udaliśmy się do walijskiego portu Swansea po żelazo, które mieliśmy powieźć do Mobile w amerykańskim stanie Alabama. Śluza portu miała nas ochronić przed dziewięciometrowym pływem. Jednak była tak wąska, ze z trudem tam weszliśmy. Wrota okazały się uszkodzone i nie zamknęły się za nami całkowicie. Morze zaczęło wdzierać się do środka. W tej sytuacji musieliśmy jak najszybciej stamtąd się wydostać. Silny prąd wyrzucił statek do basenu portowego.

Popłynęliśmy za szybko, celując prosto w nabrzeże.

- *Let go*, prawa kotwica – krzyknąłem w stronę dziobu. – Cała wstecz!

Maszyna kopnęła wstecz, ile mogła i szczęśliwie zatrzymaliśmy się tuż przed nabrzeżem. W efekcie tego zdarzenia jeszcze raz ostre napięcie nerwów i więcej siwych włosów. Ale taki to już zawód.

No, ale stanęliśmy przy kei w Swansea. Z tego portu nasza pasażerka Sofia wracała do Kopenhagi. Była zadowolona z podróży. Powiedziała, że traktowano ją, jak księżniczkę. Z biura Clippera przysłała telex :

– *Dear Captain. Have now returned safely to Denmark and would like to thank you for taking so well care of me during my stay on board your good vsl. It has realy been interesting to learn abt life on board a vsl like yours. Realy hope i will be able to return your hospitality in the nearest future. Wishing you a bon voyage. Best regards to you and the crew.*

W rewanżu za telex wysłałem jej kasetę video z zapisem rejsu, bowiem - jak zawsze od sześciu lat - kręciłem migawki z rejsów.

Załadunek w Swansea trwał aż pięć dni. Wieczorami chodziliśmy na *guinnessa* i słuchaliśmy dobrej muzyki na odbywającym się właśnie *Wind Street Blues Festiwal*. Codziennym gościem na pokładzie był kolejny polski osiemdziesięciolatek, który także poczęstował nas historią swojego życia. Skończył Szkołę Morską w Gdyni, gdy wybuchła wojna. Armator skierował ich statek do Anglii. Pół

Europy przeszedł z generałem Maczkiem. Teraz był na cienkiej emeryturze, zbierając na bilet powrotny do Polski, bo chciał umrzeć na rodzinnej ziemi.

Na mostku.

Na „Orle”

Właśnie kończyliśmy wyładunek papieru w Aberdeen, gdy wreszcie przyszedł oczekiwany teleks od Clippera z Danii.

- Chief, płyniemy do Bremy po żelazo - przekazałem wiadomość Pierwszemu z pokładu.

Nasz „Clipper Eagle” w Bremie znalazł się szybko. I szybki był też tam załadunek. Przybyła też podmiana. Sześciu nowych załogantów przejęło obowiązki. Na burcie znalazło się również osiem pasażerek, siedem żon plus dziecko, które zamierzały płynąć z nami do Antwerpii. Na dodatek wiała jedenastka.

Ale wyjść w morze trzeba jednak było. Armator nawet ponaglał, gdyż ładunek w Antwerpii już na nas czekał. Zrobiliśmy wiec manewry w wąskim basenie.

Potem wejście do śluzy. Przy takim wietrze były to operacje trochę jak ruska ruletka.

Na szczęście wszystko skończyło się dobrze. No, tylko trochę zżartych nerwów.

W Bremerhaven zmieniliśmy pilota. Nowy najpierw zapowiedział swoje zejście w połowie drogi na Wezerze, potem je odsuwał w czasie, a jeszcze później oświadczył, że z powodu złej pogody pilotaż został wstrzymany i będzie musiał płynąć z nami do samej Antwerpii. Na zewnątrz wiała już dwunastka w porywach. Płynęliśmy tylko trzema

węzłami, a mimo to wysoka fala przysłaniała bryzgami cały statek i utrudniała widoczność.

Nagle stanęła maszyna. Wokoło mielizny. Pilot popędził do ukaefki i krzyknął w eter, że mamy *blackout*. Akurat stałem przy telegrafie, natychmiast dałem *stop*, a potem ponownie *start*. Udało się.

– Maszyna pracuje! – krzyknąłem do pilota.

Strach pomyśleć, co by się stało, gdyby nie zastartowała. Siedzielibyśmy chyba na którejś z pobliskich mielizn. Pilot zszedł do kabiny, a ja spróbowałem płynąć do przodu, mimo że fala nadal była bardzo wysoka. Łamiąc falę pod kątem około trzydziestu stopni, mogłem tylko płynąć kursem, który ciął wszystkie strefy seperacyjne. Inny kurs natychmiast by spowodował przechyły boczne do trzydziestu pięciu stopni na burtę. A przecież wciąż pamiętałem, że w ładowniach tkwiło żelazo, które łatwo mogło się urwać. Zameldowałem o tym wszystkim German Bight Traffic, która na radarach kierowała tutaj ruchem. Zgodzili się, abym przecinał strefy. Poradzili też zapalenie dwóch czerwonych świateł, co oznacza, że statek nie odpowiada za swoje ruchy. Tymczasem w ukaefce trwał wielki harmider. Jeden statek prosił o natychmiastowe wprowadzenie do portu, drugi lamentował, że nie może pozostać na zewnątrz, bo to dla niego niebezpieczne. Jeszcze inny krzyczał, że zerwał się z kotwicy, dziewięć szakli łańcucha poszło do morza. A piloci odpowiadali niezmiennie, że nic na to poradzić nie mogą. Pilotaż jest odwołany, musicie radzić sobie sami.

No, było ciężko. Przechyły przekraczały dwadzieścia stopni. Sztormowaliśmy. Wysoka fala zalewała ładownie. Niekiedy dziób nurkował głęboko pod falę, a przez statek szedł dreszcz potężnego uderzenia. Po takiej fali wydawało się, że dziób już się nie wynurzy. Pokład wyginał się i prężył, a maszty wpadały w szaleńczy taniec drgań. Żeby tylko żelastwo się nie przesunęło! Pocieszałem się jednak, że wciąż płyniemy do przodu.

W porcie.

Pasażerki przeżywały chorobę morską i nieśmiało zaczęły przyznawać się do strachu. Marianowa, żona Pierwszego, towarzyszyła mu podczas wachty na mostku. Cała dygotała

z emocji. Uspakajałem ją, jak umiałem. Wszystko jest w porządku, naprawdę, to tylko tak groźnie wygląda.

– Włodek, a jak tam Ela? – zapytałem Stewarda.

– Leży w koi ledwie żywa...

Dotarliśmy wreszcie do trasy, którą powinniśmy płynąć na zachód. Była druga w nocy, próbowałem zrobić zwrot w lewo. Przechyły boczne skoczyły natychmiast do trzydziestu pięciu stopni, a szafki zaczęły wyrywać się z szotów. Wszystko poleciało na łeb na szyję. Na mostek znowu wpadł Marian, Chief z pokładu, który po wachcie powinien już spać. Tymczasem przechył wyrzucił go z koi. Zrozumiałem, że nikt na statku nie śpi. Wtem zaterkotał telefon.

– Panie Kapitanie – zgłosił się Trzeci – gdybym był potrzebny, to jestem w kabinie!

– Śpij pan spokojnie, nie jest pan potrzebny – odrzekłem, wyczuwając w jego głosie niepokój. Wiedziałem, że w kabinie miał matkę i narzeczoną, która pierwszy raz znalazła się na morzu. Na pewno musiał je uspokajać. Chciałem mu powiedzieć coś krzepiącego, ale sytuacja była taka, że nie miałem czasu na pogaduszki. Niekiedy tak się właśnie pływa po morzu. Wróciłem na sztormowy kurs, ponieważ przestraszyłem się ewentualnych konsekwencji dotychczasowej jazdy. A jak mi się żelastwo rozsypie?

Wtedy naprawdę będzie kiepsko...

Po dwudziestu godzinach takiej męczarni dotarliśmy jednak do miejsca zwrotu na południe, które znajdowało się

przy Terchelingu. Mieliśmy teraz falę zza trawersu. Szybkość natychmiast wzrosła do jedenastu węzłów. Nawet przechyły się zmniejszyły. A więc nareszcie płynęliśmy! W kabinach powszechne ożywienie. Wszyscy sprzątali, leczyli rany po sztormie. Pasażerki wyszły wreszcie z koi, próbując nieśmiało chodzić. Jeszcze miały w oczach strach. Jedna przez drugą opowiadały, jak się modliły o uratowanie życia. Niektóre przysięgały, że już więcej na morze nie wypłyną! A mężowie ostro się z nich naśmiewali – widzicie, jak my ciężko pracujemy!

Pogoda się polepszyła. Wznowili pilotaż na Steenbanku. Wzięliśmy więc pilota i w porę zacumowaliśmy w Antwerpii. Odebrałem podziękowanie od Clippera. Potem sprawdziłem, jak wyglądał ładunek. Okazało się, że niektóre kolie lekko się ruszyły i trzeba je było dodatkowo mocować. Zaczęliśmy ładować żelazo, tym razem na *full*. Do trzeciej ładowni poszły specjalne kolie, wymagające suchego powietrza. Z tego powodu zapakowaliśmy tam też trzy maszyny do osuszania. Elektryk miał je podłączyć do prądu, więc Magazynier zabrał się do robienia dziur na kable. Ale właśnie wtedy rozległy się alarmowe dzwonki. Przeraźliwy dźwięk rozdzierał ciszę korytarzy. Pobiegłem na mostek i przerwałem ten koncert. Rzuciłem okiem na wydruk – pożar w spawalni! Pomyślałem, że znowu jakiś fałszywy alarm. Chwyciłem więc za słuchawkę, aby odnaleźć oficera służbowego. Niech sprawdzi, czy gdzieś się nie pali! I w tej właśnie chwili znowu zawyły dzwonki alarmowe. Dwa

krótkie i jeden długi. O cholera ! Dotarło do mnie, że to jednak prawdziwy pożar.

Włączyłem pompę pożarową. Ze skrzydła ujrzałem dym i biegających po głównym pokładzie marynarzy. Wrzasnąłem do nich, że pompa pożarowa już chodzi i pognałem schodami na pokład. Tam dostrzegłem, że dym wali ze spawalni. Obok stała grupka marynarzy i dokerów. W samych drzwiach tkwił zdyszany trzeci oficer z gaśnicą w łapie.

– Panie Trzeci, co się stało?

– Już po wszystkim, panie Kapitanie – odrzekł. – Palił się reduktor i zawory na butlach tlenowych. Potraktowałem je gaśnicą proszkową. Potem założyłem aparat tlenowy i wlazłem do środka. Zakręciłem zawory i reduktor. Cała akcja trwała z pięć minut, nie więcej...

