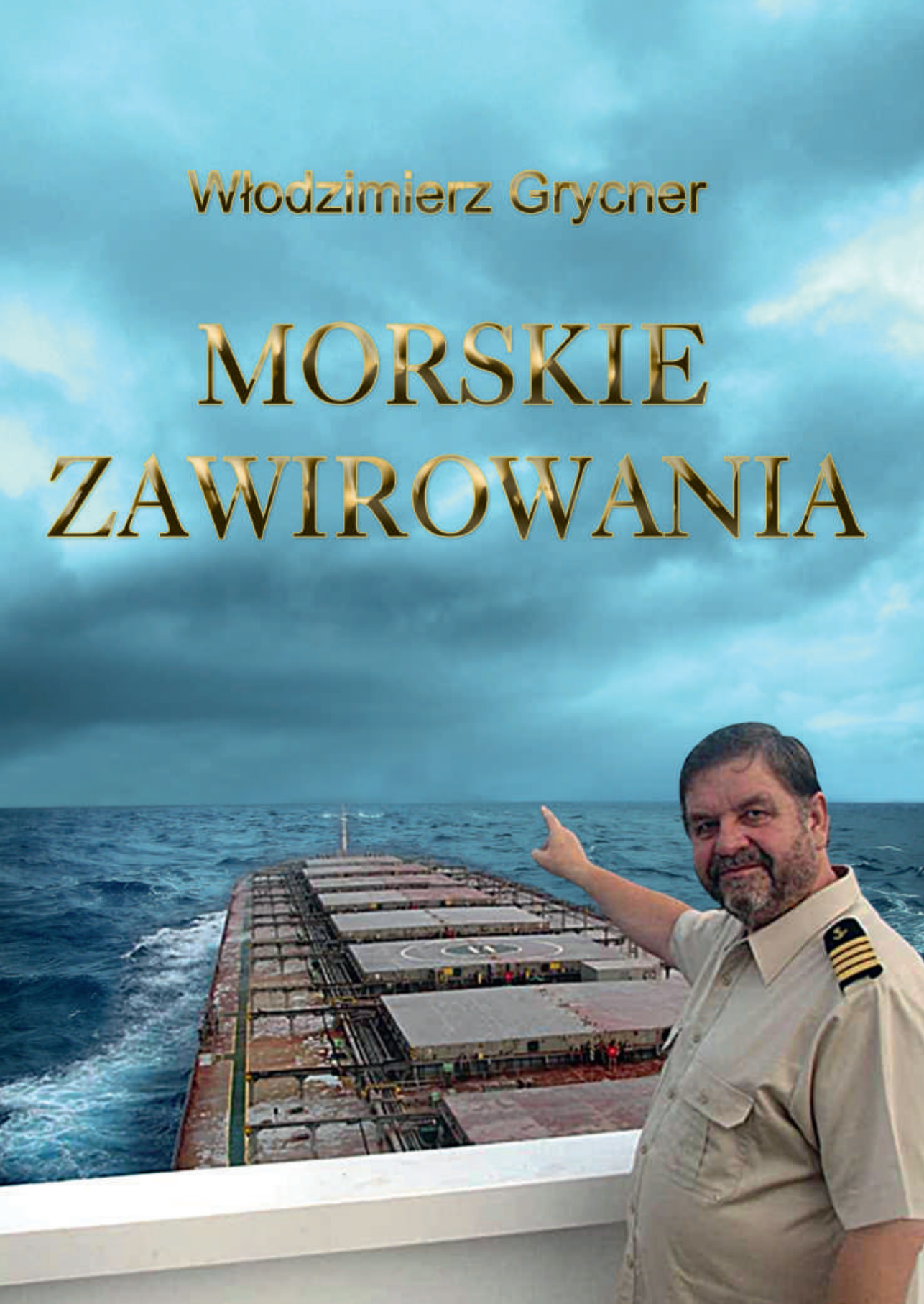
Włodzimierz Grycner

# MORSKIE ZAWIROWANIA



WŁODZIMIERZ GRYCNER

# MORSKIE ZAWIROWANIA

*Zdjęcie zatytułowane: „Wieczny Kapitan" z wystawy fotograficznej Andrzeja Łazowskiego.*

**Projekt okładki:** Włodzimierz Grycner

**Redakcja i korekta:** Włodzimierz Grycner

**Korekta:** Michał Kasprzak

**Skład i łamanie:** Przemysław Gamdzyk

Zdjęcia z archiwów własnych: Autor, Grażyna Celińska-Skrzypczak,
Wojciech Klimaszewski, Bogusław Fiuk, Andrzej Surmacki, Andrzej Łazowski.

© COPYRIGHT BY WŁODZIMIERZ GRYCNER, 2017

**Wydawca:** WYDAWNICTWO „KADRUK"

**Druk:** DRUKARNIA „KADRUK" w Szczecinie, www.kadruk.com.pl

SZCZECIN 2017

# PRZEDMOWA

*Kpt.ż.w. Eugeniusz A. Daszkowski.*

Mam przed sobą siódmą morską książkę kpt.ż.w. Włodzimierza Grycnera, zatytułowaną „Morskie zawirowania", do której mam napisać przedmowę. Jest to książka biograficzna, niezwykła, jakby „Baśnie z 1001 nocy". Napisana z wielkim talentem, ale co najważniejsze – prawdziwa. Jeśli ktoś myśli, że romantyki morza trzeba szukać jedynie w książkach Conrada-Korzeniowskiego, czy Melville'a jest w błędzie. Minęło ponad stulecie od opisywanych w nich przygód. W książce „Morskie zawirowania" można znaleźć nawet ciekawsze opowieści.

Na tę biograficzną opowieść, obejmującą prawie 400 stron, składają się wspomnienia Autora o *Peesemce* i niesamowite przygody marynarza i kapitana ż.w. Włodzimierza Grycnera, utalentowanego pod każdym względem człowieka, również pisarsko.

Zamknął w tych opowiadaniach swe doświadczenia z wielu lat spędzonych na lądzie i na morzu, pływając na polskich i obcych statkach po całym świecie. Nawet w jednej trzeciej, pływając przez pół życia we flocie polskiej i zagranicznej, nie przeżyłem tylu przygód. Zazdroszczę mu tych przeżyć i wspomnień, oraz talentu pisarskiego, urzekającego swą prostotą i gawędziarską swadą.

Książka nie tylko pokazuje Autora na pokładzie statków. Zdał maturę bez problemów, ale zamiast zostać inżynierem elektrykiem i studiować w Poznaniu, gdzie zdał egzaminy, za namową brata wybrał Państwową Szkołę Morską w Szczecinie, chociaż przedtem nie miał żadnego związku z morzem. To jednak nie przeszkodziło, że właśnie, po ukończeniu PSM-ki, morze swą niebywałą siłą przyciągania wciągnęło go bez reszty, decydując o Jego dalszym życiu. Z wyróżnieniem ukończył dodatkowo Wyższą Szkołę Morską, co zaowocowało o bardzo wczesnych awansach oficerskich i kapitańskim. „Morskie zawirowania" składają się ze wspomnień i opowiadań. Z tych najważniejszych związanych z rodzinnym domem i tych późniejszych, kiedy połknął bakcyla morza i już w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie przekonał się, że dokonał właściwego wyboru. Tej drugiej PSM-ce powołanej do życia w 1963 r. poświecił wiele miejsca i serca. Wspomnienia o niej są ważnym przyczynkiem historycznym dla zrozumienia jak szkolnictwo morskie w Szczecinie przyczyniło się do związania Regionu z morzem, do jego gospodarczego rozwoju. Autor nie tylko słownie pokazuje rozwój szkolnictwa morskiego, ale dziesiątkami zdjęć dokumentuje osiągnięcia kadry wykładowców i absolwentów tej wspaniałej

szkoły, która wykształciła setki kapitanów i mechaników dla naszej szybko rozwijającej się floty handlowej. *Peesemka*, która przekształciła się w Wyższą Szkołę Morską, a następnie w Akademię Morską. Dla podkreślenia tego faktu, już na emeryturze, osobiście wyszedł z propozycją i zadbał o to, by Tableau pierwszych absolwentów PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego zawisło na korytarzu Akademii Morskiej i żeby pamięć zaklęta w pamiątkowym kamieniu poświęconym PSM-ce przypominała wszystkim na Wałach Chrobrego o poprzedniczce Akademii Morskiej. Zanim to nastąpiło Włodzimierz Grycner przez kilkadziesiąt lat pływał w PŻM u Armatora szczecińskiego, który powierzał mu statki pływające do dalekich i trudnych nawigacyjnie rejonów. Zawijał do portów całego świata. Pływał po Mississippi. W Brazylii na Amazonce. Poznał Jamajkę, porty rosyjskie, afrykańskie i azjatyckie.

Po uzyskaniu urlopu w Polskiej Żegludze Morskiej, jako wyróżniający się oficer, został skierowany do pracy pod obcą banderę, gdzie pracował u niemieckiego armatora z międzynarodową załogą, najpierw, jako pierwszy oficer, a potem kapitan. W tych, przeważnie egzotycznych rejsach, przeżywał również trudne chwile, ale ze wszystkich opresji wychodził obronną ręką. Sam w różnych okolicznościach na morzu udzielał innym statkom pomocy, ratując rozbitków przed utonięciem.

Ekscytujące są jego wspomnienia z Palermo, gdzie poznał samego bossa mafii włoskiej, który go gościł w swojej posiadłości. Takich sytuacji miał znacznie więcej w czasie pływania pod obcą banderą. Pływając na zagranicznych statkach, zdobywał międzynarodowe obycie i doświadczenia w pracy z obcą załogą. Te egzotyczne rejsy, niebezpieczne rejony świata, były jedną wielką marynarską przygodą, opisaną w pierwszej jego książce „Życie marynarskie".

W międzyczasie zatrudnił się w pilotażu szczecińskim, gdzie po odbyciu wymaganej praktyki, zdał trudny egzamin na pilota morskiego, umożliwiający mu samodzielne wprowadzanie i wyprowadzanie statków do Szczecina i do Świnoujścia.

Z tego okresu powstała unikatowa na skalę polską i międzynarodową książka zatytułowana *„Pilot Morski"*. Jako jedyna omawia ona dokonania pilotażu morskiego na tle historycznym rozwoju Szczecina i całego dorzecza Odry. Książka ta szczegółowo opisuje złożoność i fachowość pilota morskiego, bez którego dzisiejsza flota morska nie może się obyć. Jest to szczególna i wartościowa pozycja w dorobku Autora, doceniana przez całe środowisko morskie nie tylko Szczecina, gdyż pokazuje po raz pierwszy w Polsce, kim jest i co robi pilot morski. Czyta się tę książkę lekko i z ciekawością. Myślę, że w dorobku literackim Autora jest to najważniejsza pozycja, poza omawianą wcześniej książką „Morskie zawirowania". „Morskie zawirowania" są bowiem podsumowaniem niebywałej biografii kpt.ż.w. Włodzimierza Grycnera.

Jest On bowiem oprócz kapitańskiego zawodu znanym działaczem społecznym, który nie odpoczywa na emeryturze, ale cały czas, każdego dnia w dalszym ciągu pracuje. Jest wiceprzewodniczącym Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej w Szczecinie. Działa aktywnie w Lidze Morskiej i Rzecznej. Od 22 lat jest Komodorem corocznych „Flisów Odrzańskich", dzięki którym powstają na Odrze porty rzeczne i rzeka zaczyna nowe życie. Tą swoją działalność na Odrze opisał w książce *„Moja Liga - Moja Odra"*.

„Morskie zawirowania" są bardzo ważną książką, którą można, a nawet trzeba, polecić polskiemu czytelnikowi, gdyż daje ona wyobrażenie o ważności MORZA w naszym życiu i obecnych morskich dokonaniach, co jest potrzebne dziś, jak nigdy dotąd.

Książka morska obecnie jest zupełnie niedoceniana. Mamy 500 kilometrów wybrzeża morskiego. Są plaże, hotele, turyści. Nie ma tylko książki morskiej, ani w księgarniach, ani w kioskach. Brak wielu tytułów w bibliotekach.

Tak ciekawe i frapujące książki, jak kpt.ż.w. Włodzimierza Grycnera są wydawane prywatnym sumptem w nakładach 500 egzemplarzy przez samego Autora, który rozdaje je w prezencie swoim przyjaciołom i znajomym, oraz na spotkaniach z młodzieżą i na „Flisach Odrzańskich". Zwyczajny czytelnik nic o nich nie wie i nie znajdziemy ich w bibliotekach.

„Morskie zawirowania" są w jakimś stopniu wołaniem o większe zainteresowanie się „MORZEM", które jest przecież „oknem na świat". Rok 2017 to 70-cio lecie Szkolnictwa Morskiego w Szczecinie. Polecając „Morskie zawirowania" i pozostałe książki kpt.ż.w. Włodzimierza Grycnera mam nadzieję, że może w tej materii nastąpią zmiany na lepsze. Oby!

*Kpt.ż.w. Eugeniusz A. Daszkowski*

# PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA

Po dziesięciu latach przerwy powołano znowu do życia Państwową Szkołę Morską w Szczecinie. Był rok 1963. Akurat zdawałem maturę. Informację o otwarciu szkoły - wyciętą z poznańskiej gazety - przysłał mi mój braciszek.

Na egzaminy do Szczecina pojechałem w czerwcu. Morze znałem wówczas tylko z fotografii. W domu przechowywano stare, wakacyjne zdjęcie z Pobierowa.

*Mój starszy brat, Tata i ja.*

Moją młodzieńczą wiedzę na temat morza wzbogacały liczne książki, jakimi się zaczytywałem. Między innymi – Józefa Korzeniowskiego, bardziej znanego jako Joseph Conrad.

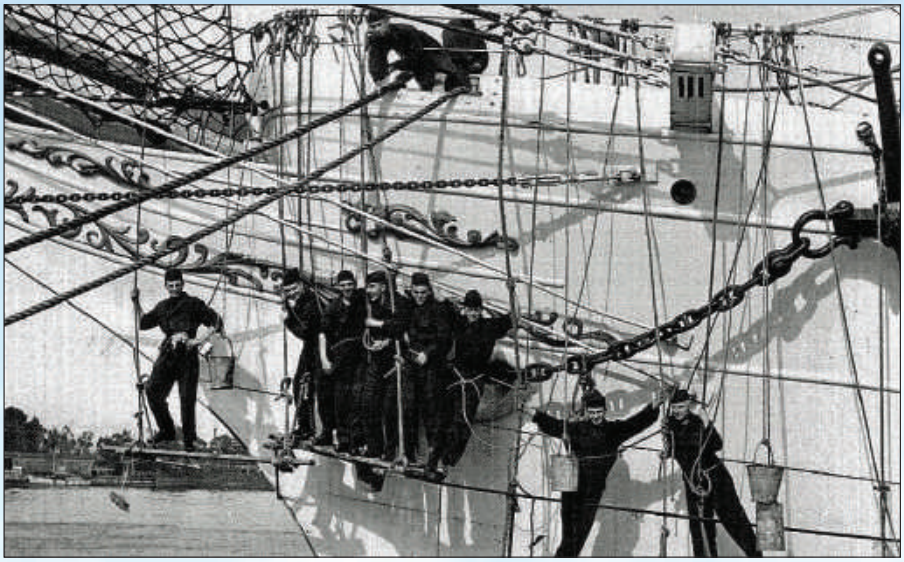
Egzaminy poszły mi dobrze. Zostałem przyjęty, mimo że startowało dziesięciu na jedno miejsce. Chciałem jednak jeszcze pokazać Mamie i Chełmży, że zdam również na poznańską uczelnię. Za tabliczkę czekolady wyciągnąłem więc z sekretariatu *Peesemki* swoje świadectwo maturalne i zawiozłem je do Poznania.

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 odrobiną wódeczki i – tak przygotowanego – omamił urokami zawodu marynarza. Nie muszę chyba dodawać, że przekonał mnie całkowicie.

Rankiem zjawiłem się w sekretariacie *polibudy*, gdzie wypłakałem swoje świadectwo maturalne. Skłamałem, że potrzebne mi jest do pracy na wakacjach.

Wsiadłem w pociąg i zawiozłem je do Szczecina.



*Burty „Daru" myją ze stelingów: H. Maziarz, W. Grycner, L. Paczowski, F. Wałkowski, Z. Wozniak, S. Szkultecki, K. Kogdut i B. Fiuk.*

Potem była *kandydatka* 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.

*My na Darze Pomorza.*

*Skomponowałem plakat ze zdjęć z Daru Pomorza.*

Wreszcie stanęliśmy 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.

*A tak pisały gazety z tamtych lat:*

Głos Szczeciński

Min. Żeglugi prof. dr St. Darski w Szczecinie

**Wielki dzień uczelni morskich**

Sztandar dla PSM ● Uroczysta akademia ● Immatrykulacja siewców

**Główne zadanie: budżet**

Głos Szczeciński

**Drogi do morza**

Sztandar dla PSM

Instytut

Przygotowania do

Plan spotkań z

**Drogi do morza**

Dziś w Szczecinie – jutro na morzach i oceanach

Kurier szczeciński

**Stare tradycje w nowej PSM**

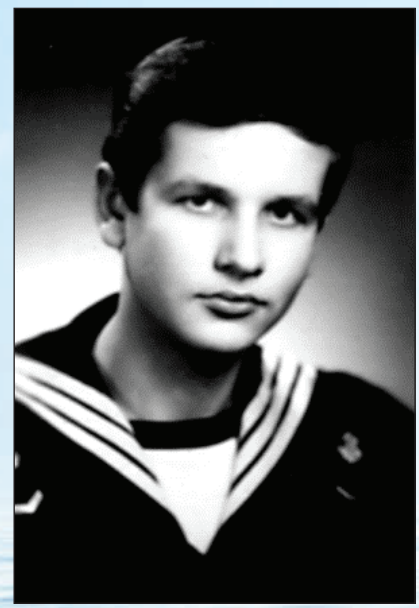
Inauguracja roku szkolnego w PSM i PSRM

Wizyta na Węgrzech

Później rozpoczęły się zajęcia, a czas włączył swój nieubłagany starter. Wszystko było trochę nie tak, jak sobie wcześniej wyobrażałem.

*Słuchacze 1-go roku: J. Kerl, W. Klimaszewski, D. Kazimierski, S. Kidawa i K. Kogut.*

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 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". Kiedyś w Niedzielę podczas „BW" uciekliśmy ze szkoły z Benkiem Gburczykiem, żeby pójść do kościoła na Mszę Świętą. Po Mszy Świętej poszliśmy na śniadanie do baru mlecznego i w drzwiach natknęliśmy się na naszego Dyra.



*Tak wyglądałem na pierwszym roku PSM.*

- A wy co tu robicie? – spytał ostro, wiedząc, że mamy „BW".

- Byliśmy w kościele i na komunii – odpowiedziałem prostodusznie.

Nie odpowiedział nic, widocznie zamurowała go moja bezczelna odpowiedź. W następnym dniu zostaliśmy wezwani na dywanik. U Dyra czekała na nas cała rada pedagogiczna. Poproszono mnie pierwszego.

- Uciekliście wczoraj ze szkoły, mimo że było „BW"- zaczął mowę „Dyro" i mówiliście, że byliście w kościele. Przecież należycie do ZMS-u, to jak godzicie obie ideologie?

- W statucie ZMS-u nie pisze, że nie wolno chodzić do kościoła - wypaliłem wymijająco.

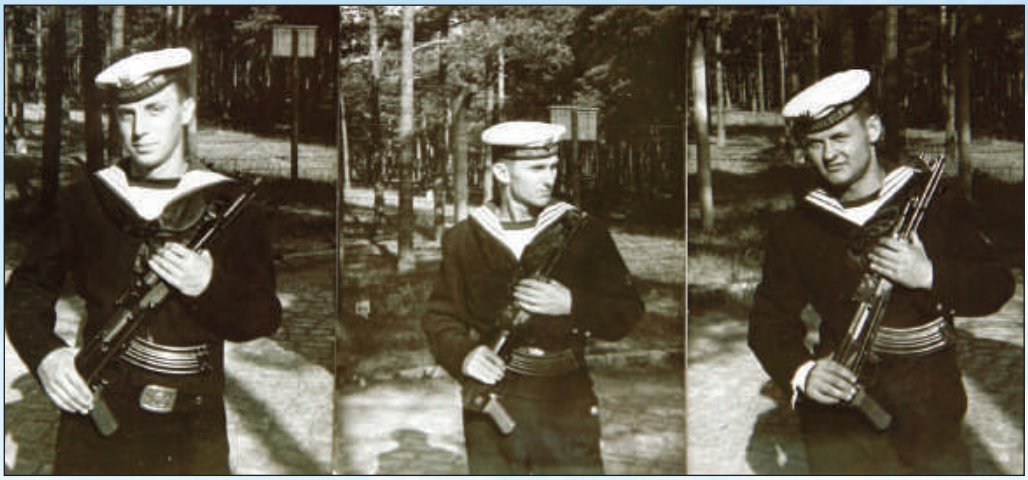
- No tak, ale jak godzicie idee Marksistowskie z chrześcijańskimi? - dalej drążył „Dyro”?

- Wydaje mi się, że są podobne, a religia to moja prywatna sprawa - odpowiedziałem.

- Wyjść - wycedził „Dyro”. Niech wejdzie ten drugi.

Gdy wyszedł Benek pytam go jak było? Zapytał mnie „Dyro” czy wiem, że ucieczka ze szkoły podczas „BW” to grzech? To odpowiedziałem, że wiem i się wyspowiadałem.

Na tym się skończyło nasze przesłuchanie. Nie otrzymaliśmy żadnych kar, widocznie doszli do wniosku, że lepiej niech chodzą do kościała niż do knajpy…



*Obóz wojskowy w Ustce – 1964 r.: K. Jawor, Z. Zdrowski i E. Bochenek.*

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!

Rozdano 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 kompanię 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 wrócić do Szkoły.

Przydały mi się też lata treningu pływania na basenie w Chełmży. Zostałem członkiem drużyny pływackiej PSM i biłem rekordy.

*Pluton I aN w drodze na pływalnię (J. Chudecki, D. Kazimierski, B. Jany, M. Buchman, L. Golmont, H. Maziarz, B. Fiuk i W. Grycner).*

Będąc w reprezentacji pływackiej, częściej wychodziłem do miasta. W szkole średniej trenowałem wioślarstwo. Więc teraz polecono mi zorganizowanie ósemki wioślarskiej. Jako jedynemu wioślarzowi w Szkole! Bardzo mi to pochlebiło. Oto po

raz pierwszy mieliśmy wystartować w pierwszomajowych regatach wyższych uczelni. Rozgrywano je każdego roku na rzece 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...

No i moje chełmżyńskie wiosłowanie przydało mi się już na pierwszym roku PSM. Zostałem szlakowym ósemki wioślarskiej, która wygrała najważniejsze regaty akademickie w Szczecinie. 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. Wieczorem na przyjęciu w szczecińskim zamku puchar wręczał mi sam mistrz świata Teodor Kocerka.

*Obsada zwycięskiej ósemki wioślarskiej PSM – rok 1964. Od lewej dół: Włodzimierz Grycner, Andrzej Robaczyk, Bogusław Kłosowski, Andrzej Wolf, Stanisław Kidawa. Od lewej góra: trener Walendzki, Leszek Ulman, Tadeusz Kufel, Janusz Ciechański.*

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. 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 25-cio metrowego basenu. To były piękne dni. Przynosiły laury nie tylko Szkole, ale i miastu. Zaprzyjaźniłem się z Józkiem Gabińskim. Sparingowałem z Józiem i uczyłem kolegę Bogusia Fiuka jak boksować. Byłem świadkiem na Józia ślubie, mimo że w szkole były śluby zabronione. Z Józiem Bajem chodziłem w miasto na balety, a z Benkiem Gburczykiem do kościoła. U szefa roku Andrzeja Wolfa miałem chody, bo wiosłował w mojej ósemce. Bliskimi kolegami byli też pływający ze mną w reprezentacji: Jurek Byczkowski, Jacek Kumoch, Jerzy Jałocha. W marynarstwo wprowadzał nas nasz plutonowy Lech Katkowski. Imponował nam, bo skończył przedtem Technikum Żeglugi Śródlądowej, pływał po Odrze i był najmłodszym szyprem na holowniku. Na dodatek grał na gitarze i śpiewał wszystkie marynarskie piosenki.

*Tak wyglądaliśmy i mieszkaliśmy w PSM – w sali internatu: K. Jawor, W. Grycner i M. Kuszko.*

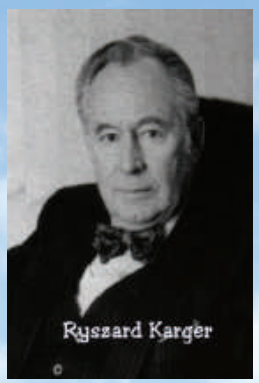
Okazało się jednak, że nie wszyscy w Szczecinie nas lubią. W Parku Żeromskiego czaiły się na nas zwykle banda Sorrento i poprawczaki. Ale przebrała się miarka.

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?

*Dyrektorem PSM-ki był kapitan żeglugi wielkiej Zbigniew Szymański.*
*W latach 1952-1956 był także pilotem morskim.*

*Kpt.ż.w. Zbigniew Bargielski – Nawigacja, kpt.ż.w. Lech Jasiński – Astronawigacja,*
*kpt.ż.w. Andrzej Huza - Dewiacja.*



*mgr Ryszard Karger – Ekonomia transportu morskiego, mgr Andrzej Wybranowski – Prawo Morskie, inż. Franciszek Makarewicz – instrumenty nawigacyjne.*

*mgr Mieczysław Czuchnowski – Język angielski, mgr J. Kochanowski – Ładowność, mgr Bernard Wiśniewski – Oceanografia.*

*mgr Szczęsny Pawłowski – Meteorologia, kpt.ż.w. Jan Prüffer - Kierownik praktyk, por.ż.m. Józef Gawłowicz - Kierownik praktyk.*

**Nasi wykładowcy i wychowawcy Wydziału Nawigacyjnego:**

**kpt.ż.w. Zbigniew Szymański** – Dyrektor, **kpt.ż.w. Zbigniew Bargielski** – Nawigacja, **kpt.ż.w. Lech Jasiński** – Astronawigacja, **kpt.ż.w. J. Kittel** – Sygnalizacja morska, **kpt.ż.w. J. Wierzchowski** – Wiedza okrętowa, **kpt.ż.w. Andrzej Huza** – Dewiacja, **por. ż.w. Pilot Stanisław Kupś** – Roboty linowe i żaglowe, **inż. Franciszek Makarewicz** – Instrumenty nawigacyjne, **inż. Kazimierz Kisielewski** – Radiotechnika okrętowa, **inż. Alwin Furmann** – Elektrotechnika okrętowa, **inż. Łukasiewicz** – Elektrotechnika okrętowa, **mgr inż. J. Kucharski** – Budowa okrętu, **mgr Ryszard Karger** – Ekonomia transportu morskiego, **mgr Ronaldo Piesiakowski** – WF, **mgr Mieczysław Czuchnowski** – J. angielski, **mgr Z. Kądzielski** – J. hiszpański, **por. mar. woj. Władysław Nowak** – Matematyka, **mgr Bernard Wiśniewski** – Oceanografia, **mgr Szczęsny Pawłowski** – Meteorologia, **mgr Edward Górny** – Towaroznawstwo BHP, P-poż., **mgr Jan Kochanowski** – Ładowanie, Eksploatacja, **mgr L. Kruk** – Eksploatacja, **mgr Seweryn Koczorowski** – Prawo morskie, **mgr J. Karłowski** – Ubezpieczenia morskie, **mgr Lech Vogtman** – Łączność morska i wychowawca, **mgr Mieczysław Głuszko** – kierownik akademika, **mgr Rinaldo Piesiakowski** – wychowawca, **mgr Ireneusz Okwieciński** – wychowawca, **kmdr por. mar.woj. Z. Banaś** – Studium wojskowe, **kpt.ż.w. Jan Prüffer** – Kierownik praktyk, **por.ż.m. Józef Gawłowicz** – Kierownik praktyk, **kpt.ż.w. B. Adamski** – Kierownik praktyk m/s „Kolejarz", **kpt.ż.w. T. Kurek** – s/y „Zew Morza", **mgr Zdzisław Wunsch** – Prawo morskie na m/s „Piast".