Podziękowałem mu. A potem odwróciłem się do zdenerwowanego Magazyniera.

– Panie Majster, jak to się stało?

– Ogień cofnął się z palnika przez węże do reduktora – odparł. - Pierwszy raz coś takiego mi się zdarzyło!

– Czy te butle mogły wybuchnąć ?

– Nie, panie Kapitanie. Są pełne. Zwykle wybuchają puste...

– Chief**!** - zwróciłem się do Pierwszego Mechanika. – W przyszłości nie wolno do tego dopuścić!

– Oczywiście, panie Kapitanie – zapewnił. - Założymy na węże bezpiecznik, który tłumi ogień. No i wymienimy

reduktor na butlach...

A później, kiedy było już po wszystkim, pomyślałem, że ten młody Trzeci jest odważny. Przecież nie wiedział, że butle są pełne. Postanowiłem, że pochwalę chłopaka w obecności jego matki. A tymczasem objawił się już nowy problem. Załadunek trwał w najlepsze, kiedy do mojej kabiny wpadł Chief z pokładu.

– Kapitanie, nie mogę pozwolić, żeby ten samochód tak stał na pokładzie!

Wytrzymałość pokładu jest za mała. Postawię go na kracie...

– A kto go tam postawił? – zapytałem.

– Ten cholerny Grek, supercargo! Stawiał sobie, gdzie chce!

Zawołałem Greka. Wytłumaczyliśmy mu, gdzie ten samochód może stać i dlaczego. Potem we trójkę poszliśmy na pokład i wszystko ustaliliśmy z formanem gangu laszującego. Auto ma być obudowane kratą i podstemplowane, aby jego waga rozłożyła się na większej powierzchni.

Kiedy już się z tymi drobiazgami uporałem, pomału zaczęliśmy szykować się do wyjścia w morze. A tu znowu zapowiedzieli południowo – zachodnią dziewiątkę prosto w twarz. Tak zwany *mordewind*. W dodatku zaginął gdzieś jeden z mechaników. Zaniepokojony, poprosiłem Agenta, aby go odszukał. Ten spisał się na medal, bo po kilku

godzinach mechanik pojawił się na kei. Wysiadł z taksówki. Podobno przyjechał prosto z policji.

– Panie Kapitanie, przepraszam – powiedział skruszony. - Zwinęli mnie!

– Co się stało?

– Byłem w restauracji i trochę przysnąłem na stoliku. Właściciel chyba zawołał policję, bo nagle zaczęto mnie szarpać. Zacząłem się bronić. A to byli policjanci.

Spałowali mnie i zawieźli do aresztu. Rano wypuścili...

– No ładnie! – powiedziałem z przyganą w głosie. – A ja już szukałem Pana przez Agenta. Nic się chociaż panu nie stało?

– Nic mi nie jest. Jestem tylko trochę poobijany...

Tuż przed wyjściem w morze, podczas kolacji, pożegnaliśmy żony i siedmioletnią Emilkę, córkę marynarza. Z tej okazji wręczyłem każdej z pań specjalny dyplom morski.

Zrobione zostały ze starych map, na których dokonaliśmy stosownych wpisów.

Rąbnąłem też krótką mowę.

– Jesteście dzielne, moje panie! – powiedziałem z uznaniem. - Przepłynęłyście Morze Północne w tak dużym sztormie, że kończyła się skala Beauforta.

Dlatego przyjmujemy was do grona Marynarskiej Braci!

Potem całusom i uściskom nie było końca. Ale, niestety, komu w drogę, temu czas. Musieliśmy w końcu ruszyć i znowu zanurzyć się w sztorm. Wiała zachodnia dziesiątka,

fale zalewały ładownie, zmoknięty samochód tkwił na pokładzie. Siedziałem w swojej kabinie, kiedy zadzwonił telefon. Był to Chief z mostku.

– Przyjdź Pan na mostek – poprosił. – Mam wrażenie, że pali się nasz samochód na pokładzie!

Wpadłem na górę i w lornetce, wśród bryzgów fal, wyraźnie zauważyłem na dziobie dym.

– Marian, weź Elektryka i idźcie tam! Ja tymczasem zwolnię i trochę skręcę, żeby was osłonić od fali. Tylko uważaj na przechyły!

Zrobił, jak poleciłem. Po kilku minutach widać było, jak suną ostrożnie po pokładzie, oblewani przez potoki wody, trzymając się relingów. W końcu doczłapali się do dziobu.

Stamtąd odezwali się przez ukaefkę.

– Mostek! – usłyszałem Chiefa. - To fajczą się kable od ładowarki akumulatora! Elektryk już to rozłączył!

Po wyjściu z La Manche zachodni sztorm jeszcze się wzmógł. Fala sięgnęła ośmiu metrów. Statkiem rzucało, jak łupiną. Przeanalizowałem faksymilowe mapy pogody.

– Dalej tak nie pojedziemy – powiedziałem. – Pourywa nam się żelastwo w ładowniach. Skręcimy więc na południe, na Finister. Tam jest trochę spokojniej.

Tylko w ten sposób możemy ominąć sztormy przed nami...

Całą noc uciekaliśmy na południe. Męczyliśmy się okropnie. Cieszyłem się, że nie ma z nami pasażerek. One by to strasznie przeżyły. Rankiem zrobiło się trochę lepiej.

Morze jakby z lekka się uspokoiło.

– Marian – powiedziałem Pierwszemu. - Skręcę teraz trochę. Weź Mariusza i zobaczcie, czy nic się nie stało pod bakiem. Sprawdź też nasz samochód...

– Cholera! – usłyszałem go po kilku minutach w ukaefce. - Fala wybiła w aucie przednią szybę! Lewa trzyma się!

– Spróbujcie czymś tę dziurę zatkać!

– Dobra, założymy sklejkę i gumowe worki. Podciągniemy też trochę prawą kotwicę, bo stuka!

I tak, powolutku, minęły nam sztormy. Wypłynęliśmy na życzliwsze wody.

Życie na statku powróciło do normy. Można było już nawet się wyspać.

Chociaż po kojce nadal turlało.

Ostatni rejs m/s „Siekierki”

M/s „Lake Wales”, czyli dawne „Siekierki”, popłynął w swą ostatnią podróż na złom. Nie dość, że statek sam płynął na złom, to jeszcze w ładowniach wiózł kilkadziesiąt tysięcy ton złomu z Liverpoolu, przeznaczonego dla południowej Korei.

Tymczasem chluba Szczecińskiej Stoczni z 1972 roku nadal cieszyła oko marynarza swym wyglądem. Smutno nam było odprowadzać ją na cmentarz.

W długiej, bo 57-dniowej podróży z Liverpoolu do Korei, nasz 32-tysięcznik płynął dookoła Afryki. Nie mógł już pędzić piętnaście węzłów, jak wtedy, gdy był młody i sprawny. Teraz dostawał zadyszki, zapalały mu się przelotnie silnika. Ciągle jednak wyciągał jeszcze dwanaście węzłów na spokojnej wodzie. Załoga, zredukowana do osiemnastu chłopa, miała urwanie głowy, zwłaszcza w maszynie, żeby przekonać „Edka” - tak nazywali silnik – do kursu na złom. Z powodu zapracowania maszyniści rzadko wychodzili na pokład dla zaczerpnięcia powietrza, całymi dniami i nocami pozostając w swej „kuźni”, gdzie temperatura sięgała pięćdziesięciu stopni. Pod koniec podróży niektórzy z nich snuli się jak cienie, nie mając nawet siły na zjedzenie posiłku. Usmarowany zwykle Chief Mechanik tłumaczył mi codziennie, co ostatnio zepsuło się w maszynie. Samotny szczur albinos, zaprzyjaźniony

z załogą, przez całe dnie przemykał pokładami w poszukiwaniu żarcia i towarzystwa. Wszystkim tym „Edek” się nie przejmował i pokasłując gnał dalej ku Korei. Na pokładzie przeważnie słońce przygrzewało mocno, przez co nawet nie dało się spać, bo klimatyzacja w kabinach też kulała. Drugi oficer narzekał, że śnią mu się horrory.

- Panie Drugi – odpowiadałem z powagą. – Mnie dziś się śniło, że będę miał transplantację i przez całą noc płukałem w wiadrze wątrobę, czyszcząc ją do operacji...

Dokuczał nam też brak wody, którą trzeba było oszczędzać. Czasami więc w sobotę wieczorem wychodziliśmy z naszych nor, siadając na rufie przy szaszłyku i winie, aby odpocząć od „Edka” i nie zdziczeć. Samotność doskwiera bowiem najmocniej...

Szczątkowe wiadomości z cholernie drogiego satelitarnego telefonu przytłaczały jeszcze bardziej. Oto bankrutowała PŻM! Gdyby nie ciężkie czasy, nasz stateczek prawdopodobnie jeszcze by popływał.

W Sunda Strait groził nam atak piratów. Czekaliśmy na nich w napięciu przez cztery dni. W praktyce nie mieliśmy żadnych szans na obronę.

W eterze pulsowały wciąż nowe opowieści o napadach na statki. Ofiarami na ogół padali kapitanowie i ich sejfy. Z tych powodów trzymaliśmy w pogotowiu gumowe węże z wodą, ufając że będą umiały przeciwstawić się pirackim karabinom.

- Woda naprzód i topimy przybijające do burt łódki – instruowałem załogę, nadrabiając miną. – Wystrzeliwujemy

rakiety, wołamy pomocy w ukaefce i teleksie. Ale gdy się przedrą, to się poddajemy. Nic innego nie możemy zrobić. Pamiętajcie, najważniejsze żeby nikt nie zginął.

Na szczęście piraci nie przypłynęli. Przypuszczam, że mieli na widoku znacznie ciekawsze statki. Doszedłem do wniosku, że najbardziej niebezpieczne miejsca przepłyniemy w dzień, co znacznie zmniejszało zagrożenie.

I oto 6 marca 1999 roku, po 47 dniach podróży, pojawiliśmy się na redzie

Singapuru. Chcieliśmy tylko uzupełnić zapasy paliwa. Postój trwał kilka godzin, w dodatku w nocy, nie było odprawy i możliwości zejścia na ląd.

Wokół nas – tak informował pilot - stało na kotwicach około tysiąca statków. To dopiero ruch w interesie! W końcu wzięliśmy bunkier i przez Morze Chińskie popłynęliśmy do Kwangyang, leżącego w południowej Korei.

- Na tym morzu niekiedy giną statki z całymi załogami - opowiadałem załodze, aby jej dodać ducha. - Czytałem ostatnio o dwóch takich statkach, odnalezionych gdzieś w Chinach. Nie udało się jednak odszukać załóg, ani nawet choćby dowiedzieć, co się z tymi ludźmi stało...