*Wymarsz na defiladę.*

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. 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. 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 mieliśmy do czynienia z prawdziwymi morskimi wilkami!

Nasza grupa praktykantów zamustrowała w Gdańsku na *m/s „Piast"* - drobnicowiec z chłodzoną ładownią. Załadowaliśmy deski luzem i ruszyliśmy do portu wyładunkowego Grangemouth w Szkocji. Kapitanem naszego pięknego statku był Witold Pasierb, kierownikiem praktyk pilot morski Gustaw Radomski, a wykładowcą mgr Zdzisław Wunsch – sędzia Izby Morskiej.

Wkrótce, już na trawersie Kołobrzegu, okazało się, ze nasz *m/s „Piast"* strasznie telepie się w sztormie. Stałem przy sterze, zgięty jak scyzoryk, żując suchą skórkę chleba i przysięgając sobie, 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.

- Boże! Lechu kiedy ten sztorm się skończy… dłużej nie wytrzymam… już dwa dni rzygam żółcią... - skarżyłem się przyjacielowi, zmieniającemu mnie na sterze.

- Włodek ja też... rezygnujemy, chyba nie nadajemy się na marynarzy.

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 czerwonego barszczu. Ale i jego w końcu zmogło. Nagle zbladł i puścił po stole *„czerwonego pawia"*.

Kiedy to zobaczyłem, natychmiast się przyłączyłem dopełniając *„pawiem"* niesioną przez siebie wazę.

Po tym występie mesa nie nadawała się do użytku.

Czwartego dnia sztorm przycichł. Nastroje się poprawiły. Natychmiast zapomnieliśmy o rezygnacji z pływania. Dotarliśmy do zatoki Firth of Forth i zacumowaliśmy w Grangemouth. Tu spotkało nas szczęście, wyładunek miał trwać około 10 dni! Hurra! Ruszamy w pierwsze nasze zagraniczne miasto!

Na statku zjawiła się Polonia. Zapraszali do swoich domów i do polskiego klubu w Falkirk. Któregoś dnia wybraliśmy się całą grupą w mundurkach do oddalonego o 5 km Falkirk. W klubie wspaniale nas przyjmowano, a dziewczyny za nami szalały. Były tańce i swawole, a my wystąpiliśmy na scenie i całą grupą odśpiewaliśmy polskie pieśni patriotyczne. Cała sala śpiewała z nami, a najdłużej śpiewaliśmy *Szła dzieweczka do laseczka*. Aplauz był wielki, widać było, że nasi rodacy pragną świeżego powiewu z Polski, że tęsknią za ojczyzną.

- Jestem Bronek – przedstawił mi się staruszek- może zsuniemy stoliki, po co macie siedzieć sami…

Po chwili już siedzieliśmy w większym gronie i zaczęły się opowieści. Mary Szkotka śpiewała polskie piosenki, jej córka Ania do mnie się wdzięczyła. Dziwiłem się skąd tak Mary zna język polski, ale okazało się, że po wojnie była barmanką w polskim klubie i wyszła za mąż za Polaka.

- Walczyłem we wrześniu trzydziestego dziewiątego, a potem znalazłem się na Węgrzech – opowiadał Bronek. - Stamtąd uciekłem przez Jugosławię do Syrii, gdzie właśnie tworzyła się Brygada Karpacka. Z brygadą doszedłem pod Tobruk i Monte Casino, gdzie zostałem ranny… Opowieściom i piosenkom nie było końca.

Na drugi dzień Ania z rodzicami przyjechała na statek. Wyprosili u Kierownika Praktyk dla mnie specjalną przepustkę i zaprosili mnie do swojego domu. Ania była czarująca, ruda i lekko piegowata, jak przystało na pół Szkotkę. Mówiła pięknie po polsku i stwierdziła na samym początku, że za mąż wyjdzie tylko za Polaka. Tatuś zresztą chętnie jej w tym wtórował. Po pięknym przyjęciu w domu, Ania zaprosiła mnie na spacer, który tak się przedłużył, że spóźniłem się na wyznaczoną godzinę na statek. No i dostałem karę „BW" – bez wyjścia. Jednak moja przyjacielska rodzina wyprosiła u Kierownika Praktyk anulowanie kary. Znowu byłem u nich w domu, a Ania mnie czarowała. Teraz już wszyscy namawiali mnie, żebym został w Szkocji. Serce jednak nie sługa! Ja je zostawiłem w Polsce!

Ruszyliśmy do Antwerpii po załadunek. Ładowaliśmy drobnicę na Kubę. Piękną Antwerpię zwiedziliśmy, nawet z Kaziem obejrzeliśmy pokazy Wojskowych Paradnych Orkiestr.

Wreszcie ruszyliśmy na Kubę. Co tam więźliśmy w tych skrzyniach i beczkach??

Ocean przelecieliśmy szybko z huraganem „Gladys" i już tylko żyliśmy Kubą. Był rok 1964, trudne czasy. Po awanturze z rosyjskimi pociskami 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 na odwagę. Po prostu, poszli do ochmistrza po wódkę. Zagrozili, że jeśli jej nie dostaną, 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!

- *Aa.. Polaco amigo*..! Polak to 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 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 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 nadal tkwiła jakby w pospolitym ruszeniu.

Nosili broń i czekali na nowy atak Amerykanów. Któregoś dnia doczepiło się do nas jakichś trzech bandziorów. Pokazywali jakieś legitymacje policji ludowej i pokrzykiwali na nas. Nie było wiadomo o co im chodzi, ale zrozumiałem, że chcą zabrać nam *pesetas*, bo mamy ich pieniądze nielegalnie z handlu papierosami. Dużo się nie zastanawiając, huknąłem jednego małego grubego w gębę i wbiłem mu cygaro w usta. Potem nasza trójka ruszyła z kopyta do ucieczki. Uciekliśmy, ale były też straty, bo uciekając przewróciłem się prosto w kałużę i pobrudziłem moje najładniejsze białe spodnie.

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 ulicy. Bary i restauracje wciąż były pełne tańczących dziewczyn. Na ulicach grały nocami 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 palu-chem 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 pełen worek 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 ładow-nie i przebrani za piratów rozpoczęliśmy ucztę. Jak przystało na piracką wyspę, była to wspaniała uczta, przerywana tylko pirackim śpiewem.

Następnego dnia nasza delegacja popłynęła 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...

Niestety, nie umieliśmy jednak mocniej przejąć się losem biednych więźniów. Dręczył nas bowiem kac po wczorajszej, pirackiej libacji. Zakradliśmy się więc z kole-gą 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, nie żył jeszcze na świecie Fidel Castro...

Następnego dnia koledzy opowiedzieli dalszy ciąg przyjęcia u Komendanta wyspy.

- Zaprosili nas na ucztę – opowiadał marynarz. Na murawie stał długi chyba z 10 metrów pusty stół. Na początku u czoła stołu zasiadł brodaty Komendant, potem my po bokach, a następnie ważni oficerowie. Kelnerzy w mundurach, z pistoletami u boku, wnieśli aluminiowe talerze i rzucali je przed nami. Zauważyłem jak nasz kapitan lekko się skrzywił, gdy przed jego nosem spadł brudny talerz. Widać, że zauważył też ten grymas Komendant, bo ostro krzyknął do kelnera. Ten natychmiast wyrwał kapitanowi

talerz z rąk, wyczyścił go o tyłek i rzucił na stół. Kapitan już się więcej nie krzywił. Potem wnieśli całego upieczonego prosiaka i postawili przed Komendantem. Komendant jadł prosiaka smacznie mlaskając, a reszta przełykała ślinę. Jak już Komendant podjadł, to przesunął prosiaka w naszą stronę, a kiedy my podjedliśmy, to przesunęliśmy prosiaka dalej. W ten to sposób najmniej ważni na końcu stołu obgryzali tylko kości. Wszyscy popijali winem z bukłaków, które stały przy ich nogach.

Jak się najedliśmy i napiliśmy, to Komendant zaprosił nas na zabawę. Okazało się, że zabawą była strzelanina na strzelnicy. Pijani oficerowie tak walili w koło, że nasz kapitan przestraszony poprosił o odwiezienie na statek. Na szczęście odwieźli nas ściskając i wznosząc okrzyki o wzajemnej komunistycznej przyjaźni.

Wróciliśmy do kraju i przemustrowaliśmy na *m/s „Transportowiec”* a potem dwukrotnie zawinęliśmy do Vera Cruz w Meksyku. I za każdym pobytem staliśmy tam miesiąc! Ładowano na statek kukurydzę, co było zajęciem prostym i monotonnym. W ryzach trzymali nas nasi Kierownicy Praktyk: kpt.ż.w. Jan Prüffer i niewiele od nas starszy por.ż.m. Józef Gawłowicz. Kapitanem był sławny kpt.ż.w. Józef Miłobęcki.

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.

*Piłkarska jedenastka nawigatorów 1963 r. od góry i od lewej:*
*W. Grycner, L. Katkowski, L. Zawilski, W. Wyganowski, A. Wolf,*
*J. Baj, J. Sienkiewicz, J. Gabiński, A. Surmacki, Z. Bochat, J. Paluch*

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*. Ja też spotykałem się z piękną Nancy. Raz nawet kolega musiał wyciągać mi igły kaktusa z pleców, bo leżałem z nią w kaktusach. To były niezapomniane dni. Z żalem wracaliśmy do Szkoły na trzeci rok nauki. Pozostały jednak przyjaźnie i piękne wspomnienia.

*W Państwowej Szkole Morskiej. Od lewej: kpt.ż.w. Lech Jasiński (wykładowca astronawigacji), Włodzimierz Grycner, Kazimierz Jawor, Mikołaj Kuszko, Lech Katkowski.*

Z naszych wykładowców najbardziej podziwialiśmy i szanowaliśmy kapitana Zbigniewa Bargielskiego, wykładowcę nawigacji, a najwięcej baliśmy się astronawigacji, wykładanej przez wspaniałego kapitana Lecha Jasińskiego.

Straszył nas wykładowca Oceanografii mgr Bernard Wiśniewski. Nie dał ściągać, a ściągających wyrzucał z wykładów. 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. Potem u „Dyra" w gabinecie piłem wino ze zdobycznego pucharka, a szlakowy z pierwszego roku pił z dużego kryształowego, tego samego, co wygraliśmy na pierwszym roku. Szlakowy odstawił duży kryształ prosto na mój mały i rozbił go w drobiazgi. W dużym tylko trochę denko się wyszczerbiło.

- Nic się nie stało, kupimy drugi - stwierdził z uśmiechem „Dyro".

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 niedzieli. Było to dwa razy 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

*Dzień w studium wojskowym.*

było zawiesić w powietrzu siekierę. Spałem więc za kominem, na pokładzie. Najpierw stawialiśmy trał magnetyczny.

Ale bosman tak go luzował, że się urwał i poszedł za burtę. Na szczęście nie utonął - 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 to 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, nie wiem czy 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! 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.

Wróciliśmy do szkoły. Chodziłem na zajęcia, zdawałem egzaminy, poznawałem nowych kolegów. Poznawałem też Szczecin pierwszych lat sześćdziesiątych, przedziwne miasto.

Tak wyglądali moi koledzy z Wydziału Nawigacyjnego *Peesemki* w Szczecinie na Wałach Chrobrego:

Kazimierski Dariusz

Kerl Jerzy

Kidawa Stanisław

Klimaszewski Wojciech

Kogut Kazimierz

Kowalik Tadeusz

Kumoch Jacek

Kuszko Mikołaj

Kuzniecow Światosław

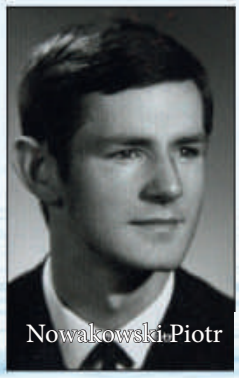
Lam Andrzej

Maciejowski Zdzisław

Małkiewicz Andrzej

Mazian Henryk

Neldner Marek


Nowakowski Piotr

Paczowski Lucjan

Paluch Jerzy

Poniński Krzysztof

Ragan Włodzimierz

Robaczyk Andrzej

Romański Andrzej

Sadłowski Michał

Sienkiewcz Jacek

Spychała Piotr

Stefanowski Jerzy

Surmacki Andrzej

Szczygielski Ryszard

Szucko Romuald

Szulczyński Wojciech

Urbanczyk Jacek

Walczak Janusz

Wałkowski Feliks

Warężak Zdzisław

Wąsik Stanisław

Wieczkowski Eugeniusz

Wolf Andrzej

Wyganowski Wojciech

Zabielski Zbigniew

Zawilski Ludwik

Zborowski Roman

Zdrowski Zbigniew

*Od prawej: Jerzy Jałocha, Włodzimierz Grycner, Kazimierz Jawor, Stanisław Wąsik, Stanisław Kidawa, Lech Katkowski, Andrzej Robaczyk, Lech Golmont, Jerzy Byczkowski.*

*Mjr Biegus i zajecia na SW: Z. Czeczot, T. Kowalik, W. Jankowski, B. Herma, W. Klimaszewski, B. Jany, J. Kumoch, E. Bochenek, B. Gburczyk, S. Kuzniecow, J. Gabiński i J. Guzowski.*