W tym długim rejsie mieliśmy dwadzieścia pożarów przelotni silnika. Jeden był bardzo poważny, bo ogień przeskoczył na maszynownię. Załoga nabrała więc wprawy w gaszeniu pożarów, gdyż raz w tygodniu profilaktycznie organizowałem jeszcze ćwiczenia na sucho.

Po przepłynięciu 14 500 mil, przybyliśmy wreszcie do Kwangyang z naszym złomem. Jak miło było znowu stanąć twardo na lądzie! Była wiosna, więc zatęskniliśmy za pachnącymi kwiatami. Ale staliśmy w środku przemysłowego miasta, gdzie sterczały same fabryki i kominy, a w powietrzu unosił się smród siarkowodoru. Shipchandler zawiózł mnie do odległego o piętnaście kilometrów miasta. Co chwila przełykałem kwaśną ślinę, a oczy szczypały do łez. Cóż z tego, że między fabrykami posadzono rzędy równych drzewek, skoro one były szare. Widziałem tablice, informujące na bieżąco procentowe skażenie powietrza. Nie było z tym najlepiej. Wreszcie wjechaliśmy do centrum Kwangyang i można było trochę pooddychać.

– Jak teraz stoi dolar? - spytałem shipchandlera.

– Dwa lata temu dolar kosztował 780 wonów – odpowiedział. - Potem był kryzys i won spadł do 1980 za dolara. A obecnie ustabilizował się na 1200. A wiesz, dlaczego tak szybko Korea wyszła z kryzysu? Bo rząd zaapelował do narodu o pomoc i wszyscy oddawali swoje złoto i oszczędności!

Zajechaliśmy do biura shipchandlera. W małej klitce przywitali mnie szef z szefową. Niby coś tam rozumieli po angielsku, ale nie mogłem tego stwierdzić, bo tylko uśmiechali się i kłaniali.

Rozmowa toczyła się z pomocą ich pracownika, który mnie tam przywiózł. Dowiedziałem się, że wszyscy biali są do siebie bliźniaczo podobni i oni nas nie rozróżniają.

Ciekawe, a ja zawsze myślałem, że to oni są do siebie podobni!

Szefowa oceniła mnie na czterdzieści lat, a miałem pięćdziesiąt cztery. Zrewanżowałem się, grzecznościowo dając jej pięćdziesiąt, ale okazało się, że o pięć za dużo.

– Czy chcesz się napić koreańskiej herbaty *mata*? - spytał szef.

– Chętnie spróbuję – odpowiedziałem, przypuszczając że będzie przypominała chilijską.

Zamówiono telefonicznie *matę* z restauracji na drugiej stronie ulicy. Po kilku minutach przydreptała z zawiniątkiem śliczna, młoda dziewczyna. Klęknęła i rozwiązała chustę, świdrując mnie skośnymi oczyma. Podobno rozumiała po angielsku, ale nic nie mówiła. Mój przyjaciel Xeong Sig Gim wytłumaczył, że to z tego powodu, iż kobiety w Korei są bardzo nieśmiałe. Tymczasem dziewczyna wyciągnęła z chusty filiżaneczki, po czym nasypała do nich białego proszku, który zalała gorącą wodą z termosu. W końcu zaczęła mieszać. Kiedy już dokładnie roztarła grudki białego proszku, podała mi tę miksturę do wypicia. Naturalnie, z uśmiechem na ustach. Zresztą, wszyscy mieli tu przyklejony uśmiech, tak jakby się z nim urodzili.

– Czy smakuje? - dopytywali się gospodarze.

– Bardzo dobra herbata - chwaliłem, chociaż smakowała jak grysik lub owsianka.

– *Kam sa ham ni da* - podziękowałem dziewczynie po koreańsku.

Zaczęła coś mówić, ale niczego nie zrozumiałem. W jej języku potrafiłem tylko wznieść toast na zdrowie. Uniosłem więc filiżaneczkę i ku zdziwieniu reszty powiedziałem:

– *Kan bei!*

I tyle się nagadaliśmy. Dziewczyna bowiem spakowała chustkę i poszła. Oczywiście, z uśmiechem na ustach. Na tym zakończyło się gościnne przyjęcie, a szef kazał Gimowi oprowadzić mnie po mieście.

Czyste i spokojne ulice Kwangyang dosłownie krzyczały neonami „krzaków", czyli napisami w ich alfabecie. Nic z tego nie rozumiałem. Szczęśliwie miałem przewodnika. Poprowadził mnie gdzieś na piętro, tłumacząc, że szef kazał właśnie tutaj.

Jakoby znał właścicielkę lokalu, a w dodatku ona mówi po angielsku.

Lokal był przytulny, lecz pusty. Za barem tkwiła tylko skośnooka dziewczyna. Siedliśmy przy okrągłym stole, a ona natychmiast przydreptała. Podobno też rozumiała po angielsku, ale nic nie mówiła, za to dużo szczebiotała po koreańsku.

Zamówiliśmy po piwie, a dziewczyna przyniosła pięć. Potem podreptała na zaplecze i wróciła z owocami i warzywami na tacy. Leżały tam truskawki, arbuzy, melony i małe pomidorki. Wszystko to przystrojono jakimś zielonym warzywem.

Potem barmanka usiadła przy nas i podstawiła szklaneczkę na piwo.

- *Captain* - wtrącił Gim - u nas jest zwyczaj, że chłopak swojej dziewczynie nalewa piwo...

Nalałem, chociaż nie była moją dziewczyną. Ale niech wie, że u nas także są dżentelmeni. Niebawem dowiedziałem się, że właścicielka tego całego interesu, Mama San, zaraz przyjdzie, bo już po nią telefonowała. Rzeczywiście, Mama San się pojawiła.

I natychmiast się do nas przysiadła. Mówiła po angielsku i wypytała mnie o wszystko. Sama też zresztą się rewanżowała, opowiadając o swojej rodzinie. Nie mogła się nadziwić, że prawie dwa miesiące płynąłem wkoło Afryki i współczuła mi, jak mogłem tak długo wytrzymać bez dziewczyny. Potem jednak stwierdziła, że u niej też nie ma dziewczyn. Posiedzieliśmy więc, rozmawiając, popijając piwo i chrupiąc owoce z warzywami. Tym razem pomyliłem się znowu, bo dałem Mamie San 35 lat, a miała 47.

Rachunek - 40 dolarów! - zapłacił Gim, po czym poszliśmy znowu zwiedzać miasto.

– Gim – zapytałem w pewnej chwili. - Wypiliśmy dwa piwa, zjedliśmy po plasterku truskawki, a zapłaciłeś czterdzieści dolarów?

– Taki u nas zwyczaj. Zielone musisz zjeść, chociaż nie zamawiasz, a dziewczyny do towarzystwa kosztują.

Teraz zaglądaliśmy do bardziej ekskluzywnych knajp, ale wszędzie wyglądało podobnie. W wejściu kłaniała się dziewczyna, jakby recepcjonistka, żadna jednak nie mówiła po angielsku. Zapraszała do małych kabinek, w których stał podłużny stół, wkoło kanapy, a na ścianie tkwiło z osiem

telewizorów z różnymi programami. Nad stołem były przyciski, którymi można było wybierać programy, albo karaoke, jeśli ktoś chciał pośpiewać. Dziewczyna do towarzystwa kosztowała 50 dolarów, piwo 3 dolary, ale obowiązkowe warzywa aż 30 dolarów. Można tam było sobie posiedzieć z pół godziny za 100 dolarów w towarzystwie ślicznej skośnookiej, ale o czym z nią gadać po koreańsku?

Zwiedzaliśmy więc nadal miasto. W końcu dotarliśmy na targ. Tu było wszystko, mydło i powidło, a najwięcej suszonych ryb i owoców morza. Chciałem kupić narodowy kapelusz do kolekcji, ale były tylko nowoczesne. Gima tu znali, więc zleciało się dużo przyjaciół i dzieci. Sześcioletnie dziewczynki coś do mnie szczebiotały, wybuchając co chwila śmiechem. Nie wiedziałem, czy się ze mnie śmieją, czy do mnie śmieją, więc zagadnąłem je po angielsku. Wkrótce miałem już gromadkę przyjaciół. O dziwo, dzieci

więcej rozumiały, niż starsi. Pod moją batutą utworzyliśmy chór, śpiewając *My Bony is over the Ocean...*

Pożegnałem Gima, bo spieszno mu już było do domu. Potem raz jeszcze poszedłem neonowymi ulicami. Nagle ujrzałem napis Club Disco. To prawie po naszemu! Wszedłem do środka, a tam siedział tylko Disc Jockey. Zupełnie jak u nas!

Poszedłem na piętro, gdzie tańczyła jedna para. Za to w kącie tkwiły aż trzy dziewczyny!

- Może tu mogę napić się piwa? – pomyślałem.

Szybko okazało się, że do piwa także tutaj trzeba zjeść warzyw za 30 dolarów. Długo tłumaczyłem szefowi, że

zielska już się najadłem, a teraz chcę tylko piwo, lecz pozostał nieugięty. Wyszedłem więc wściekły z *tanzbudy* i zacząłem szukać taksówki na statek. Kiedy podjechała, zacząłem mieć kłopoty, bo taksiarz nie mówił po angielsku. Całe szczęście, że Gim napisał mi „krzakami”, jak nazywa się nabrzeże, przy którym stał nasz „Lake Wales”.

Nie podobało mi się w Kwangyang. Postanowiłem, że więcej do śródmieścia nie pojadę, wystarczy. Niech się tam bawią beze mnie. Trzydzieści dolarów za zielsko? Chyba zgłupieli! A tymczasem cała załoga wisiała na telefonach. Dzwoniono do kraju na cztery ręce. Zbliżał się powrót... W porcie spotkaliśmy ruski statek pod kambodżańską banderą. Przyjęli nas czym chata bogata. Oczywiście wódą, na *zakuskę* kartoszki z mięsem. Wszyscy ich marynarze pochodzili z Syberii. Było więc o czym pogadać, wreszcie swojska dusza. Ich trzeci oficer zarabiał tylko 600 dolarów, ale cieszył się, że ma pracę.

Po tygodniu wyładowywania złomu wyruszyliśmy wreszcie w ostatni rejs, do Chin. Tam mieliśmy pozostawić nasze „Siekierki” na zawsze. „Edek” ledwo ciągnął, waląc z komina czarnym dymem, a niekiedy nawet ogniem. Na dwa dni rzuciliśmy kotwicę na redzie Szanghaju. Potem, przez piętnaście godzin, płynęliśmy w górę jednej z pięciu największych rzek świata, Chang Jiang, czyli po naszemu Jang Cy Kiang. Ruch na rzece, jak na warszawskiej Marszałkowskiej. Mnóstwo małych stateczków i poławiających rybaków. Wyglądało na to, że każdy sobie tu pływał, jak chciał.

W ich nawigacji najważniejsza wydawała się być syrena. Piloci trąbili, jak oszalali!

I to cały czas! Hałas okropny.

Od Szanghaju prowadzili nas dwaj młodzi piloci, którzy przekrzykiwali się nawzajem. Na dodatek w ukaefce też ktoś ciągle wrzeszczał. Piloci musieli więc krzyczeć, aby cokolwiek zrozumieć i dogadać się z kimkolwiek. W nocy mimo, że mieliśmy stać na kotwicy, płynęliśmy dalej. Świeciliśmy aldisem po oczach innych statków, trąbiliśmy na nie i grubiańsko przekrzykiwaliśmy się w ukaefce. Obaj piloci świetnie się wkomponowali w ten bałagan. Nie tylko na siebie krzyczeli, ale wydawali niezrozumiałe i sprzeczne komendy. Dziw, że kogoś nie przejechaliśmy.

W panoramie Szanghaju naliczyłem kilkaset wieżowców. Wzdłuż rzeki ciągnęły się nabrzeża z nowoczesnymi dźwigami. Pomyślałem, że to już nie te biedne Chiny, z których się pokpiwało. Niedługo prześcigną resztę świata. W nocy rzuciliśmy kotwicę na 117 mili rzeki i czekaliśmy, co dalej. Kiedy do złomowej stoczni?

Na odprawę przyszło kilkunastu Chińczyków. Ale tylko Agent mówił trochę po angielsku. Przyjechali też przedstawiciele stoczni z dyrektorem, aby obejrzeć statek. Po odprawie zostawili nam kilku umundurowanych żołnierzy, żeby nas pilnowali; oni też nie mówili po angielsku. Z konieczności zacząłem więc uczyć się po chińsku ...

Po trzech dniach postoju na kotwicy Agent zorganizował nam wycieczkę na ląd. Popłynęliśmy barką prosto do stoczni. Tam czekał na nas znajomy dyrektor. Jak się

okazało, miał już dokładny plan, co nam pokazać. Przede wszystkim - swoją stocznię... Ich stocznia nie wytrzymałaby naszych przepisów BHP. Ale zobaczyliśmy, jak w prosty sposób zrobią z naszego stateczku metalowe pręty. W wykopany na plaży dół miał statek wjechać na całej naprzód. Potem miał zostać pocięty, przewalcowany i na końcu spakowany w paczki prętów. Wszystkie te etapy prześledziliśmy na przykładzie greckiego statku, to znaczy wraku, który kiedyś był statkiem. Dyrektor nas oprowadzał, fotoreporter robił zdjęcia do gablotki, a wszędzie robiliśmy takie wrażenie, jakbyśmy byli co najmniej kosmitami. W stoczni pracowało z grubsza półtora tysiąca ludzi, w tym dużo kobiet. Warunki pracy były prymitywne i ciężkie. Wszakże nieźle opanowali technikę prostego przerabiania statków na stal, z której potem budowali nowe statki. Dyrektor dozował wrażenia, bo przerwał zwiedzanie zakładu i zawiózł nas samochodami do miasta na zakupy.

Muszę przyznać, że na takich zakupach jeszcze nie byłem. Oto my kupowaliśmy, a dyrektor płacił yuanami. Chief Mechanik liczył, ile kto wydał, aby potem oddać dyrektorowi w dolarach. Na ulicach znowu budziliśmy niesamowite zainteresowanie. Z pewnością rzadko widywali tu białych ludzi. Nakupowaliśmy figurek ze słynnej chińskiej porcelany, ale największa radość była w handlowaniu. Oczywiście, nikt tu nie mówił po angielsku. Chief z pokładu nawet kupił coś za dolary, a potem cała ulica się zbiegła, żeby dolary obejrzeć. Dziękowałem wszystkim po chińsku *szi szje*, co wywoływało ogólną wesołość tłumu, który cały czas nas

obserwował. Ale wszyscy byli dla nas życzliwi i ciągle się uśmiechali. Małe, skośnookie dziewczyny dreptały na takich samych grubych podeszwach, jak nasze, a na pozdrowienie *wei*, cześć, wybuchały śmiechem.

W jakiejś budzie kupiłem płyty kompaktowe z chińską muzyką, które okazały się potem płytami video. A wydawało się, że to straszne zadupie... Oczywiście, wszyscy kupiliśmy *kuetz*, pałeczki do jedzenia. Mnie skusiły jeszcze chińskie czapeczki dla moich wnuczek. W reprezentacyjnej części miasta stał wspaniały, nowy pałac rady miejskiej, a wkoło budowali się nowe budynki dla rządzących. Powstawało też potężne centrum handlowe, ale w stylu odmiennym od naszych.

Po zakupach i zwiedzeniu miasta, wróciliśmy znowu do stoczni, gdzie zapakowano nas do zakładowego hotelu. Oczy wyszły nam na wierzch. W przytulnym pokoiku - przy krągłym stole - czekał na nas obiad, złożony z piętnastu potraw.

Wszystko smakowało wyśmienicie. Była zupa z żółwia, który zresztą w niej pływał.

I druga, z wodorostów morskich. Zaserwowano dużą, gotowaną rybę i krewetki. Kotlet schabowy podano na słodko, podobnie jak smażoną wieprzowinę. Piliśmy piwo *pidżiu* i mleczko kokosowe.

Potrawy podawały dwie śliczne dziewczyny. Stawiały je na środku stołu, który kręcił się wkoło, z czego jedenastu marynarzy miało wiele dziecinnej radości, gdyż każdy kręcił w swoją stronę akurat wtedy, gdy kolega usiłował coś

wybrać. W pokoiku pod sufitem wisiał telewizor. Zainstalowano też mikrofony, aby można było sobie pośpiewać.

Zresztą, z sąsiedniego pokoju dochodziły głośne śpiewy Chińczyków. Nie da się ukryć. Byliśmy zaskoczeni przyjęciem. Wszystkim, nie tylko wyborem potraw i gościnnością. Czegoś podobnego w naszych stoczniach nigdy nie widziałem. A przecież Szczecińska szczyciła się jedenastym miejscem w świecie!

Po obfitym obiedzie ruszyliśmy znowu na zwiedzanie stoczni. Kobiet tu nie oszczędzano. Pracowały równie ciężko, jak mężczyźni. W mieście obserwowaliśmy kobiety rozładowujące barki z cementem! We dwie unosiły na kijach stukilowe worki!

Inną barkę, tym razem z kamieniami, też rozładowywały tylko kobiety.

Domki prezentowały się biednie. Ale nie widać było biedoty i nikt nie żebrał. Wręcz przeciwnie, wszyscy zachowywali się godnie i dostojnie. Na ulicach widać było wielu rowerzystów z dziećmi na bagażnikach. Pojawiały się też jednak nowoczesne samochody, trąbiące na wszystkich głośno i bez przerwy.

Pan dyrektor udostępnił nam telefon i mogliśmy zadzwonić do Polski. Płaciliśmy dolarami, które chował do kieszeni. Jak się zdaje, u nas nie byłoby to możliwe... Na pożegnanie dyrekcja krzyczała *zai cziun*, do widzenia, wsadzając nas na barkę, której kapitanem była kobieta. No, tego jeszcze nie było, żeby nas, marynarzy, wiozła kobieta!

Okazała się wspaniałym fachowcem. Kilkakrotnie biliśmy jej brawo, gdy w trudnych sytuacjach wymanewrowała tak, że najstarszy marynarz by się nie powstydził.

Na szczęście, to nie nam przypadło w udziale wjechać naszym kochanym statkiem na plażę, miała to zrobić załoga chińska. Po kilku dniach nabraliśmy jednak podejrzeń, że oni wcale nie chcą naszych „Siekierek" złomować, a nadal na nich pływać. Dlaczego? Bo za dużo chcieli o statku wiedzieć... Mój następca, chiński kapitan, również nie mówił po angielsku. Pokazywałem mu więc, jak się włącza i wyłącza i jak pracują urządzenia, zaś on opisywał to „krzakami" na szotach obok. Cały mostek pokryty został „krzakami". Nawet telegraf też był opisany w ten sposób!

Podczas podpisywania dokumentów przekazania statku, w pewnej chwili Chińczycy podsunęli mi dwa dokumenty. Jeden z tych papierków zawierał liczby, drastycznie zaniżające stan paliwa. Chcieli oszukać celników, zaoszczędzając prywatnie kilkadziesiąt tysięcy dolarów. Nie zgodziłem się na te kombinacje, które mogłyby skończyć się dla mnie więzieniem. Potem jeszcze wciskali mi dokument pisany samymi krzakami, ale po układzie strony rozszyfrowałem, że to znowu oszustwo Urzędu Celnego. W końcu wymusiłem na nich dokumenty tylko po angielsku.

Wśród stoczniowców był młody chłopak po uniwersyteckich studiach, który mówił trochę lepiej po angielsku. Kiedyś zapytałem go o znaną u nas kwestię ilości dzieci.

– Słuchaj, czy to prawda, że w Chinach małżeństwo może mieć tylko jedno dziecko?

– Tak, to prawda – odpowiedział. – Ale nikt nie protestuje. Jesteśmy świadomi, że jest nas za dużo i dlatego nie chcemy mieć drugiego dziecka.

– No dobra, a jak zdarzy się, że kobieta jednak zajdzie w ciążę?...

– Małżeństwa zabezpieczają się w różny sposób. Jeśli jednak kobieta zajdzie w ciążę, musi ją usunąć. Gdyby nie chciała, rząd zmusi ją do tego...

– Siłą?

– Tak, przyjdą po nią i zabiorą do szpitala...

– Czyli legalnie nie da się mieć drugiego dziecka?

– Trzeba zapłacić karę około siedmiu tysięcy dolarów. A to dla Chińczyka wiele lat pracy, praktycznie nieosiągalne...

Przyszła wreszcie chwila rozstania ze statkiem. Ze łzami w oczach ściągnęliśmy banderę i uczciliśmy nasz stateczek „minutą ciszy". Potem były szczegółowe odprawy celne i myk do hotelu. Był to hotel z trzema gwiazdkami, na przyzwoitym poziomie.

A potem wylądowaliśmy już w hotelu w Szanghaju.

Miasto zadziwiło nas swoją wielkością i budowlanym rozmachem. Liczyło dwadzieścia milionów mieszkańców. W samym centrum naliczyłem ponad kilkaset nowoczesnych wieżowców. Uświadomiłem sobie wtedy potęgę tego kraju. I jego piękno.