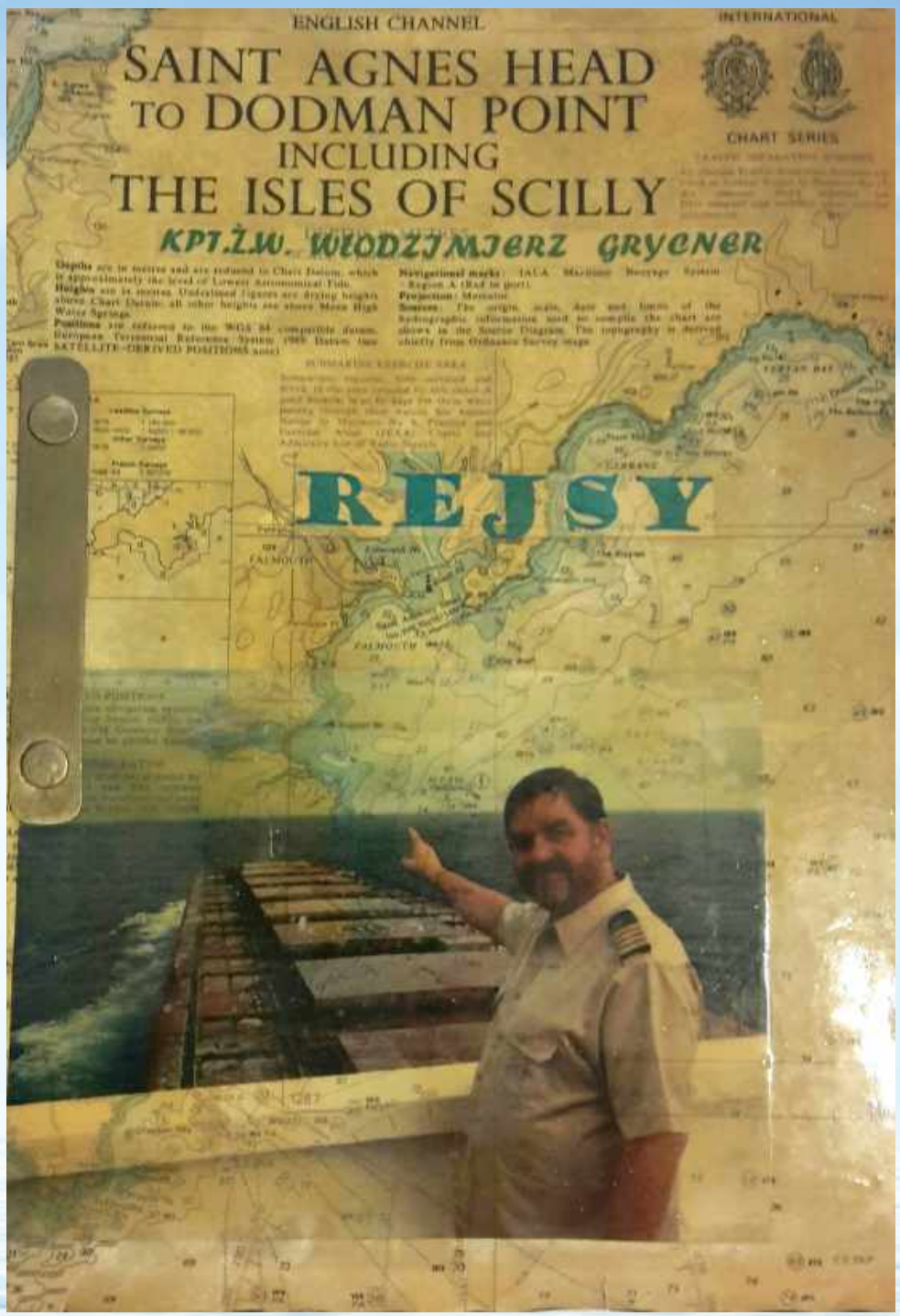
Po ukończeniu PSM pływałem po morzach i oceanach, jako: starszy marynarz, asystent szkoleniowy, asystent pokładowy, IV oficer, III oficer, II oficer, I oficer i kapitan. Kapitanem byłem na 33 statkach pod różnymi banderami i z wielonarodowościowymi załogami. Los chciał, że po dziesięciu latach wróciłem do swojej starej budy. Wydoroślała, nabrała dostojeństwa, urosła. Przez te lata stała się Wyższą Szkołą Morską. Ale nie była to już ta sama szkoła. Nawet marynarskie mundury widywałem na jej korytarzach rzadko. Moja *Peesemka* nauczyła nas fachu, poczucia obowiązku, odpowiedzialności, 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.

Wiele lat później – w 1983 roku mój brat Andrzej – już jako lekarz, przyjechał do auli Wyższej Szkoły Morskiej, gdzie po egzaminach kapitańskich, wręczano dyplomy Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Wiadomo było, że piątkowicze otrzymają natychmiast angaże na stanowisko kapitana. Nagle wśród trzech piątkowiczów wyczytano moje nazwisko. Wtedy najgłośniej klaszczącym i wiwatującym był oczywiście mój brat. Był ze mnie bardzo dumny! Swoje marzenia bycia kapitanem spełnił we mnie. Sam żeglował po morzach na jachtach w charakterze lekarza i oficera nawigacyjnego. Gdyby żył, byłby jeszcze bardziej dumny z moich później uzyskanych dyplomów kapitana żeglugi śródlądowej i pilota morskiego.

*Mój brat Andrzej w rejsie.*

# REJSY


ENGLISH CHANNEL
SAINT AGNES HEAD
TO DODMAN POINT
INCLUDING
THE ISLES OF SCILLY
INTERNATIONAL
CHART SERIES
KPT.ŻW. WŁODZIMIERZ GRYCNER
REJSY
FALMOUTH

## MEWA

*Ponad morzem, ponad brzegiem,*
*nad grzbietami fal,*
*krąży mewa śmigłym biegiem,*
*nim odleci w dal.*

*Mój marynarz gdzieś na morzu*
*wita obcy kraj.*
*Poleć ptaszku przez przestworza,*
*list ode mnie daj.*

*Poleć powiedz, że tu czekam,*
*tęsknie dzień po dniu,*
*niech pamięta co przyrzekał,*
*wszystko powiedz mu.*

*Biała mewo odpowiadaj,*
*gdzie mój miły, gdzie?*
*Tyś mi zawsze służyć rada,*
*zanieś myśli me.*

*Mewa skrzydła rozwinęła,*
*gdzie mój miły, gdzie?*
*Wszystkie myśli z sobą wzięła*
*hen na drugi brzeg.*

kpt.ż.w. Lech Katkowski

# PATRONATY

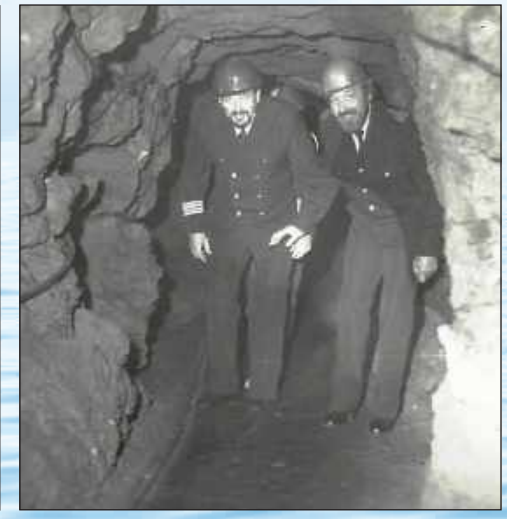
Jeszcze do niedawna istniały w polskiej flocie handlowej tak zwane patronaty. Polegały one z grubsza na tym, że objęty nimi statek miał na lądzie swojego patrona, który opiekował się jednostką oraz jej załogą. Również załogi starały się utrzymać stały kontakt z przyjaznymi *szczurami lądowymi.* Zażyłość przebiegała jednak różnie. Na niektórych statkach rozkwitała, na innych trzeba ją było podlewać wódą „z konewki". Jeśli chodzi o nas, głównie pisaliśmy listy, szczególnie czułe do Matek Chrzestnych naszych statków. Słaliśmy także telegramy świąteczne oraz widokówki z szerokiego świata.

Niekiedy patronowało statkowi jakieś miasto, najczęściej wtedy, kiedy nosił on tego miasta nazwę. Bywało też tak, że uczuciem wobec statku zapałał jakiś wybijający się w danym regionie zakład. A ponieważ w tamtych upojnych latach szczególnie dużo woziliśmy węgla, wiele statków nosiło nazwy kopalni. Kiedy w naszym zapracowanym marynarskim życiu nagle robiło się nieco luźniej, bo akurat trafiał się nieprzewidziany remont w stoczni, bądź niezaplanowany urlop, wówczas odwiedzaliśmy się wzajemnie. Albo oni do nas, albo my do nich. Tak czy owak, były to niezapomniane wizyty, trudno o nich zapomnieć. Pozwólcie, że opiszę niektóre z nich.

Pamiętam, w 1970 roku s/s *„Białystok"* stał wyjątkowo długo w polskiej stoczni i nadarzyła się okazja, aby odwiedzić patronackie miasto. Pojechaliśmy tam we czwórkę, trzech marynarzy i ja, wówczas świeżo upieczony Pierwszy Oficer, czyli *chief.* Na dworcu w Białymstoku powitały nas najwyższe władze miasta i dziatwa z zaprzyjaźnionej szkoły podstawowej, wymachująca kwiatami i chorągiewkami. Poczuliśmy się wtedy, jak przedstawiciele innej, kosmicznej cywilizacji, radośnie witani przez Ziemian. Uściskom i pocałunkom nie było więc końca, a potem – ciężko obładowanych kwiatami - zawieziono nas do najlepszego w mieście hotelu. Nasz opiekun nie pozwolił nam wypocząć, bo - jak nam tłumaczył - harmonogram wizyt i spotkań jest bardzo napięty.

Ale dla nas najważniejsza była jednak wspomniana szkoła podstawowa, z którą od lat kolejne załogi *„Białegostoku"* prowadziły ożywioną i bogatą korespondencję. Naszym dzieciom przywieźliśmy masę prezentów, zakupionych ze składek załogi. Oczywiście, najwięcej było owoców południowych, bo w tamtych latach był to w Polsce rarytas. Nie zapomnieliśmy też o słodyczach. Przywieźliśmy mnóstwo armatorskich reklamówek, sprytnie wycyganionych z Działu Patronatów. Więc zignorowaliśmy protesty opiekuna i najpierw ruszyliśmy do szkoły.

Powitanie było serdeczne i efektowne. Można powiedzieć, że przywitała nas cała szkoła. Stawiło się bowiem w komplecie ciało pedagogiczne, w którym przygniatającą większość stanowiły panie (tylko jeden nauczyciel!). Nie powiem, aby nas to zmartwiło. Potem wiwatujące dzieci wprowadziły nas do wypełnionej po brzegi sali gimnastycznej, gdzie musieliśmy zasiąść za stołem prezydialnym. Wręczyliśmy dyrekcji prezenty, odznaczyliśmy prymusów i – jak to zwykle bywa – musieliśmy teraz odrobić najtrudniejsze zadanie, mianowicie zacząć *morskie opowieści*.



*W Białymstoku i na Śląsku w kopalniach.*

Wypadło na mnie. Zacząłem więc opowiadać o naszym statku, o jego podróżach, pokazując równocześnie na przywiezionej PŻM-mowskiej mapie, w jakie rejony świata los nas rzuca. To wszystko wywoływało najżywsze zainteresowanie sali. Ale kiedy zacząłem ględzić o armatorze, natychmiast wyczułem spadek zainteresowania. Przestraszyłem się. Boże, o czym teraz tym dzieciakom opowiadać? Przecież dla nich jesteśmy przybyszami z dalekich tropikalnych krajów! Oczekują zapewne opowieści o morskich przygodach, jakie zamrożą im w żyłach krew! Przerwałem więc opisy zmagań dzielnych urzędników armatora z dekoniunkturą w światowych przewozach morskich, a na poczekaniu wymyśliłem moją walkę na śmierć i życie z różnymi

aligatorami, ośmiornicami i rekinami. Sala natychmiast zastygła w przerażeniu, a dzieciakom oczy otwarły się bardzo szeroko. Cisza – jak powiadają - zrobiła się absolutna. Zakończyłem opowieść krótkim, zgrabnym zdankiem.

*I wtedy właśnie się obudziłem!*

Szum powstał straszliwy i musiałem gęsto się tłumaczyć. Na szczęście uratował mnie starszy marynarz Stasiu, którego tytułowaliśmy Bosmanem, bo zaczął opowiadać o chrzcie morskim na równiku. Trzeba otwarcie przyznać, że Stasiu-Bosman miał – jak to się mówi – gadane. Swą żywą, barwną i ciekawą opowieścią ponownie zainteresował dzieciaki.

No, a potem już się rozkręciliśmy i różnym opowieściom nie było końca. Jednak niekiedy dzieciaki wtrącały – *A czy to prawda, czy znowu sen*? W ogóle zadawały mnóstwo pytań, na które trzeba było z całą powagą odpowiadać, chociaż nieraz wydawały nam się śmieszne. Później okazało się jednak, że również dorośli potrafią zadawać naiwne pytania, zupełnie tak, jakby nigdy nie widzieli morza ani statku. Rzeczywiście, od Białegostoku do morza był ładny kawałek drogi, więc dla większości tutejszych Bałtyk to była iście kraina baśniowa.

Dla dzieciaków najważniejszy na statku był bosman. Żaden tam kapitan, chief, czy też radiooficer. Bosman Stasiu nosił dużą czarną brodę, miał wielki marynarski brzuch i na dodatek ładnie opowiadał. Czy można zatem się dziwić, że został bożyszczem dzieciaków?

Po podpisaniu stosu pamiętników, *ciało pedagogiczne* zaciągnęło nas do pokoju nauczycielskiego, gdzie czekał suto zastawiony stół. Czegóż tam nie było! A dodać trzeba, że wszystkie te wspaniałości osobiście przygotowywały same nauczycielki, które teraz kwieciście zachwalały swoje potrawy, zachęcając do degustacji. Nie dawaliśmy się dwa razy prosić.

Oczywiście, jak to bywa, na stole tkwiła też wódeczka, a magnetofon wygrywał same romantyczne melodie. Tańcowaliśmy więc do późnej nocy. Przy stole po lewej miałem najładniejszą młodziutką nauczycielkę, ale nie mogłem za bardzo poszaleć, gdyż z prawej czuwała starszawa pani Dyrektor. Mimo moich ówczesnych dwudziestu pięciu lat, wszyscy tytułowali mnie *kapitanem*, mimo iż cierpliwie tłumaczyłem, że jestem tylko pierwszym oficerem. A należy jeszcze dodać, że wszystkie dzieciaki i *ciało* chcieli koniecznie sfotografować się z marynarzem w tak pięknym mundurze. Niezależnie od tej zachcianki, nauczycielki pragnęły wpaść w ramiona człowieka morza i choć raz zatańczyć *Kapitańskie tango*.