Potem wyskoczyliśmy na ostatnie zakupy. Na prezenty kupowaliśmy przede wszystkim perły. Kiedy już się z tym wszystkim uporaliśmy, pojechaliśmy na lotnisko. Lot na trasie Pekin – Monachium – Bruksela trwał dziesięć godzin i nie był przesadnie męczący. Z Brukseli wyjechaliśmy do Szczecina autobusikami. I w ten sposób w domach pojawiliśmy się wtedy, kiedy Wielkanoc pukała już do drzwi.

A ostatnie dwie statkowe bandery, czyli m/s „Lake Wales” z Wysp Marshalla i m/s „Siekierki”, polską, jak również płaskorzeźbę przedstawiającą orła polskiego– przywiozłem ze sobą do kraju i przekazałem dla muzeum w Siekierkach.

Samotny żeglarz

Było to 17 stycznia 1998 roku. Nasz 38-tysięcznik płynął po ładunek aluminy do Corpus Christi w USA. Jak zwykle wpadłem z rana na mostek, żeby zobaczyć co się dzieje.

– Panie Kapitanie, właśnie miałem do pana dzwonić. Po lewej burcie pływa coś dziwnego - zameldował mi na dzień dobry trzeci oficer.

Daleko w lornetce skakał na fali biały punkcik, ni to jacht, ni to motorówka. Rzeczywiście dziwnie wyglądał. Był jednak za daleko, aby stwierdzić co to jest. Przyjrzałem się mapie. Byliśmy około stu mil na zachód od Florydy i na północny zachód od Kuby. Nie mogli więc to być Kubańscy uciekinierzy, bo prąd zniósłby ich na wschód – na Florydę. Na motorówkę było za daleko od lądu. Przemknęło mi przez głowę, że to może przemytnicy narkotyków. Lub też ktoś potrzebujący pomocy?

– Trzeci, niech pan skręci w lewo na niego - zadecydowałem - zobaczymy z bliska, co to pływa za łódka...

Po sztormie zawsze bywa dobra pogoda, tak też było i dzisiaj. Po wczorajszym frontowym wietrze pozostała tylko mała fala, słoneczko odbijało się w niebieściutkim morzu. Podpłynęliśmy bliżej. Radar pokazywał odległość pięciu mil

do znikającego białego punkciku. Nadal jednak nie mogliśmy rozpoznać, co to właściwie pływa?

Nagle usłyszeliśmy zanikające wołanie w ukaefce.

– *Yacht calling ship!*

– *Replying ship „Lake Mead”. Please give your position!* – odezwałem się natychmiast. Ale w ukaefce zapanowała cisza. Nie wiedziałem więc, czy to odezwał się nasz biały punkcik, czy też inny jacht. Zresztą, nie wzywał pomocy. Kiedy znaleźliśmy się na czterech milach, widać już było przez lornetki, że biały punkcik to jacht ze złamanym masztem. Wtedy znowu zacharczała ukaefka i odezwał się słaby głos.

– *Yacht calling ship!*

– *Replying ship. Please give your position* – powiedziałem.

– *My position 24 Degrees 33 minutes North and 085 Degrees 15 minutes west* odpowiedział cichy głos, trochę jakby z za światów.

– Trzeci, sprawdź pan tę pozycję na mapie!

– Panie Kapitanie, to on, pozycja przed naszym dziobem!

– *Oh, my dear friend, what happened to you? I see your yacht, we are approaching to you! Are you alone?* – zapytałem nieznajomego żeglarza.

– *I´m sinking. Can you help me? Yes I´m alone!* - usłyszałem w odpowiedzi.

I wszystko było już jasne. Przed nami tonął jacht, a siedział na nim samotny żeglarz. Ogłosiłem natychmiast

alarm człowiek za burtą i zacząłem zwalniać maszyną, żeby zatrzymać naszego rozpędzonego grata.

– Co się dzieje z twoim jachtem, czy mam go ratować? - spytałem znowu nieznajomego.

– Jacht szybko nabiera wody – odparł. - Chyba nie da się go uratować...

– Płynę do Corpus Christi, mogę cię tam zabrać.

– Obojętnie w jakim kierunku! - odpowiedział żeglarz.

Tonący jacht „Inspiration”.

Mieliśmy na rufie dźwig gospodarczy, pomyślałem więc, że może udałoby się podnieść jacht z wody. Nasz dwustumetrowy statek zatrzymał się w odległości około pięćdziesięciu metrów od tonącego jachtu i od maleńkiego

pontonu, na który tymczasem przesiadł się już żeglarz. Rzutka rzucona z pokładu trafiła prosto w ponton i po chwili samotnik został przyciągnięty do lewej burty statku. W dole kiwał się białoniebieski jacht. Nosił nazwę „Inspiration”. Na jego podkładzie, w gęstwinie wantów, sztagów i żagli, leżał złamany maszt. Marynarze wciągnęli na burtę dwa skromne woreczki uratowanego przez żeglarza mienia, a on sam sprawnie wdrapał się ku nam po sztormtrapie.

– *Scheisse!* - warknął nieoczekiwanie po niemiecku, tupiąc nogą i wskazując palcem na swój jacht. I dodał niby po polsku *dzienkuja*, gdy dowiedział się, że uratowała go polska załoga. W chwilę później stał już na mostku i ze łzami w oczach obserwował powolną śmierć swego jachtu.

– *Captain,* to jest tak, jakby tonęła połowa mojego serca, jakbym tracił moją ukochaną dziewczynę, w samotnym rejsie często z nią rozmawiałem...

– Panie Chiefie! – krzyknąłem na pokład. – Trzeba wysłać dwóch ludzi tym małym pontonem i zobaczyć, czy na jachcie jeszcze kogoś nie ma!

Bosman Jasiu i starszy marynarz Bogdan powiosłowali pontonikiem, walcząc z falą i liną, która była do pontonu przywiązana, a która im przeszkadzała. Na jachcie nie było nikogo. Uratowali tylko akordeon. Ale jacht tonął w oczach. Niemiecki żeglarz – dowiedzieliśmy się, że nazywa się Horst Scholz – obserwował to ze skrzydła i płakał. Wlałem więc w niego butelkę Jasia Wędrowniczka, po czym steward ulokował go w armatorskiej kabinie.

A w sobotę wieczorem, przy szaszłyku, piwku i muzyce, żeglarz zaczął swoją długą opowieść o podróży, która miała okrążyć świat. Opowieści towarzyszył Chief Mechanik, przygrywając na uratowanym akordeonie. Steward Rysiu szarpał struny swojej elektrycznej gitary.

Uratowany Horst (w środku).

Wszyscy razem śpiewaliśmy uratowanemu żeglarzowi marynarskie piosenki i w ten prosty sposób zawiązała się miedzy nami nić przy-jaźni.

– Wyruszyłem półtora roku temu z Peenemünde – opowiadał Horst. – Miałem tylko dwa lata wolnego na opłynięcie świata...

– A więc opłynąłeś prawie cały świat, żeby nas spotkać – przerwałem mu żartując. – Tymczasem, w linii prostej, mieszkamy od siebie niecałe dwieście kilometrów!

– No właśnie. Przepłynąłem 26 tysięcy mil. Brakowało mi tylko jeszcze 5 tysięcy. Na Śródziemnym kółko by się zamknęło. Trzy lata samodzielnie budowałem mój jacht Slup. Miał osiem metrów. Był jednak chyba trochę za mały, jak na taką podróż. Zresztą, to materiały wysiadły, nie ja. Ale przecież wiesz, jak ciężko było o dobre materiały w komunistycznej NRD... W ostatni odcinek podróży wypłynąłem z Meksyku, z wyspy Isla Mujeres. Chciałem dotrzeć na Florydę, to tylko trzy dni przelotu... Ale już w pierwszym dniu złamał mi się maszt. To nie był wielki sztorm. Tylko nieprzyjemne fale. No i nie wytrzymał przeżarty rdzą maszt. Wskoczyłem do wody i wyciągnąłem ten cholerny maszt na pokład. Wszystko było poplątane, ale udało się postawić mały żagielek. Wiatr zmienił się i mogłem teraz płynąć tylko w kierunku Nowego W nocy oświetlił mnie reflektorem duży statek m/s „Zeus”. Kapitan, jak się okazało mój rodak z byłej NRD, chciał mnie zabrać do Corpus Christi. Odmówiłem, bo myślałem, że na tym kawałku żagielka dotrę jednak samodzielnie do lądu i uratuję mój kochany jachcik. Ale się nie udało. Na trzeci dzień fala uderzyła w jacht i pękły śruby mocujące kil. Wtedy zaczął on przeciekać. Próbowałem uszczelnić przeciek, ale nie miałem szans. Potem przez następną dobę wybierałem wodę wiaderkiem i wołałem o pomoc małą przenośną ukaefką, lecz nikt mnie nie słyszał. Wyższa

antena złamała się wraz z masztem. Widziałem blisko przechodzące statki, nikt jednak nie odpowiadał na moje wołanie. Pomału wysiadały baterie w ukaefce. Zapaliłem wtedy silniczek, umocowany za burtą i na resztkach paliwa próbowałem dotrzeć do bardziej uczęszczanej trasy. Przepłynąłem jednak tylko 20 mil, bo skończyło się paliwo. Następnej nocy zdecydowałem się wystrzelić dziesięć czerwonych rakiet, akurat tuż przed dziobem płynącego statku. Ale statek popłynął dalej... Zostały mi dwie rakiety i zdechła ukaefka. Wtedy zacząłem się modlić. A rankiem ujrzałem was. Najwyraźniej ktoś tam na górze wysłuchał moich modłów...

Przerwał, a okulary zaszły mu mgłą rozczulenia. Przyjrzałem mu się uważniej. Był niski, niepozorny, z kolczykiem w uchu. I chudy jak szczapa. Zajadał się kurczakiem, głośno mlaskając. A potem znowu zaczął mówić. Najwyraźniej samotność ostro mu dopiekła.

– Jak mówiłem, wyruszyłem w ten rejs z Peenemünde. Dotarłem do Emden i tam wpłynąłem na rzekę Ems. Kanałami i rzekami przeciąłem Europę, wypływając w końcu na Morze Śródziemne niedaleko Marsylii. Potem opłynąłem Śródziemne, zatrzymując się na Capri i na greckich wyspach. Przez Kanał Sueski dotarłem na Morze Czerwone. Tu postój, trochę ponurkowałem. Tylko strach przed rekinami... Potem był Egipt i

Erytreja. Ta ostatnia cholernie gorąca... Miałem trudności z wydostaniem się na Ocean

Indyjski, przeszkadzały wiatry i silny prąd przeciwny. Wreszcie dotarłem na piękne Maladivy, a stamtąd ruszyłem na Indonezję. Jednak na środku oceanu złapał mnie sztorm i połamał mi samoster. Przez następne dwanaście dni, czyli tysiąc mil, sam musiałem sterować na okrągło. Co chwila zasypiałem przy rumplu. Trwało to kilka minut, a budziłem się przestraszony, czy coś się nie stało? Próbowałem przespać się zrzucając żagle, ale wówczas fale chciały rozwalić jacht. Udało mi się jednak jakoś dopłynąć do Djakarty, gdzie naprawiłem samoster. A potem były przepiękne wyspy Bali i Lombok, z zachwycającymi dziewczynami. Aż dotarłem do Nowej Gwinei, gdzie na szczęście nie zostałem zjedzony. W drodze do Japonii schowałem się przed tajfunem na wyspie Guam, tam, gdzie Amerykanie mają swoją bazę.

– Skąd wiedziałeś o nadchodzącym tajfunie? – zapytał radiooficer.

– Z chmur i barometru, innych instrumentów do odbioru pogody nie miałem – odrzekł Horst, dziabnął zgrabnie kurczaka i wrócił do opowieści.

– Na japońskich wyspach przyjmowano mnie niezwykle gościnnie. Tkwiłem tam prawie miesiąc. Aż żal było wypływać. Wreszcie zdecydowałem się na skok przez Pacyfik. I ruszyłem prosto do Vancouver w Kanadzie. To był najdłuższy przelot bez przystanku, 48 dni żeglugi. Płynąłem wysoko na północ – było cholernie zimno! – a nie miałem ogrzewania na jachcie... Strach było tak płynąć we mgle bez radaru.

Niekiedy słyszałem tylko huk maszyn przechodzącego obok statku. Wtedy modliłem się i liczyłem na to, że on widzi mnie w swoim radarze i nie przejedzie po moim małym jachciku... Nie stać mnie było na lepsze wyposażenie jachtu, dlatego nie miałem też tratwy ratunkowej, ani boi satelitarnej...

– Nie narzekaj! – zaśmiał się chief. - Wyposażenie miałeś prawie jak Kolumb!

– Zawitałem w końcu do Kanady. Znowu przepiękne widoki czystej natury.

A później szalone miasta u dołu amerykańskiego wybrzeża - San Francisco, San Diego, Acapulco... Nie potrafię opowiedzieć, co tam przeżyłem... No, ale trzeba było płynąć dalej. Wspaniała Kostaryka, Panama i już byłem na drugiej stronie! Teraz miałem już tylko mały skok przez Atlantyk i zakończyłbym kółko wokół świata! Po drodze zawinąłem jeszcze na meksykańską wyspę Mujeres, gdzie - jak sugeruje nazwa – znowu było pełno kobiet... Resztę znacie. Uratowaliście mnie w drodze na Florydę. Żal jachtu, ale jestem optymistą, więc mam nadzieję, że wybuduję nowy i wybiorę się znowu na oceany. Tym razem jednak już nie sam...

Po dwóch dniach żeglugi dowieźliśmy naszego żeglarza do Corpus Christi w USA. Wielki świat nagle zainteresował się samotnym żeglarzem. Zjawiły się prasa, radio i telewizja. Dziennikarze prześcigali się, żeby uzyskać wyłączność na jego wspomnienia. Przy okazji, pokazywano też nas. Ukazaliśmy się nawet na dwóch kanałach telewizyjnych

W ten sposób samotny Horst stał się sławny, a my wraz z nim. Telewizje chciały kupić moją video kasetę na której uwieczniłem całe ratowanie, ale podarowałem ją Horstowi.

– *You look like Polish Captain! I saw You in Newspaper!* - krzyczał starszy, nieznajomy pan na ulicy w Corpus Christi...- To ty uratowałeś tego żeglarza?

– Tak, ja - stwierdziłem dumnie - właśnie jadę do telewizji...

– Szkoda, że nie mam przy sobie kamery! Mógłbym pokazać cię moim polskim przyjaciołom w Chicago... Aha, jestem Litwinem, mieszkam w Chicago. Opowiem im, że cię spotkałem!

Samotny żeglarz Horst już nie żegluje sam. Tak jak zresztą zapowiedział. Za to odwiedza mnie w Szczecinie, gdzie wspólnie pływamy na moim jachcie o dźwięcznej nazwie „Mamuśka”. A kiedy trafiam do Berlina, regatujemy z kolei na nowym jachcie Horsta.

Pożar

Zbliżał się Sylwester 1998 r. Właśnie wzięliśmy pilota, gdy na mostku rozdzwonił się telefon.

– Pożar w maszynie! Pali się przelotnia na szóstym cylindrze! - meldował Chief Mechanik.

– Dobra, zwalniamy, a wy gasicie – odpowiedziałem, przypominając sobie z irytacją, że w tym miesiącu to już czwarty pożar przelotni. W nocy paliła się dwójka. Paliwo cieknie po nieszczelnych tłokach do przelotni. Mimo czyszczenia, ciągle wybuchają tam pożary. Mechanicy szybko je gaszą i płyniemy dalej.

– Co się dzieje, *Captain?* - spytał pilot widząc, że przesuwam rączkę telegrafu na bardzo wolno naprzód.

– *Sorry, Pilot.* Mamy problemy w maszynie, musimy na chwilę zwolnić – odpowiedziałem, nie wspominając o pożarze. Miałem swój powód. Gdyby bowiem poinformował o tym *Harbour Master,* natychmiast musielibyśmy wziąć holownik do asysty, a w Antwerpii na pewno czekałaby nas inspekcja ze strony Port State Control.

Nasz 27- letni m/s „Lake Wales” bywsze „Siekierki” mógłby takiej inspekcji nie przeżyć.

A w następnym rejsie miał płynąć do Chin na złom.

– *Captain*, długo tak nie możemy płynąć – denerwował się pilot. - Musimy przyspieszyć. Płyniemy krótszą trasą. Za godzinę ucieknie stąd woda i staniemy na mieliźnie!

– Chief! – krzyknąłem do słuchawki. - Pilot mówi, że jeśli tak wolno będziemy szli, to nie zdążymy przeskoczyć mielizny, gdyż za godzinę będzie niska woda!

Jak długo będziecie gasić tę cholerną przelotnię?!

– Jeszcze pół godziny! Potem pojedziemy na sześciu cylindrach, a ten spalony odłączymy...

– *Pilot!* Jeszcze pół godziny – uspokajałem Belga. - Powinniśmy zdążyć przeskoczyć tę mieliznę!

Nagle czarny dym zasłonił nam bulaje sterówki...

– *Captain*, pali się!- ryknął pilot.

Nacisnąłem dzwonki, ogłaszając alarm pożarowy.

– Kapitanie! Pożar szóstki wyszedł poza przelotnię i znalazł się w maszynowni! – krzyczał w słuchawce Chief Mechanik. - Musimy zastopować silnik!

– *Hard Starboard! Slow Ahead!* - krzyknął pilot. - *Captain*, jeszcze kawałek musimy pojechać żeby uciec z tej mielizny!

– Chief! – krzyknąłem znowu w słuchawkę - jeszcze kilka minut musimy pojechać, bo staniemy na mieliźnie!

– Drugi! Pozycja! Trzeci! Do maszyny, gasić pożar! Dzwoń pan do Chiefa, niech leci na kotwicę! Drugi, kurwa! Co pan tak się grzebie z tą pozycją? Czy już jesteśmy poza mielizną?!

– Jeszcze z pół mili! – odwrzasnął zdenerwowany Drugi. - Musiałem zmienić mapę, panie Kapitanie!

– Kapitanie! - odezwał się w słuchawce Chief Mechanik - Dłużej nie pojedziemy,

ogień wyszedł na maszynownię, nie wytrzymały szyby okienek przelotni!

– Chiefie, jeszcze chociaż minutę! - krzyknąłem zdenerwowany, ale w tej właśnie chwili silnik stanął.

Przesunąłem rączkę telegrafu na *stop* i znowu na *wolno naprzód*, ale tachometr ani drgnął. Silnik milczał.

– Captain, już prawie jesteśmy na izobacie dziesięciometrowej – zakrzyknął Pilot. - Musimy natychmiast rzucić kotwicę, bo prąd wepchnie nas znowu na mieliznę!

– Chief! Biegiem, biegiem na kotwicę! - ryknąłem w ukaefkę do idącego po pokładzie Pierwszego. A potem wrzasnąłem na Drugiego.

– Drugi, gdzie jesteśmy?! Do cholery, nie dość, że mielizna, to jeszcze tu są dwa wraki! Chief, *let go* lewa! Uwaga, płyniemy jeszcze cztery węzły! Nie zerwać mi łańcucha!

– Lewa rzucona, Kapitanie, nie możemy zahamować! – odezwał się Chief. Hamulec się pali i nie trzyma! Sześć szakli w wodzie!

– Dobić hamulec! Próbujcie zarzucić Lehoffa! Musimy zatrzymać statek!

Nie mamy maszyny! Jak się zerwie łańcuch, to rzucamy prawą! ...

– Lehoff zarzucony! Kotwice trzyma! Łańcuch cały! Siedem szakli w wodzie meldował uradowany Pierwszy.

– Udało się, stoimy! Pozycja na dziesięciometrowej izobacie! - wykrzyknął szczęśliwy Drugi.

– Chief, jak tam pożar? - zadzwoniłem znowu do CMK.

– Gasimy! Zużyliśmy sześć gaśnic! Sytuacja opanowana!

– Pilot! Jest O.K, gasimy! Kotwica trzyma! Udało się – wylewnie uścisnąłem dłoń Belga. – Tylko nie melduj o tym nikomu, dobra?

– K. Nie będę meldował. Ale dowiedz się, czy w ogóle dalej pojedziemy? odpowiedział uśmiechnięty pilot.

– Chief, ile to gaszenie jeszcze potrwa? – zapytałem Pierwszego.

– Kapitanie, sytuacja opanowana. Pali się tylko przelotnia. Zaraz zaślepimy okienka, wyłączymy ten jeden układ i za godzinkę jedziemy.

– Jak szybko pojedziemy?

– Jakieś pół naprzód, może z osiem węzłów.

– Pilot, Mechanik mówi, że za godzinę jedziemy.

– K. Captain, może więc uda nam się przeskoczyć tę mieliznę?

– Już nie będę ryzykował! Wiesz jak to jest z obiecankami mechaników...

Płyniemy naokoło, nadłożymy 40 mil, ale będzie głęboko.

– *Up to you, Sir!* – uśmiechnął się Pilot - Zresztą cena jest ta sama ...

Staliśmy na kotwicy, poszedłem więc zobaczyć maszynę. Specjalnych zniszczeń nie zauważyłem. Była tylko trochę osmalona, a wokół leżało sporo białego proszku z gaśnic. Dym jeszcze gryzł w gardło. Przy silniku stał zdyszany trzeci oficer.