Wszakże każda róża ma swoje kolce. Nasza również miała. Oto w trakcie szampańskiej zabawy zniknął nam nagle z pola widzenia marynarz Leszek. Po pewnym czasie zaczęliśmy się niepokoić i ruszyliśmy na poszukiwania. Naturalnie, pomagały nam w tym dziele nauczycielki, jak również surowa pani Dyrektor. W pewnej chwili dotarliśmy do sali gimnastycznej, gdzie na materacu ujrzeliśmy wyciągniętego Leszka, pracowicie obcałowywanego przez jedną z nauczycielek. Pani Dyrektor stanęła, jak rażona piorunem, po czym błyskawicznie zatrzasnęła drzwi, udając że niczego nie zauważyła. Trudno to postronnym zrozumieć, ale w Białymstoku dziewczyny kochały marynarzy! A może nadal kochają?

Jednak w życiu za wszystko trzeba płacić. Rano wszystkich bolały główki. Ale nie było zlitowania! Przyszło nam bowiem *realizować program* spotkań ze społecznością

miasta. Najpierw jednak pokazano nam Białystok, jego zabytki i jego urzędy. Wszędzie witano nas bardzo przyjacielsko. Po południu zostaliśmy zaproszeni przez władze do Urzędu Miasta. A tam, przy okrągłym stole, zasiedli wszyscy najważniejsi w białostockim województwie. Zaś przed każdym zaproszonym gościem piekł się na wymyślnym ruszcie szaszłyk, a na środku stołu stały podgrzewane gliniane dzbany z gorzałeczką; chyba jakiś specjalny wyrób.

*Na przyjęciu u władz Białegostoku.*

Przywitali nas - jak wtedy było w zwyczaju - nadzwyczaj ciepło i kwieciście przewodniczący Prezydium Rady oraz pierwszy sekretarz KW PZPR. A potem posypały się już toasty i rozmaite opowieści. Gdy już byliśmy po kilku głębszych, nagle przewodniczący głośno zapytał.

- Panie Kapitanie, marynarze to bywali ludzie... – Proszę powiedzieć, jaka jest najlepsza wódka na świecie?

Gładko przełknąłem, że na tej sali także tytułują mnie *kapitanem* i nawet nie zaprotestowałem.

- Panowie! Wiele wódek smakowaliśmy, ale nie słyszałem, aby jakaś wódka na świecie przebiła smak białostockiej *krzakówy*!

Roześmieli się wszyscy, a Przewodniczący stwierdził z nieoczekiwaną powagą, że oni sądzą podobnie.

- Wyobraźcie sobie – mówił - mamy tutaj taką wieś, o której wiemy, że pędzą. Kiedy mają już pełne beczki, jedziemy i konfiskujemy. Winnych tradycyjnie brak, tylko niekiedy aparatura pływa potem w rzece, bo oni też wiedzą, kiedy do nich zajrzymy. Jeśli byście chcieli, to ewentualnie możemy dla was troszkę utoczyć z beczki...

Nie da się ukryć, wieczór był wspaniały. Ale nad ranem musieliśmy się rozejść, bo nazajutrz czekały nas następne spotkania. Wychodząc, przystanęliśmy chwilkę przed Urzędem, ponieważ Stasiowi-Bosmanowi coś nagle zaszkodziło. I wówczas, jak spod ziemi, wyrosło przed nami dwóch gliniarzy.

- Dokumenty pozwólcie! Co tu robicie? – ostro zaczął pierwszy z nich.

I wówczas Stasiu nie wytrzymał, wymiotując prosto na milicyjny mundur.

- *Kurwa wasza mać*! – siarczyście zaklął milicjant, odskakując ze wstrętem od Bosmana.

- Proszę wybaczyć – powiedziałem. – Kolega źle się poczuł. Jesteśmy delegacją statku „*Białystok"* i właśnie wyszliśmy z przyjęcia od towarzysza przewodniczącego...

Milicjant nadal nie mógł dojść do siebie po despekcie.

- A chyba, że tak... Mówicie, od przewodniczącego? Marynarze? To właśnie was mieliśmy ochraniać...No, ale w takiej sytuacji lepiej odprowadzimy was do hotelu...

Przeprosiłem go za Stasia, po czym rzeczywiście zaprowadzili nas do hotelu. Rano tradycyjnie miałem niebotycznego kaca. Z głową jak balon, zdążałem główną ulicą miasta na spotkanie z elitą kulturalną białostocczyzny. Nagle jakiś starszy pan, roześmiany od ucha do ucha, złapał mnie za rękaw munduru.

- To pan jesteś z tej marynarskiej delegacji? Widziałem was w gazetach! Zapraszam do siebie do domu! Muszę pana pokazać mojej rodzinie, oni by mi tego nie wybaczyli, gdyby się dowiedzieli, że pana spotkałem, a nie przyprowadziłem...

Grzecznie podziękowałem, próbując jakoś uwolnić rękaw munduru z jego dłoni. Ale nie dawał się spławić. Nie pomagały żadne tłumaczenia, że śpieszę się na spotkanie z ludźmi tutejszej kultury. Starszy pan był uparty.

- No dobra – powiedziałem zrezygnowany - ale tylko na chwilę...

W domu nieznajomego pana wycałowała mnie cała jego dziesięcioosobowa rodzina, po czym obowiązkowo musiałem wypić z kogucika, którego kiedyś zrobiono z porcelany i postawiono w centrum stołu, aby czekał na taką okazję, jak ta właśnie. Zresztą nie był to kogucik, a prawdziwy kogut. W samych jego nogach mieściło się chyba z pół litra *krzakówy*!

W końcu jednak udało mi się wyrwać z ramion gościnnej rodziny i pędem ruszyłem na spotkanie z ludźmi kultury.

Tymczasem na sali czekało już jakieś czterysta osób, śmietanka kulturalna województwa niemal w komplecie. Zasiedliśmy przy prezydialnym stole, po czym znowu potoczyły się morskie opowieści. Byliśmy dla nich wówczas prawdziwym *oknem na świat*, bowiem w tamtych czasach, schyłkowego Gomułki, niezwykle trudno było wyjechać za granicę. Więc właściwie tylko marynarze znali cały świat. Tutaj, w Białymstoku, daleko od morza, ludzie łakomi byli choćby skromnej wiedzy, o tym, jak tam, na szerokim świecie, w rzeczywistości jest. Piszę tu o *szerokim świecie*, a przecież, bądźmy szczerzy, chodziło o *zgniły* Zachód! Więc padały różne pytania, ale przy tej okazji wyszło, jak białostockie elity kultury niewiele wiedzą o trudnej pracy marynarza.

- Proszę nam powiedzieć – poprosił starszy pan – w jaki sposób żeglujecie nocą po oceanie? Przecież niczego nie widać! Rzucacie kotwicę, tak?...

Z kolei Stasia-Bosmana pytano, kiedy właściwie śpi, skoro na statku przez cały czas stoi za sterem? Nie mieli bladego pojęcia, czym zajmuje się na pokładzie bosman... Żenująca była więc ich wiedza o marynarzach, ale nie okazywaliśmy zniecierpliwienia, odpowiadając wyczerpująco nawet na najbardziej naiwne zapytania. Widzieliśmy, że są szczerze zainteresowani.

Mimo takich pytań, spędziliśmy na sali kilka godzin. Przez cały czas panowała wspaniała atmosfera, a w dodatku obdarowano nas jeszcze prezentami i obsypano kwiatami. Pamiętam, dostałem wtedy piękną rzeźbę *Duch Puszczy*, wykonaną z korzenia czarnego dębu.

Ale potem powiedzieliśmy sobie – dość. Poprosiliśmy naszego przewodnika choćby o jeden wolny wieczór. Chcieliśmy bowiem – całkowicie anonimowi – samodzielnie odetchnąć świeżym powietrzem i nacieszyć się miastem. Nie wybraliśmy się jednak na spacer, ale do knajpy. Przebraliśmy się w cywilne ciuchy, mając pewność, że nikt nas tam nie rozpozna. Jednak już na progu czekała nas niespodzianka. Stał tam bowiem sam szef restauracji, kordialnie uśmiechnięty.

- Witamy marynarzy! – powiedział radośnie. - Mieliśmy cichą nadzieję, że do nas wpadniecie. I oto nadzieja zamieniła się w rzeczywistość! Proszę, cały czas trzymamy dla was zarezerwowany stolik! Wszystko, co zamówicie, jest już zapłacone. Życzymy miłej zabawy!

To mnie całkowicie rozbroiło. Pomyślałem sobie, no tak, w tym mieście to my jednak jesteśmy najważniejsi! Potem siedzieliśmy za suto nakrytym stołem, orkiestra grała tylko dla nas, a dziewczyny sumiennie przychodziły prosić do tańca. Czy można się dziwić, że balowaliśmy do białego rana?

Szczęśliwie następnego dnia zaproszono nas na wycieczkę do Puszczy Białowieskiej, więc można było odetchnąć świeżym powietrzem. Leczyliśmy się też w Białowieży prawdziwą *żubrówką*, a niejako przy okazji podarowano nam pęki traw, jakie pływają w tej wódce. Wtajemniczeni powiadają, że ma ona tak specyficzny kolor i zapach, bo to żubry na nią sikają. Rzeczywiście, wystarczyło wrzucić trawkę do butelki z czystą wódką, aby po chwili stawała się *żubróweczką*.

Po pięciu dniach tak wyczerpujących zajęć, byliśmy już wizytą solidnie zmęczeni. Patronat patronatem, ale należało w końcu wrócić na statek. Na dworcu żegnały nas tłumy przyjaciół oraz świeżych wielbicieli. Zameldowały się tez wielbicielki. Oczywiście, pojawiła się także dziatwa z *naszej szkoły.* Byliśmy pod wrażeniem i wzruszeni. Tak szczerych i przyjaznych ludzi można spotkać już tylko na dawnych polskich Kresach!

Z grubsza po roku od tej niezapomnianej wizyty nieoczekiwanie przypomniałem sobie, że białostocki przewodniczący prezydium MRN - tak się wówczas tytułowało prezydenta miasta - zapraszał nas hurtem na wczasy. Zadzwoniłem więc do niego, aby się upewnić, czy o tym pamięta.

- Przyjeżdżaj z całą rodziną – odpowiedział. - Wszystko masz załatwione...

Nie bardzo w to wierzyłem, ale zabrałem żonę i pojechaliśmy. Na miejscu szczęka nam opadła ze zdumienia. Okazało się bowiem, że mamy do dyspozycji mieszkanie w Augustowie, domek nad jeziorem Sejny i Necko, samochód z kierowcą, zaś na jeziorach czekały łódki i jachty. Wszystko dla nas i w dodatku za darmo! Potem wyszło, że tak zupełnie za darmo to nie było, ponieważ co pewien czas zaglądała do nas żądna podziękowań i pochwał białostocka władza i musieliśmy i nimi balować. A zapas wódeczki mieliśmy zmagazynowany przez władzę pod podłogą domku letniskowego. Mimo wszystko były to piękne dni, a uzbierało się ich aż dwa tygodnie.

Po dwóch latach wróciłem w tamte strony, kiedy zaprowadziliśmy nasz statek s/s „*Olsztyn”* na złom i na lotnisku w Warszawie zostaliśmy porwani przez delegację miasta Olsztyn. W ten sposób, zamiast do szczecińskiego domu, pojechaliśmy na Warmię, a droga wiodła przez śnieżne zaspy. Oczywiście, protestowaliśmy, bo jednak chcieliśmy do domu, jednak w końcu uznaliśmy, że tym ludziom nie można odmówić. Dobrze chociaż, że kapitan świeżo pożegnanego „*Olsztyna”* chciał koniecznie jechać autobusem, więc wpakowałem się do służbowej limuzyny razem z bosmanem. Podróż

umiliła nam śliczna *kulturalno-oświatowa*, najwyraźniej specjalnie oddelegowana na tę okoliczność.

Siedzieliśmy potem w Olsztynie cztery dni, tak goszczeni i hołubieni, że aż nie chciało się wyjeżdżać. Władze miasta złożyły w muzeum z honorami ostatnią banderę swojego statku, którą nawiasem mówiąc przywieźliśmy. I znowu powróciła atmosfera naszej wizyty w Białymstoku, raz jeszcze potwierdzając opinię o szczerej duszy i dobrym sercu ludzi ze Wschodu. Na dodatek spotkałem młodszych kolegów z mojego dzieciństwa w Chełmży, którzy kiedyś ganiali ze mną po wspólnym podwórku, a teraz studiowali na olsztyńskiej WSR.

Ech, siła by pisać.

W następnym roku zamustrowałem za Pierwszego na s/s „*Cieszyn”*. Ledwo stanąłem na pokładzie, a już mnie poinformowano, że statek ma zaprzyjaźnionych strażaków w Cieszynie, a załoga zafundowała sierocie po strażaku książeczkę mieszkaniową! Nie było rady. Któregoś dnia postanowiliśmy odwiedzić sierotę i strażaków.

Wybraliśmy się pociągiem w czwórkę, tradycyjnie obładowani furą prezentów, zakupionych ze składek załogi i wyproszonych u szczecińskiego armatora. Na dworcu w Cieszynie powitały nas władze miasta, strażacy i sierota z matką. Zakwaterowano nas w najlepszym hotelu, noszącym wielce obiecującą nazwę *Pod Jeleniem*. I już pierwszego wieczora zostaliśmy zaproszeni do strażackiej remizy.

Impreza zapowiadała się obiecująco. Przy długim stole, przemyślnie ustawionym w kształt dużej litery U, zasiedliśmy wszyscy razem - sierota, jej matką, strażacy, no i my, skromni marynarze. Najpierw wycałowano nas serdecznie, przy czym najbardziej wzruszeni całowaniem okazali się strażacy-weterani, czyli siwi staruszkowie obwieszeni medalami. Oczywiście, wszyscy strażacy wystąpili w galowych mundurach, a przygrywała strażacka orkiestra dęta.

Potem przystąpiliśmy do właściwych zajęć. Najpierw wręczyłem sierocie książeczkę mieszkaniową, co spowodowało, że popłakała się matka sieroty, a także kilku weteranów. Komendant straży przypomniał, że ojciec sieroty zginął w akcji, w trakcie gaszenia pożaru, a następnie – mocno wzruszony - podziękował marynarzom, którzy tam, daleko nad morzem, pamiętają o cieszyńskich strażakach. Właściwie podziękowaniom i powitalnym przemówieniom nie było końca. No, ale w końcu doczekaliśmy się, że wniesiono wreszcie litrowe butelki z *gorzałą*, przy czym rodzaju napoju raczej domyślaliśmy się, ponieważ butelki nie miały naklejek. Rozpoczęto toasty i w ten prosty sposób nasze domysły się potwierdziły. Dobra była ta strażacka wódeczka, chociaż jeszcze ciepła. Strażacy nazywali ją *Koniakiem cieszyńskim*. Procentów miała chyba z siedemdziesiąt. Paliła w gębie jak ogień, więc należało gasić ją podobnie. Potem Komendant stwierdził, że tylko strażacy i marynarze potrafią pić takie trunki. Chociaż nie wszyscy, bo podgrzany nasz II oficer zaczął nagle przytulać się do piętnastoletniej sieroty i musiałem przywołać go do porządku. W końcu sierota z matką poszła do domu i na polu walki zostały same chłopy. I to wreszcie było to.

Za to raniutko nie mogliśmy ocenić, kto był lepszy w piciu, ponieważ wszyscy byliśmy jednakowo *padnięci*. Bolały nas głowy, chciało się spać, a tu trzeba było wizytować władze miasta. Ale nie mogliśmy się wykręcić. Wożono nas później po różnych instytucjach, ściskaliśmy dłonie wielu ludzi, a my modliliśmy się, żeby zawieźli nas wreszcie do hotelu i dali się porządnie wyspać. Ciężki był ten dzień. Ale wtedy byłem

młody i silny jak tur, więc przetrzymałem. W nagrodę dano nam wreszcie spokój. Mieliśmy jeszcze tylko zjeść kolację w hotelowej restauracji, a potem już do łóżek. Ale nie dane nam było spać, bowiem w restauracji nieoczekiwanie pojawiły się *dziewczynki*. Jakimś cudem dowiedziały się, że w mieście są marynarze i postanowiły sprawdzić, czy przypadkiem nie siedzimy w restauracji. Przypadkiem siedzieliśmy. Orkiestra więc grała, dziewczynki nas głaskały, słowem odechciało nam się spać.

A następnego dnia władze osobiście oprowadzały nas po Cieszynie. Było wspaniale, bo mieliśmy świeże powietrze, a w dodatku przewodnik opowiadał o zabytkach. Bardzo staraliśmy się coś z tego zapamiętać, ale... Piękne to było miasto, Cieszyn. Śliczne dziewczyny, zabytki - żal było wyjeżdżać...

W 1972 roku, kiedy akurat byłem na urlopie, Dział Patronacki PŻM poprosił mnie, żebym pojechał, jako reprezentant marynarskiej braci na Barbórkę do Zagłębia Miedziowego. Nie powiem, idea przypadła mi do gustu. W Lubiniu, a właściwie Polkowicach, przyjął nas dyrektor tego potężnego kombinatu. W trakcie spotkania dowiedzieliśmy się wiele o historii kopalni, jednak najbardziej zszokowała nas historia kopalnianych szybów.

- Wyobraźcie sobie panowie – opowiadał Dyrektor - kiedy kopaliśmy pierwsze szyby kopalni, wypożyczyliśmy od Niemców takie przemyślne urządzenie, które idealnie wskazywało pion. Kopiemy, kopiemy, a te szyby cały czas wychodzą nam krzywe! Tymczasem urządzenie było opatentowane, zaplombowane, nie można nawet sprawdzić, czy dobrze działa. W końcu jednak miarka się przebrała, specjaliści zerwali plomby i okazało się, że Niemcy specjalnie źle nastawili maszynkę, aby nam nie wychodziło, a prace się opóźniły. Postanowiliśmy się odegrać. Nasi naukowcy skopiowali ich urządzenie i skonstruowali własne. W ten sposób więcej nie potrzebowaliśmy ich *pomocy*. Robota ruszyła z kopyta, a szyby zaczęły wychodzić pionowo...

Potęga polkowickiego kombinatu robiła wrażenie. Abyśmy jednak wyrobili sobie pogląd na temat całości, wsadzono nas do zakładowego samolotu. Z lotu ptaka mogliśmy zobaczyć wszystko, nie tylko stare i nowe szyby, ale również docenić ogrom kombinatu.

Z nieba trafiliśmy pod ziemię, zwieziono nas bowiem prawie kilometr w głąb. A tam – zdumiewające! – uderzył w nas sztormowy wiatr. Wiało, jak na morzu! W wysokich korytarzach, miały chyba ze sześć metrów, jeździły pojazdy, których kółka były większe od nas. Wszędzie pracowały najnowocześniejsze maszyny. Nawet na przodku zdumiewająco sprawna maszyna potężnymi ramionami odgarniała urobek. Wszystko to razem tworzyło krajobraz, jak z innej planety. Byliśmy pod wrażeniem.

Potem była akademia Barbórkowa, przemówienia, medale i występy najsławniejszych polskich artystów. Śpiewała nam też Maryla Rodowicz. Zaś wieczorem zostaliśmy zaproszeni do *Karczmy Piwnej*, gdzie zwyciężyłem w konkursie picia piwa, dostając Medal Piwożłopa. Były to porywające chwile i wspaniała *Karczma*, ale zasługuje to na osobną opowieść.

Zapraszali nas też górnicy do domów, gdzie przy wódeczce pogłębialiśmy odwieczną marynarsko – górniczą przyjaźń. Nawiasem pisząc, przyjaźnie te trwają do dziś i nieraz gościłem górników, także węglowych, u siebie w Szczecinie.

W 1983 roku zamustrowałem za kapitana na *m/s „Przemyśl”*, przez co wpadłem w objęcia nowego patronatu, ponieważ władze miasta Przemyśl utrzymywały ścisłe

kontakty ze statkiem, a statek opiekował się tamtejszą szkołą dla dzieci głuchoniemych. No i – jak zawsze – pewnego dnia doszliśmy do wniosku, że najwyższa pora odnowić bezpośrednie kontakty. Wszakże wcześniej należało zorganizować akcję *Prezenty*, bo przecież nie mogliśmy pojechać z pustymi rękami. Los nam sprzyjał, gdyż podczas kolejnej podróży statku celnicy w Kopenhadze znaleźli u nas przemyt. Oto wykopali piętnaście kartonów papierosów! A ponieważ byli to moi starzy przyjaciele – Long John i Silver – postanowili odpuścić mi karę i podstemplowali kartony. Było to zdarzenie niespotykane. Niejako w rewanżu pozwoliłem im potem budzić mnie w nocy i brać z *bundu*, ile tylko chcieli wypić. Nam to i tak opłacało się, bo kara byłaby większa, zaś gdy pili, to nie *ryli* po statku w poszukiwaniu przemytu.

Ale to było później. Teraz mieliśmy te piętnaście kartonów papierosów, jakie cudem spadły nam z nieba. Zawołałem więc Delegata Załogowego.

- Panie Delegacie – powiedziałem. - Nikt nie chce przyznać się do przemytu papierosów. Zgodnie z zarządzeniem, powinienem teraz oddać te kartony celnikom w kraju. Ale wymyśliłem szczytniejszy cel. Ponieważ kartony są ostemplowane przez tutejszy Urząd Celny i mam na to papier, więc można je legalnie wynieść do miasta. Weźmie więc pan te kartony i mój papier, sprzeda papierosy, a za uzyskane pieniądze kupi słodycze dla głuchoniemych dzieci w Przemyślu. Zrozumiał pan?

- Panie kapitanie – wił się Delegat. - Ale czy to aby legalne? Czy mnie celnicy nie oskalpują?

- Nie martw się pan. – Wszystko jest w najlepszym prawnym porządku, gwarantuję...

No i Delegat zrobił tak, jak mu doradziłem. Po kilku godzinach wrócił, cały obładowany paczkami i silnie podniecony swą sprawnością.

- Panie kapitanie! – wołał już od progu. – Zrobiłem jak pan kazał. Kiedy właścicielka sklepu ze słodyczami dowiedziała się, że kupuję dla głuchoniemych dzieci, dorzuciła mi drugie tyle za darmo... Dokupiliśmy jeszcze innych prezentów i obładowani wyruszyliśmy pociągiem na drugi koniec Polski – do Przemyśla.

I wszystko było tak, jak w poprzednich podróżach patronackich. Na dworcu witały nas władze miasta i *nasze* dzieci, a potem zawieziono nas do letniego pałacu księcia Sapiehy, który leżał siedem kilometrów za miastem, a który miał być naszą rezydencją w czasie pobytu. Wieczorem odbyło się tam już pierwsze przyjęcie powitalne, a na początek spotkały się z nami władze miasta, biznesmeni i partyjniacy. Stoły zastawiono bogato, *służba* we frakach i muszkach, wszystko jak za najlepszych arystokratycznych czasów; poczułem się jak książę Sapieha. Toastom nie było końca, a kiedy wspomniano o *naszych* głuchoniemych dzieciach, wykorzystałem tę chwilę, aby zwrócić się do dyrektora zakładów *Carpatia*.

- Panie Dyrektorze, jeśli się nie mylę, to pański zakład produkuje czekolady. Nie wątpię zatem, że przyłączy się pan do naszej pomocy głuchoniemym dzieciom i dorzuci trochę łakoci do tych prezentów, jakie dla nich wieziemy...

Przyparty w ten sposób do muru dyrektor natychmiast zadeklarował swą dobrą wolę i chęć dorzucenia czegoś czekoladowego.

Nazajutrz otwarłem oczy w książęcym łożu i dostrzegłem *kamerdynera*, który stał obok.

- Czy pan kapitan życzy sobie szampana?..

- A nie macie mleka?..

- Natychmiast wyślę samochód do wsi, będzie mleko prosto od krówki...

I rzeczywiście. W pół godziny później podano mi śniadanko do łóżka, a w zestawie mleczko prosto od krówki.

- Widzicie, chłopaki? – powiedziałem potem do kolegów marynarzy. – *Cysorz to mo klawe życie...* Od dziś proszę mnie tytułować *Jaśnie Panie...*

Po obfitym śniadaniu, zawieziono nas limuzynami do szkoły *naszych* dzieci. A tam, jak zwykle, uroczyste spotkanie w sali gimnastycznej. Pani Dyrektor zaproponowała, abyśmy nasze prezenty - wraz z paczkami czekolady od firmy *Carpatia*, bo dyrektor dotrzymał słowa – pozostały tymczasem w jej gabinecie. Wszakże nie zgodziłem się na to, wyjaśniając, że chcę prezenty przekazać dzieciom publicznie i osobiście. Wnieśliśmy więc wszystkie paki na salę gimnastyczną, układając je efektownie tuż przed *stołem prezydialnym*. Chodziło mi o to, aby prezenty wszyscy widzieli, i żeby nic *nie rozeszło się bokiem.*

Potem rozpoczęło się powitanie, wraz z programem artystycznym, przygotowanym przez dzieci.

- A teraz – powiedziała pani Dyrektor – zaprezentujemy naszym gościom, postępy dzieci w nauce mowy...

*Głuchoniema dziewczyna, która pięknie recytowała wiersze.*

Wystąpiły kolejno trzy urocze głuchonieme dziewczynki, prezentując wierszyki. Pierwsza uczyła się dopiero rok i z jej recytacji niczego nie zrozumiałem. Druga uczyła się dwa lata i wyrecytowała swój wiersz o niebo lepiej. Ale dopiero trzecia uczyniła to bezbłędnie. Miała za sobą kilka lat nauki, a jej wiersz zaprezentowany był w taki sposób, jakby rzeczywiście słyszała to, co mówiła. Słuchałem tych recytacji i gardło miałem ściśnięte ze wzruszenia. Przez dłuższy czas nie mogłem wydobyć z siebie słowa. Po prezentacji ucałowałem dziewczęta, lecz w milczeniu, jakbym to ja był niemy. Niesamowite, niezapomniane przeżycie.

A później były już prezenty. Jakże te dzieci się z nich cieszyły! Z jaką dumą wypinały dziecinne piersi, kiedyśmy je odznaczałem *pożetemowskim* znaczkiem! Obopólnej radości nie było końca.

Przez następne dwa dni zwiedzaliśmy Przemyśl i okolice, a wieczorami przyjmowaliśmy gości na kolejnych przyjęciach w *naszym* pałacu.

Z marynarzami, oczywiście, chcieli spotkać się wszyscy, nie tylko *świat* przemyskiej polityki i biznesu, ale też kultury. Cieszyły nas te przyjęcia, bo poznawaliśmy wielu ciekawych ludzi. Dlatego z wielkim żalem przyjąłem tę przykrą chwilę, kiedy w końcu musiałem zostać zdetronizowany i przeistoczyć się z księcia w marynarza. Należało powrócić do rzeczywistości i ruszyć w powrotną podróż do Szczecina.

W 1986 roku zamustrowałem na *m/s „Niewiadów”*, z góry przeczuwając, że i tym razem nie obędzie się bez patronatu. I rzeczywiście. Niemal od razu załoga mnie poinformowała, że patronat nad statkiem sprawują zakłady *Niewiadów*, znane głównie z produkcji przyczep samochodowych. Wzajemne kontakty były jakoby ożywione i bardzo przyjacielskie. Istotnie, moi marynarze nie kłamali, gdyż w późniejszym czasie odwiedzałem Niewiadów dwukrotnie i przyjmowano mnie tam wspaniale. Zarówno w mieście, jak i na zakładowych uroczystościach.