– Mów pan, Trzeci, jak tu było?

– No, trochę najedliśmy się strachu, panie Kapitanie. Dymu było od cholery, zrobiło się czarno, nie było nic widać, ani czym oddychać. Ogień wyszedł na maszynę. Najgorsze, że nie widzieliśmy, co się w końcu pali. Cholera, trochę się chłopaki pogubili, zaczęliśmy już nawet zamykać wentylatory, zakładając że przyjdzie gasić dwutlenkiem węgla. Na szczęście udało się w końcu zagonić ten ogień z powrotem do przelotni...

Wpadłem do CMK, gdzie siedziała zmęczona załoga maszynowa.

– No dobrze, że się udało, chłopaki. Dziękuję! – rzekłem. – Jak tu było, sami wiecie.

Ale muszę wam powiedzieć, że na górze mieliśmy dwie możliwości, spalić się, albo siedzieć na mieliźnie...

– Panie Kapitanie, była jeszcze trzecia możliwość - stwierdził trzeci mechanik.

– Jaka? - spytałem zdziwiony.

– Mogliśmy spalić się na mieliźnie...

W istocie, pomyślałem. Jednak była i możliwość czwarta. Spalić się na mieliźnie, siedząc na wraku. Tego jeszcze chyba nie było!

Po pół godzince maszyna stała niby gotowa. Próby na kotwicy jednak nie wyszły. Nagle coś huknęło w szóstym cylindrze i trzeba było go rozebrać. A więc następne dwie godziny przestoju. No i jak tu wierzyć mechanikom?

Wreszcie Chief Mechanik zameldował, że tym razem wszystko jest O.K. i na pół naprzód możemy płynąć.

Szczęśliwie dopłynęliśmy do Flushing na zmianę pilotów. Nasz pilot dotrzymał słowa, bo nikomu nie zameldował o pożarze. Aby go w tym dotrzymywaniu słowa utwierdzić, podarowałem mu dwie flaszki whisky. Na koniec wyściskałem go, szczęśliwy z udanej akcji. Z nowym pilotem, siedząc jak na beczce prochu, dotarliśmy do Antwerpii. W ten sposób troski pozostawiliśmy za sobą, a przed sobą mieliśmy Sylwestra w Belgii. Oby nadchodzący rok był lepszy!

Ale okazał się nie za dobry. W czasie dwumiesięcznego rejsu z Liverpool ze złomem do południowej Korei i do Chin na złom, nasze kochane przelotnie paliły się aż dwadzieścia razy! Szczęśliwie żaden pożar nie był tak groźny, jak ten na redzie Antwerpii. Wszakże moja dzielna załoga, wytrenowana jak prawdziwi strażacy, dawała sobie radę ze stoickim spokojem. A w Chinach mimo łezki w oku oddała z ulgą nasz statek na złom.

Chrzest morski

Zgodnie z odwieczną marynarską tradycją, przekraczając równik należy ochrzcić tych, którzy go po raz pierwszy przekraczają, czyli Neofitów. Sam zostałem ochrzczony w 1967 roku, na m/v „Szczawnica", podczas podróży do Angoli. Był to chrzest brutalny. Do dziś pamiętam smak cuchnącej *borowinki*, gdyż do beczki wsadzono mnie dwa razy i w dodatku głową w dół. Zadbano, abym zassał kilka łyków. Pamiętam ból umęczonego brzucha, gdy ściągnięto mnie z masztu. Wisiałem tam dłuższy czas na pasie strażackim, przełamany jak scyzoryk, zażywając „górskiego powietrza". Jednak teraz z dumą noszę nadane mi wtedy morskie imię *Orion*. Potem wiele razy sam chrzciłem innych i organizowałem chrzty morskie. Na „Uniwersytecie Jagiellońskim", gdzie byłem już kapitanem, udało mi się nawet namówić załogę do dwóch chrztów w jednym rejsie!

Sytuacja była szczególna. Oto zmieniła się część załogi, a nowi chcieli być ochrzczeni. Chrzest ten sfilmowałem. Leciał potem w telewizji. Już na tydzień przed równikiem po ogłoszeniu, że odbędzie się Chrzest Morski, załoga podzieliła się na dwie grupy - już ochrzczonych, czyli prawdziwych marynarzy, oraz Neofitów pozbawionych czci i honoru kandydatów na marynarzy. Dla tych ostatnich rozpoczął się teraz gorący okres przygotowań do doniosłej

w marynarskiej karierze ceremonii. Neofici dręczeni są wizjami okrutnych prób, jakich mogą oczekiwać, a które załamałyby niejednego Rambo.

Na szotach pojawia się bogato ilustrowana i wierszowana korespondencja między

Neofitami a Świtą Neptuna. Diabły Neptuna opisują, co to zrobią ze Wstrętnymi Neofitami. Oni zaś odpowiadają butnie, że niczego się nie boją, chociaż w gaciach mają już pełno. Wszyscy uczestniczą w przygotowaniu stosownych strojów, dekoracji i narzędzi tortur. Świta tworzy reżyserię ceremonii, rozdziela role, które każdy sam musi przygotować. Neofici, przykładając się przy produkcji insygniów władzy Neptuna, czy też garderoby Lucyfera i diabłów, mają cichą nadzieję zjednania sobie łask. Starają się ocieplić koleżeńskie stosunki z Lekarzem, Fryzjerem, Diabłami niespotykaną dotychczas grzecznością i uczynnością.

Wszystkie te starania okazują się jednak daremne i niezauważane przez nikogo ze Świty Neptuna. Status Wstrętnego Neofity czyni płonnymi nadzieje na odrobinę choć protekcji z ich strony. Zatrważające wizje okrutnych zabiegów „lekarskich” i „kosmetycznych”, jakie czekają Neofitów, czy też perspektywa degustacji „specjałów” ze stołu biesiadnego Neptuna, przyprawia ich o swędzenie skóry, odruchy wymiotne i palpitacje serca. Strach pogłębia zbiórka gipsu przez Lekarza, który jakoby szykowany jest na ewentualne złamania, które - jak wieść niesie – zdarzają się podczas chrztów bardzo często. Neofici zaczynają jadać

posiłki samotnie, z dala od Diabłów, niekiedy przenoszą się nawet na polerek. Niestety, odwrotu nie ma. Chcąc wejść do grona Braci Marynarskiej i stać się jej godnym, trzeba poddać swą osobę wyszukanym zabiegom, hartującym Duszę Marynarza i przysposabiającym jego ciało do trudów morskiego żywota. Chrzest Morski, uświęcony tradycją ceremoniał marynarski, uczył i uczy świeżo przybyłych na morze respektu i pokory wobec nieokiełznanych sił przyrody i pozwala zrozumieć, jak w obliczu potęgi żywiołu marnym okruchem jest człowiek, nawet ze swym nowoczesnym, stalowym i nafaszerowanym elektroniką statkiem!

Ale oto zbliża się już czas Wielkiej Próby. Opowieści, jak to bywało podczas innych chrztów, umiejętnie podwyższają napięcie i tak już sięgające zenitu.

Wcześniej nadano Neofitom brzydkie imiona, które – wywieszone na korytarzach napawają czytających prawdziwym obrzydzeniem. Są tak wstrętne, że nie sposób ich tu przytoczyć. Zhańbieni w ten sposób Neofici, dostępują jednak zaszczytu stawienia się przed oblicze Świty Neptuna, w celu złożenia podań i prezentów, które powinny wyjednać zmianę brzydkiego imienia na godniejsze. Ubiegający się podpiera podanie prezentem, mającym dopomóc w przekonaniu Neptuna i jego wysłanników - Pirata, Trytona i Diabłów - o jego zasadności. Jednocześnie Czcigodne Gremium poddaje Neofitów sprawdzianowi z wiedzy ogólnej oraz znajomości marynarskiego fachu, a także bada jego uzdolnienia artystyczne.

Podania bywają więc i takie - „Dostojny Rexie i Najczcigodniejsza Świto!

Zwracam się do Was, a szczególnie do Ciebie Najjaśniejszy z Jasnych, Najpotężniejszy z Potężnych, Najmądrzejszy z Mądrych. Wejrzyj łaskawie swym wszystko widzącym okiem na mą nędzną kreaturę Wstrętnego Neofity. Tenże Wstrętny Neofita, najniższy ze sług Twoich, jakże jednak Ci wierny i oddany, na korabiu tym rzucony gdzieś pośród bezmiaru Twego Królestwa, ma czelność błagać Cię...O Wielki wybacz!

Zechciej łaskawie z mej marnej persony, hańbiące piętno Wstrętnego Neofity zetrzeć, przychylając się do prośby o zmianę imienia mego „Gwiazdo Jebek”, szlachetnego wprawdzie – bo nadanego przez Twą Wspaniałą Świtę – na szlachetniejsze i jeszcze głośniej sławiące Twe Wielkie Imię. Dostojny Rexie, imię *Orion* - rycerz nieba - godnie bym nosił i dzielnie bronił Twego Królestwa. Upraszając Twej łaski o zaliczenie do Grona Braci Marynarskiej, wiedz zarazem, jak głębokim szacunkiem darzę Ciebie i Twą małżonkę Prozerpinę, czego wyrazem niech będzie ten skromny Bukiet, jaki składam za Twoim przyzwoleniem i pośrednictwem u jej stóp. Twój uniżony sługa Wstrętny Neofita „Gwiazdo Jebek”.

Tak zredagowane podanie oraz wyskokowy – buteleczka! – Bukiet, składa się u stóp Prozerpiny, gdyż serce kobiet zawsze jest łaskawsze dla marynarzy. W ten sposób delikwent zjednuje sobie Neptuna i Świtę, dostępując zaszczytu stemplowania. Wieczorem, po zachodzie słońca,

Neofici zostają zebrani na pokładzie pod siatką i ochłodzeni morską wodą z węża pożarowego. Przy akompaniamencie dzwonów, gongów i statkowej syreny, ze siatki za burtą wyłania się Orszak Świty Neptuna. Idzie pokładem głównym od dziobu, pod przewodnictwem Trytona, w blaskach niesionych pochodni. A diabły, pod dowództwem Lucyfera, straszliwie wtedy wyją! One właśnie i Pirat wyciągają z pod siatki kolejnych Neofitów, rzucając ich na kolana, a potem ciągnąc przed oblicze Trytona. Diabły chłoszczą nieszczęśników ogonami, odbywając czasem krótką przejażdżkę na ich grzbietach. Stempel, stanowiący dowód dopuszczenia do chrztu, przystawia Pirat na czole, piersiach, plecach, no i tam, na czym zwykle się siedzi.