*W Przemyślu.*

Chciałbym teraz zatrzymać się na drugiej wizycie, która miała szczególnie uroczysty i wystawny przebieg, ponieważ wiązała się z jubileuszem 150-ciolecia zakładów. Zjechało się wtedy mnóstwo *zielonych* i *niebieskich* generałów, jako że fabryka produkowała głównie broń, a przyczepy samochodowe to był taki trochę listek figowy. Muszę z satysfakcją podkreślić, że wśród tych różnokolorowych mundurów wyróżniał się szczególnie jeden, mianowicie mój - biały. W ten prosty sposób stałem się ośrodkiem powszechnego zainteresowania, gdyż tak już w życiu jest, że zawsze i wszędzie wszyscy chcą wiedzieć, jak żyją i pracują marynarze.

Po pierwszej wizycie znał mnie już cały kombinat, więc czułem się tu jak swój, taki ich Kapitan. Zorganizowano, oczywiście, akademię, bo bez akademii nic wówczas ważne nie było. W części artystycznej wystąpił kwiat artystów z Warszawy, ponieważ zakłady *Niewiadów* do biednych nie należały i sypnęły groszem. Śpiewała więc, między innymi, gwiazda estrady Irena Jarocka, z którą miałem kiedyś przyjemność spędzić cały dzień w Szczecinie. Piękna, utalentowana i frapująca kobieta. Więc teraz, w Niewiadowie, miałem okazję powspominać z nią stare dobre czasy.

Pamiętam, że na niewiadowskim jubileuszu poznałem wielu ważnych ludzi tamtego czasu, na przykład przywódcę związkowego OPZZ Alfreda Miodowicza, który przekazał za moim pośrednictwem pozdrowienia dla marynarzy. Najciekawszą jednak osobą okazał się pewien *zielony* pułkownik, z którym zaprzyjaźniłem się na wieczornym przyjęciu. Pan pułkownik od lat handlował bronią z całym światem i to od niego zależało, w jakich krajowych zakładach ją zamówi. Ponieważ znał świat, szybko znaleźliśmy wspólne tematy, polubiliśmy się, a nawet wypiliśmy *brudzia*. Zauważył to dyrektor *Niewiadowa*, szepcąc mi do ucha, że on też chciałby przejść z pułkownikiem na ty, ale nie bardzo wie, jak się do tego zabrać. Od pułkownika zależy bowiem los zakładów, gdyż to on zamawia broń. Pocieszyłem dyrektora, że ma to u mnie jak w banku.

No i stało się. Po pewnym czasie tak pokierowałem rozmową, że obaj panowie wypili *brudzia*, wycałowali się, a nawet zaczęli szeptać sobie na ucho. Potem pułkownik zapewniał mnie o swojej dozgonnej przyjaźni, namawiając, abym do niego dzwonił, gdybym potrzebował pomocy. Z kolei ja zapraszałem go do odbycia wspólnej morskiej podróży, w której ja byłbym kapitanem statku, zaś on pasażerem. Było też na przyjęciu

kilka młodych przodownic pracy, które – jak się domyślałem – zostały wytypowane, aby nam uprzyjemnić czas. Naprawdę się starały.

Jednak najchętniej, jak niemal wszędzie, słuchano moich morskich opowieści. Wielkie emocje wzbudziła moja relacja z tragicznych chwil naszego statku *„Niewiadów”*, który udało nam się uratować, a który tonął na Bałtyku. Następnego dnia dyrektor zakładów gorąco mi dziękował *za pomoc*. Okazało się bowiem, że pułkownik zamówił u niego *grubą* dostawę.

- Włodek – mówił, ściskając wylewnie moją dłoń. - Teraz zakłady odżyją, mamy roboty po sufit, przynajmniej na kilka najbliższych lat, powiedz, co mogę ja dla ciebie zrobić?

- Sprzedaj mi przyczepę campingową, bo nie mogę takiej znaleźć na rynku...

No i przyczepę mogłem kupić od ręki, chociaż wcześniej ustawiła się do niej długa kolejka nawet różnych ministrów. Holowałem ją potem przez pół Polski do Szczecina, a wypełniona była prezentami, jakie od serca dorzucił jeszcze dyrektor, różnymi młynkami do kawy, robotami kuchennymi i suszarkami, produkowanymi przez *Niewiadów*. Rozdawałem potem te prezenty na lewo i prawo, gdyż były to wtedy towary na rynku poszukiwane. Niejedną ważną sprawę dało się wówczas załatwić za prosty młynek do kawy!

Po latach zamustrowałem na *m/s „Huta Zgoda”*. To właśnie *Huta Zgoda* w Świętochłowicach od lat produkowała silniki do naszych statków. Także w tym przypadku kontakty patronackie miały swą bogatą historię. Wyszło więc tak, że musiałem wybrać się na Śląsk - do Świętochłowic.

Huta była w istocie potężna. Zwiedzałem ją przez całe dwa dni. Imponujące wrażenia! Wpisałem się do stuletniej pamiątkowej księgi, w której odnalazłem autografy wielu sławnych ludzi, na przykład – Fidela Castro. A potem, przez następne dwa dni balowałem z hutnikami i światkiem artystycznym Śląska. W naszym towarzystwie królowała artystka Joanna Bartel, jak sama o sobie mówiła - *kobieta lepiej zbudowana niż Huta Katowice*. Błyszczała wesołością i niewyczerpanym zasobem śląskich kawałów. Jeden brzmiał z grubsza tak:

*Kochane dzieci, godo nauczycielka. Dzisiaj bedzie lekcja na intelegencja. Pytanie brzmi - co by to było, jakbyśta mieli trzecie oczko?...*

*- A jo to bym chciała mieć trzecie oczko na głowie, to bym se całe niebo oglądała – wyrwała się Andzia.*

*- E tam, jo to bym wolał mieć trzecie oczko z tyłu głowy, to bym se z tyłu wszystko widzioł – wykrzyknął Jancik.*

*- A ty, Józiku, aniele złoty, znowu siedzisz w kuncie i nie uwożosz na lekcji, co by to było, jak byś mioł trzecie oczko? – zapytała nauczycielka.*

*- Jo to bym chcioł mieć trzecie oczko na ciuliku – odparł Józik.*

*- Jezus Maryja! – wykrzyknęła zgorszona nauczycielka. - A po cóż ci tam oczko?*

*- A jo bym se chodziuł na stadiun Ślunska, tam je taki płot i w nim dziura, to bym se ciulika przez dziure przesadziuł i mecz oglundoł...*

*- A nie lepiej to by było, jak byś mioł te trzecie oczko na paluszku?...*

*- Jo... a na ciuliku bede gwizdoł!?*

W 1987 roku zamustrowałem na *„Powstańca Listopadowego”*. Do autobusu, wiozącego nas na podmianę ze Szczecina do Amsterdamu, odprowadzały załogę dziewczęta

z Zespołu Szkół Ekonomicznych Nr 2 w Szczecinie. Przygrywała dziewczęca szkolna orkiestra dęta, obsypano nas kwiatami i całusami. Właśnie ta szkoła patronowała *„Powstańcowi Listopadowemu”*, bo Matką Chrzestną statku była ówczesna dyrektorka szkoły, pani Elżbieta Marszałek, wybierająca się właśnie z nami w pierwszy w życiu rejs. Polska Żegluga Morska miała swój regulamin, który powodował, że matki chrzestne statków armatora mogły co pięć lat wybrać się w darmową podróż morską podopiecznym statkiem. Dodam jeszcze, że w Szczecinie powszechnie uważali, że *Ekonomik* był najbardziej *morską* szkołą w mieście, oczywiście po Wyższej Szkole Morskiej.

W czasie późniejszej podróży uczennice *Ekonomika* słały nam długie listy, a każdy z marynarzy miał swoją wybrankę, z którą korespondował. Zresztą, prawdę powiedziawszy, to one nas wybierały i dopiero po powrocie do kraju mogliśmy osobiście poznać nasze wybranki...

Podczas rejsu Elżbieta Marszałek, jak przystało na nauczycielkę, zabrała się do naukowo-kulturalnego szkolenia załogi. Załoga jakoś to przetrzymała, może nawet się przyzwyczaiła – szczególnie do wieczorków poezji, gorzej natomiast było ze statkiem -chrześniakiem. Jak wiadomo, w gramatyce angielskiej statek jest rodzaju żeńskiego i tak też traktują go marynarze na całym świecie. Po prostu - kochając, jak kochankę.

Nie wykluczam, że nasz statek, jak to kobieta, zazdrosny był o *Marszałkową*. Stanowczo więc nie był to normalny, spokojny rejs. Przydarzyło nam się mnóstwo przedziwnych historii. Na przykład, uratowaliśmy tonący jacht, spadła na komings 36-tonowa klapa ładowni, mechanika ugryzł pies, a podczas naszego postoju w Lizbonie spaliła się tam stara dzielnica, co w tym mieście należy do pewnej tradycji, bo w osiemnastym wieku poszło z dymem pół miasta.

Wszystkie nieszczęścia ustąpiły, jak nożem uciął, gdy wymustrowała Mama Chrzestna, która zeszła na ląd w Hiszpanii, ponieważ miała w szkole swoje dyrektorskie obowiązki, a statek zawracał w tak zwany szeroki świat. Ale na Boże Narodzenie każdy z nas dostał paczkę pod choinkę i życzenia od Mamy Chrzestnej - nagrane na kasecie magnetofonowej.

Po długim błądzeniu po oceanach zmustrowaliśmy wreszcie na zasłużony urlop. Natychmiast, niemal w komplecie, odwiedziliśmy *nasze* dziewczyny z *Ekonomika*. Przywitały nas kwiatami, śpiewem i tańcem, radości było co niemiara; zawiązały się

*Załoga m/s „Powstaniec Listopadowy” z wizytą w Zespole Szkół Ekonomicznych.*

stałe przyjaźnie. To właśnie wtedy szkoła zaraziła mnie społecznym zaangażowaniem i przyłączyłem się do jej działań w strukturach Ligi Morskiej. Tak to się rozkręciło, że już 21 lat, jako Komodor Flisów Odrzańskich, wożę po Odrze dziewczyny z Ekonomika i innych szkół w tym niemieckich. Liga Morska to jednak temat innej mojej książki: „Moja Liga - Moja Odra". Książka ta, bogato ilustrowana, opisuje flisy, ludzi nad Odrą i ich inicjatywy. Stworzyliśmy „Stowarzyszenie Miast i Gmin Na Rzecz Odry", stworzyliśmy nowe święto „Dzień Odry". Na środkowej Odrze przyczyniliśmy się do powstania 14-tu nowych marin, nabrzeży portowych i 10-ciu, które aktualnie są w budowie. Zbudowano dwa statki pasażerskie, które kursują po Odrze wożąc dzieci z Polski i Niemiec, stworzyliśmy podstawy do nowych europejskich stosunków między naszymi narodami.

## REZOLUCJA

Zbliżał się koniec 1968 roku. *S*/s *„Białystok"*, załadowany polskim węglem, płynął do Palermo we Włoszech, w samo serce mafii! W tymże węglu zakopaliśmy z Romkiem kartony *Marlboro* na biznes. Potem, już w czasie rejsu, przegrałem kilka kartonów w pokera. Ale i tak zostało dużo – naturalnie, jak na moje przemytnicze wymagania. Na zakrapiane *Chevalierem* morskie opowieści zachodziliśmy do c*hiefa mechanika* - Kazimierza Skrzypka.

*Chief* Skrzypek to była naprawdę wspaniała postać. Podobno pływał na *„Białymstoku"* od szesnastu lat! W trakcie najbardziej pasjonujących kabinowych zajęć, kiedy uwaga wszystkich skupiona była na pokerze, albo szklance, potrafił nawrzeszczeć na mechanika wachtowego przez telefon – *Ty Beduinie zasrany, nie słyszysz, jak ci pompa stuka?!*

Nie musiał schodzić na dół, żeby zobaczyć, co im źle chodzi, słyszał i czuł maszynę każdym nerwem, leżąc sobie spokojnie w koi. Był tuż przed emeryturą, ale zdrowie miał końskie. Podziwiałem go w czasie naprawy parowych wind pokładowych, kiedy stał w śniegu w klapkach na bosych nogach, ubrany w cieniutką koszulinę. Windy były jego hobby. Ale też przyznać trzeba, chodziły jak zegareczek, mimo swoich trzydziestu lat pracy.

Mógłbym długo jeszcze o Skrzypku opowiadać. Szkoda, że nie zostawił swoich barwnych opowieści na piśmie... Zmarł niemal natychmiast, gdy zmustrował na emeryturę, w kilka miesięcy po odprowadzeniu *„Białegostoku" na* złom. Wygląda więc, że to statek trzymał go przy życiu. Statek *„Białystok"* - moja miłość.

Dopływaliśmy do redy Palermo, gdy nagle pojawiły się przy burcie dwie szybkie motorówki. A zatem - pokazała się mafia! Dukałem już wtedy trochę po włosku, więc załoga wytypowała mnie do negocjacji biznesowych. Jednak strach ścisnął mi gardło, gdy na burtę wdrapało się kilku typków z pistoletami za pasem i ukaefkami w rękach.

- Nie ma problema – stwierdził ich *Capo*. - Wszystko tu mamy opanowane. Widzisz te góry wokół zatoki? Tam stoją nasi ludzie! A nasze motorówki są szybsze od motorówek celników!

Wysadziłem głowę za burtę, gdzie na fali łagodnie kołysały się ich łajby, wypełnione uzbrojonymi opryszkami. Jezu, żeby mi tylko nie zostawili dziurki w brzuchu!

*Capo* obserwował mnie uważnie.

- Nie będzie problemów, parola - słowo – powiedział.

- Słyszałem, że honor u was się liczy – odparłem i uścisnąłem jego dłoń. – Słowo to słowo... *Parola*…

Zaczęliśmy handel. Papierosy poszły na motorówki, a liry do mojej kieszeni. Okazało się, że włoski *Capo* słowa dotrzymał. Zapłacił za wszystko, a dziurki mi w brzuchu nie zrobił.

Myślałem, że mamy ich z głowy. Ale gdzie tam! W porcie odwiedzili mnie znowu, traktując jak starego przyjaciela. Najbardziej smakowała im polska wódka i kiełbasa. Kiedy byliśmy już po kilku głębszych i położyłem ich wszystkich na rękę, *Capo* poklepał mnie po plecach.

- O czym marzysz? – zapytał. - Czego najbardziej pragniesz?

- Dziewczyny! - odpowiedziałem z uśmiechem.