Każdy ostemplowany Neofita otrzymuje jednocześnie zadanie do wykonania na noc. W zależności od dotychczasowego sprawowania, Neofici otrzymują polecenia o zróżnicowanym stopniu trudności. Począwszy od spania na podłodze z butem przy policzku, aż po sen na kolanach w łazience ze sraczykiem pod głową.

Zlekceważenie poleceń jest uznane za brak czci należnej Świcie Neptuna. Sprawdzaniem tego wszystkiego zajmują się w nocy Diabły.

Nazajutrz nadchodzi wreszcie tak „upragniony” przez Neofitów dzień. Na pokładzie, przy ryku syreny statkowej, pojawia się Neptun z Małżonką i Świtą, a także Kapitan statku. Następuje uroczyste przekazanie władzy w ręce Neptuna, po czym Kapitan zostaje odznaczony Wielkim Krzyżem Morskim w dowód uznania.

Pamiętam, gdy już byłem Kapitanem, Neptun odznaczając mnie stwierdził - *Słyszałem, że załoga Cię chwali, bo się dobrze trzymasz na fali.* Kapitan częstuje winem, wita Neptuna, całuje rączki Prozerpiny i zaprasza wszystkich na statek.

Chrzest morski na m/s „Uniwersytet Jagielloński”.

Wysokie Gremium zasiada za honorowym stołem, a Diabły gonią Neofitów pod rozpostartą na pokładzie siatkę – czyli do Piekła- polewają ich tam morską wodą, podrzucając zgniłe jaja, żeby im „uprzyjemnić” oczekiwanie przed chrztem. Diabły kolejno wyciągają Neofitów z pod siatki, rzucają na kolana, zakładając im na szyję dwudziestokilową szaklę. Potem jadą na nich wierzchem, waląc ogonami.

W ten sposób docierają do kolejnych stanowisk torturowania.

Najpierw Neofitę musi przebadać Lekarz. Wyleczyć go, żeby całkowicie zdrowy mógł stanąć przed obliczem Neptuna. Lekarz z Sanitariuszem rzucają pacjenta na Madejowe Łoże, z którego sterczą śruby i kapsle po piwie. Tam wiążą go łańcuchami i rozpoczynają badanie. W jego trakcie rozpoznają u pacjenta wiele chorób i aplikują mu natychmiastową terapię. Garbusów wałkują kanciastym, obitym kapslami, wałkiem, żeby im wyrównać *garba*. Głuchych podłączają do *rogu mgłowego*, żeby im przedmuchać bębenki. Taka próba poruszyłaby przysłowiowy pień drzewa, a co dopiero człowieka. Erotomanom aplikują *tabletki antykoncepcyjne*, ciężko je przełknąć, bo są śmierdzące, ale jest przecież napój do popicia, też zresztą cuchnący. Płyn ten, w połączeniu z tabletką, może doprowadzić trzewia Neofity do wywrócenia na lewą stronę, co tym samym gwarantuje usunięcie źródeł zakażenia, nabytych wraz z pokarmem mniej więcej w okresie niemowlęcym.

Oczywiście, nie może obejść się bez baniek, które jak wiadomo są sprawdzonym przez ludową medycynę ludową środkiem leczniczym. Jednak w wydaniu morskim bańki różnią się nieco kształtem od lądowych. Są to po prostu gumowe *przepychaczki* do zlewów i kanalizacji, dodatkowo maczane w różnokolorowych farbach olejnych. Niedorozwiniętym aplikują inhalacje odświeżające mózg, zarzucając im na głowę specjalnie skonstruowany inhalator.

Wielu ma choroby weneryczne i hemoroidy, więc smaruje się ich z przodu i tyłu towotnicą. Nerwowym sanitariusz aplikuje krótkie wstrząsy elektryczne, podłączając do induktora. Dobry Lekarz rozpoznaje jak najwięcej chorób, wszystkie wyleczy, a na kurację kieruje do sanatorium. Należy dodać gwoli rzetelności, że jak przystało na Gabinet Lekarski, wszystkie zabiegi przeprowadzane są przy zastosowaniu znieczulenia. Ma ono kształt pokaźnych rozmiarów młota, którym sanitariusz uspokaja cierpiącego w ten sposób, że wali go potężnie w łeb.

Wiadomo, że w sanatorium aplikuje się *borowinki,* więc Diabły ciągną delikwenta do beczki z *borowinką* i zanurzają po szyję w czarnej, cuchnącej cieczy. Płyn ten spełnia jednocześnie kilka funkcji. Usuwa oznaki reumatyzmu, dezynfekuje, oczyszcza organizm z niedawno zjedzonego obiadu i oczywiście, hartuje ogólnie Neofitę.

Kiedy już odmoknie, Diabły zabierają go do Rekina.

W tym siedmiometrowym worku, uszytym z brezentu, czekają go niespodzianki:

ślizga się w czarnym smarze oraz jeździ na rozrzuconych śrubach i kapslach od piwa. Diabły utrudniają mu przeczołganie się przez Rekina, dosiadając go i lejąc z węży strumienie wody, kierowane z obu stron worka. Oblepionego czarną mazią i opitego morską wodą, wciągają potem pół żywego na maszt, ażeby dotlenił się „górskim powietrzem”. Wisi tam na strażackim pasie i bywa, że Diabły o nim zapominają.

Zdrowy nareszcie Neofita może już zostać skierowany do Salonu Piękności.

Tam Fryzjer ma go wypięknić, aby mógł stawić się przed obliczem Neptuna.

Bywa jednak, że Neofita nagle słabnie i Lekarz zabiera go na powtórne leczenie.

W końcu całkowicie już zdrowy Neofita zasiada wygodnie w fotelu fryzjerskim, wyposażonym w sterczące śruby. Mistrz fryzjerstwa, wspierany przez pomocnika, na wszelki wypadek przywiązują klienta do fotela, zarzucając mu na szyję deskę klozetową. Potem moczą mu nogi w specjalnym płynie do usuwania odcisków i pozostałości reumatyzmu, który gwarantuje powodzenie pedicure. Klient ma też możliwość lektury licznych haseł reklamowych Salonu Piękności.

Są tu między innymi takie - *Od dziś golę na dole*, czy też *Gdy się zjawisz u Fryzjera, będziesz piękny jak cholera.* Klient nasz pan, dlatego Fryzjer aplikuje mu pełny zestaw zabiegów, a więc pedicure, manicure, masaż, a także fryzurę na życzenie, łącznie z punkową. Utrwalają jej kształt szampony ze zgniłych jaj. Zaś cerę poprawiają różnorakie maseczki pudrowane mąką. Przyszli kapitanowie otrzymują gratisowo cztery paski, malowane na ciele farbą olejną. Tak wypiękniony Neofita musi jeszcze zjawić się u Astrologa, gdzie należy wykazać się umiejętnością liczenia gwiazd, mając głowę wsadzoną do wiadra z wodą. Astrolog odczytuje w gwiazdach przyszłość Neofity i stawia mu Horoskop.

Nawiasem mówiąc, w trakcie mojego chrztu Astrolog wyjął lupę, spojrzał w gwiazdy, po czym wiele nie dumając, ryknął mi w ucho donośnym wierszem.

Patrzysz w gwiazdy... Twoim planem
Być Dowódcą ... wielka gratka
Aby zostać Kapitanem
Trzeba pływać długie latka
Gwiazdy będą Ci Patronem
Zwij się więc od dziś Orionem

Wróćmy jednak do naszej opowieści. Wysłuchawszy przepowiedni Astrologa, Neofita z dwudziestokilową szaklą na szyi, rusza na kolanach do stóp małżonki Neptuna Prozerpiny. Oddając wyrazy szacunku, całuje Wielki Palec jej stopy oraz artystycznie wykonaną niewątpliwą oznakę kobiecości. Ci z delikwentów, którzy szczególnie przypadną Prozerpinie do gustu, dostają w nagrodę do wylizania patelnię ze starym, zjełczałym tłuszczem. Wreszcie Neofita staje przed obliczem Jego Wysokości Neptuna Rexa, który zaprasza go do degustacji specjalnie przyrządzonych kanapeczek i napojów wyrywających wnętrze żołądka. Niejednemu Neoficie kanapeczka powraca. Niezbędna jest wtedy interwencja Lekarza, który chorego zabiera znowu do Gabinetu

Lekarskiego. Jednakże nieprzyjęcie poczęstunku mogłoby być poczytane za obrazę Czcigodnej Świty. Zdesperowany,

przełamując odruchy obronne organizmu, Neofita przełyka więc kanapkę i jednym haustem wypija zalatującego śledziem drinka.

Ostatnią próbą zmaltretowanego Neofity jest wykazanie się przed Wysoką Świtą zdolnościami artystycznymi. Musi zaśpiewać, powiedzieć wierszyk bądź zatańczyć. Wydawałoby to się proste, ale nie dla kogoś, który przeszedł tyle prób i nie widzi, gdyż oczy zalewa mu czarna maź, nie słyszy po próbie słuchu, żołądek wyrywa mu się za burtę i jest zupełnie wyprany z sił. W moim przypadku, udało mi się wydukać jakiś wierszyk i odpowiedzieć na pytania Świty. Wreszcie poczułem uderzenie Trójzębem i usłyszałem słowa Neptuna - *Widząc Lico twe zmartwione, zwię Cię Bratku więc Orionem.* W chwilę później żołądek dokonał samooczyszczania i w ten sposób na własne oczy ujrzałem opuszczające mój organizm szczątki Wstrętnego Neofity. Całe szczęście, było to już na osobności i umknęło uwadze Lekarza. W przeciwnym przypadku z pewnością wylądowałbym znowu w Gabinecie Tortur.

Uroczystość dobiega końca. Ostatnim akordem jest symboliczny pogrzeb tego Neofity, który ze strachu nie poddał się rytuałowi, a tym samym zlekceważył Neptuna i Jego Świtę. Symboliczną trumienkę z wypisanym imieniem Zęzo – Chłapa, bo takowe nosił nieszczęśnik, wyrzuca się za burtę przy akompaniamencie gwizdów i drwin. Tego samego dnia po zachodzie słońca na rufie odbywa się uroczystość wręczenia dyplomów tym wszystkim, którzy przetrwali wszelkie próby i zostali prawdziwymi Wilkami Morskimi. Przy

stole biesiadnym zasiadają wszyscy, oprócz oczywiście Zęzo-Chłapa, jedząc, pijąc i swawoląc.

Ja też tam byłem. Trochę zjadłem i wypiłem, Ważne, że się zabawiłem, Wszystko co widziałem, Szczerze Wam opowiedziałem.

Chrzest morski na m/s „Uniwersytet Jagielloński”.

Dziękujemy za skorzystanie z oferty naszego wydawnictwa i życzymy miło spędzonych chwil przy kolejnych naszych publikacjach.

Wydawnictwo Psychoskok