- *No problema* - powiedział i pstryknął palcami w stronę kumpla, a ten bez słowa wyszedł z kabiny. Wrócił po półgodzinie, prowadząc urodziwą dziewoję.

- To jest nasz prezent dla ciebie...

Wylewnie podziękowałem, ale w duchu przeklinałem swoją głupotę. A jeśli ta dziewczyna jest narzeczoną któregoś z nich? Włosi są diabelnie zazdrośni, to się może źle skończyć. Więc – mimo że dziewczyna była rzeczywiście pociągająca - nie skorzystałem z jej usług. Ale to było dopiero potem. Wcześniej *Capo* zaprosił mnie do miasta.

- Zobaczysz, że to my tu rządzimy! Wczoraj na kei zabiłem celnika, bo za bardzo się wtrącał w nasze interesy!

Wskoczyliśmy w samochody i ruszyliśmy do miasta. Kierowca jechał jak wariat, ciągle wymachując rękoma. Zatrzymaliśmy się na placu, gdzie ruchem kierował policjant.

- Popatrz, tam jedzie ten *cornutto vero*, prawdziwy rogacz! - wykrzyknął nagle *Capo*, wymachując przez uchyloną szybę sterczącymi palcami w kształcie rogów.

Wtem krzyk zrobił się okrutny, gdyż z sąsiedniego auta wypadł rzeczony *rogacz* i zaczął kopać nasz samochód. Odgłosy awantury sprowadziły policjanta, kierującego wcześniej ruchem. *Capo* kompletnie go zlekceważył. Wyskoczył z auta i rzucił się do gardła *rogaczowi*. Wywiązała się dzika szarpanina, jaką w końcu udało się policjantowi opanować. Rozdzielił walczących, ale żadnemu krzywdy nie zrobił. Może wiedział, z kim ma do czynienia? W tym czasie na placu powstał gigantyczny korek. Zdyszany *Capo* wskoczył w końcu do auta, ale jeszcze przez okno wykrzykiwał w stronę *rogacza*, że w dalszym ciągu będzie tarzał się z jego żoną w łóżku.

Potem zawieźli mnie do knajpy, gdzie wszyscy ich znali i obchodzili wkoło, a trunki barman serwował za darmo. Po fantastycznej zabawie odwieźli mnie całego na statek. Niestety, następnego dnia pojawili się znowu.

- Vladimiro – powiedział *Capo*. - Przyjechaliśmy po ciebie, bo zaprasza cię *Capo di tutti Cappi*...

- A czego ode mnie chce?

- Niczego. Chce tylko z tobą pogadać...

Jechałem z duszą na ramieniu, świetnie wiedząc, że takie znajomości niczego dobrego nie wróżą. Willa, przed którą w końcu zajechaliśmy, wyglądała jak z filmów o włoskiej mafii. Milcząca ochrona zaprowadziła mnie prosto do Szefa, czyli owego *Capo di tutti Cappi*. Tkwił w salonie, urządzonym z niebywałym przepychem. Był to mały, niepozorny człowieczek w złotych okularach. Wstał i wyciągnął do mnie rękę.

- Jestem Antonio – rzekł.

- A ja Vladimiro...

Przez chwilę zastanowiłem się, czy przypadkiem nie oczekuje, że ucałuję mu dłoń, jak to widziałem na *Ojcu chrzestnym*. Chyba jednak nie oczekiwał.

- Słyszałem, że mówisz po włosku i fajny z ciebie kumpel – rzekł z bladym uśmiechem. Mam zatem dla ciebie propozycję. Kiedy następnym razem będziesz statkiem zmierzał do Palermo, to w Kanale Kilońskim weźmiesz więcej papierosów. A później do nas zadzwonisz, dobrze?

Popatrzył na mnie pytająco spod złotych okularków, a ja skinąłem głową, przełykając nerwowo ślinę. Wówczas podał mi niewielką kartkę papieru, na której widniały jakieś cyferki.

- Tu masz numer telefonu, pod który zadzwonisz i poinformujesz, kiedy będziesz w Palermo. Jak się spiszesz, to może w przyszłości zrobimy większe interesy. A teraz możesz popływać w moim basenie, gdzie są dziewczyny i trunki, jakich tylko zapragniesz...

Raz jeszcze wyciągnął dłoń, a potem ochrona zaprowadziła mnie nad basen. Jednak nie miałem ochoty pływać. Byłem wystraszony i wymówiłem się służbą na statku. Odwieźli mnie więc pod burtę *„Białegostoku”*.

Potem przez cały czas mocno się zamartwiałem. No, ładnie się wpakowałem. Czym to się skończy? W końcu opowiedziałem całą historię Romkowi.

- Stary, nie martw się - pocieszał mnie. - Przecież więcej tu nie przypłyniemy!

Po latach okazało się, że miał rację. Nigdy więcej do Palermo nie zajrzałem. Ani *„Białymstokiem”,* ani jakimkolwiek innym statkiem. I nie zanosi się, abym tam chciał się jeszcze wybrać.

Postój w Pelermo mocno mnie jednak wyczerpał. Z ulgą więc przyjąłem wypłyniecie do portu Civitavecchia, gdzie mieliśmy wyładować resztę węgla. Po drodze pucowałem na pokładzie wspaniały skuterek *Lambretta*, kupiony za papierosy. Wypucowaną *Lambretką* wyruszyłem potem na podbój Rzymu, odległego od Civitavecchci o siedemdziesiąt kilometrów. *Wszystkie drogi prowadzą do Rzymu*, mówiło znane porzekadło, szkoda że nie wiedziałem, iż będą takie zatłoczone. Stolica Włoch dosłowniemnie oczarowała. Byłem zachwycony jej antycznymi budowlami. Historia tkwiła tam dosłownie na każdej ulicy.

Pierwsze kroki skierowałem do Bazyliki św. Piotra. Mój zachwyt był tak duży, że nawet nie spróbuję opisu. To trzeba zobaczyć. Oczy mi wyszły z orbit od wspaniałości i bogactwa tego świętego miejsca.

Wszakże zwiedzając Bazylikę, zauważyłem w pewnej chwili konfesjonał z napisem *spowiedź po polsku*.

- Boże mój – pomyślałem sobie. - Muszę się tu wyspowiadać, to będzie niezapomniane przeżycie...

- Skąd przybyłeś, synu? – zapytał ksiądz zza kratki.

*Bazylika Św.Piotra.*

- Z Civitavecchia....

- Ooo, to masz zaliczoną pielgrzymkę. A co tam robisz w tej Civitavecchi?

- Jestem marynarzem, przypłynąłem statkiem.

- Za ciężką pracę na morzu, grzechy masz odpuszczone. Ale wyznaj je, proszę...

Wyznałem mu swoje grzechy z wielką ulgą, a on zapytał, czy daję zadośćuczynienie.

- Oczywiście, proszę księdza – odrzekłem. - Staram się dawać, ile tylko mogę...

- To dobrze, mój synu! Zadośćuczynienie jest najważniejsze, ponieważ ono zaprowadzi cię do Dobra!

Rozgrzeszając mnie, ten wspaniały ksiądz sprezentował mi jeszcze książkę i inne religijne materiały. Byłem tym wszystkim mocno przejęty, ale przede wszystkim wzruszony. Tak wspaniałego księdza nigdy wcześniej nie spotkałem.

Potem wziąłem udział w mszy św. Chór śpiewał, pięknie grały organy, wytworzył się podniosły nastrój braterstwa. W międzynarodowym tłumie wiernych przyjąłem komunię, która wywarła niezwykle silne wrażenie i pozostanie we mnie do końca moich dni. Wyszedłem z Bazyliki i klęknąłem na placu wśród tysięcy wiernych, przyjmując w ten sposób błogosławieństwo Papieża, stojącego w dalekim oknie, gdzieś wysoko pod niebem.

Jeszcze długo przeżywałem minione chwile, ale w końcu musiałem wsiąść na *Lambretkę* i wybrać się na zwiedzanie Rzymu, bo po to przecież tu przyjechałem. Czasu było niewiele, a przewodnik, który zakupiłem, wskazywał na setki ciekawych miejsc! Przemykałem więc między długimi sznurami samochodów, chcąc dotrzeć do Colloseum, Forum Romanum i Katakumb. No i udało się. Obejrzałem wspaniałe perły antyku, jak również wiele innych skarbów bogatej włoskiej historii. Na koniec – tyłem, przez ramię! – wrzuciłem pieniążek do Fontanny di Trevi, żeby tu jeszcze powrócić. Zaś wróciłem już po dwóch dniach z włoskim przyjacielem, a po latach z małżonką.

Była już noc, gdy ruszyłem w drogę powrotną na statek. Wówczas jeszcze nie wiedziałem, co mnie czeka nazajutrz. Otóż zauważyłem na kei nieznaną włoską rodzinę, która dziwnie długo przyglądała się biało-czerwonej banderze. Zaciekawiony,

zaprosiłem ich na statek. Zbiegło się też kilku moich kolegów. W samą porę, bo starszy pan właśnie opowiadał, jak w czasie II wojny światowej, pod mroźnym Stalingradem, uciekł z okrążenia. Dosłownie w ostatniej chwili, zanim zacisnęły się sowieckie kleszcze. Jak wiadomo, włoskie oddziały walczyły tam po niemieckiej stronie.

- Po miesiącu tułaczki z odmrożonymi palcami rąk i nóg, całkowicie wycieńczony, trafiłem do polskiej wsi – wspominał starszy pan ze łzami w oczach. - Prości chłopi uratowali mi wtedy życie. Pielęgnowali mnie i ukrywali przez wiele miesięcy. Nigdy o tym nie zapomniałem! Od tego czasu kocham Polaków i płaczę na widok polskiej bandery....

Uścisnęliśmy starszego pana i wypiliśmy za polsko-włoską przyjaźń. On zaś, nadal silnie wzruszony, zaprosił mnie i moich kolegów do swego domu w Rzymie.

- A czy byliście już na polskim cmentarzu wojskowym pod Monte Cassino? – zapytał w pewnej chwili.

- Nie, nigdy! - odpowiedzieliśmy chórem. - To zbyt daleko od portu...

- W takim razie zabiorę was także na ten cmentarz, bądźcie gotowi jutro rano...

Nie bardzo w to uwierzyliśmy, bo przecież wiele rzeczy człowiek obiecuje pod wpływem wzruszenia. Jednak następnego rana dwa samochody stały pod burtą! Nasz wspaniały kapitan - Jerzy Kuklicz, natychmiast wbił się w mundur i dołączył do wycieczki. Zajechaliśmy w Rzymie pod piękną willę starszego pana, poznając w chwilę potem całą jego rodzinę. Wszyscy ściskali nas, jakbyśmy to my uratowali życie seniorowi rodu przed kilkudziesięciu laty. Potem starszy pan kupił piękny wieniec, zaś my złożyliśmy się na efektowny bukiet kwiatów. No i pojechaliśmy pod Monte Cassino. Cmentarz był naprawdę wspaniały, zadbany. Leżał w urzekającym krajobrazie, na łagodnym zboczu. Składając nasze kwiaty, czuliśmy się trochę, jak oficjalna polska delegacja, tym bardziej, że wszyscy byliśmy w mundurach. Niejednemu zakręciła się łza w oku, kiedy spoglądał na rzędy białych krzyży, noszących polskie nazwiska. Naturalnie, stanęliśmy też przy grobie generała Andersa, który co prawda nie poległ w tamtej bitwie, ale zapragnął po śmierci spocząć ze swoimi żołnierzami.

Należy uczciwie przyznać, że nasz nowy włoski przyjaciel wzruszony był na równi z nami. Najwyraźniej wciąż przeżywał dawne wojenne lata. Wróciliśmy do Rzymu, gdzie przygotowano nam wystawne przyjęcie. Nie ma co kryć, byłem pod wrażeniem nie tylko gościnności starszego pana, ale również jego bogactwa. Bo to wszystko musiało bardzo drogo kosztować, ta podróż, ten wieniec, to przyjęcie wreszcie. Długo się wahałem, ale w końcu zapytałem gospodarza, gdzie pracuje.

- W banku – odrzekł. – Widzisz ten podpis na tym banknocie? To mój!

- Ooo! - zakrzyknęliśmy z podziwem. – To ty jesteś prawdziwy VIP!

Uśmiechnął się skromnie, po czym wzniósł toast za przyjaźń włosko-polską. A wieczorem zostaliśmy odwiezieni na keję pod *„Białystok”*. Podziękowaniom i uściskom nie było końca. Byliśmy mocno wzruszeni, że starszy pan zechciał nam poświecić tyle czasu, a w dodatku przejechał z nami około tysiąca kilometrów. W jego wieku? No i wspaniale nas podjął. A tylko dlatego, że byliśmy Polakami...

Wszystko jednak ma swój kres. Zakończył się wyładunek i ruszyliśmy do Egiptu, gdzie - w Aleksandrii - mieliśmy ładować fosfaty do kraju. Rzuciliśmy kotwicę na redzie, ale nocami władze portu wyrzucały nas daleko w morze, jakoby dla uniknięcia izraelskich nalotów. Obowiązywała bowiem stała gotowość bojowa.

*Aleksandria*.

No, ale w końcu sieciowe wrota pod wodą otwarły się i „*Białystok”* wpłynął do portu. Rozluźnieni, oglądaliśmy krajobraz, kiedy nagle statek zatrząsł się od wybuchów. W pustych ładowniach huk był tak duży, jakbyśmy właśnie wjechali na minę i wylatywali w powietrze. Pilot machnął lekceważąco ręką.

- Nie ma się czego bać! To nasi rzucają granaty, żeby ogłuszyć izraelskich nurków, którzy zapewne próbują pod statkiem wślizgnąć się do portu...

Potem egipscy żołnierze dokładnie przeszukali statek, na odchodnym pozostawiając przy trapie uzbrojonego wartownika.

Stanęliśmy na dwóch kotwicach, cumy podając z rufy. Na brzeg miała nas wozić niewielka łódeczka, więc wybraliśmy się od razu do miasta. W bramie otoczyli nas uzbrojeni wartownicy.

- Co tam masz? - zapytał marynarza jeden z nich, wskazując na puszkę pod pachą.

- *Bon-bon* - odpowiedział marynarz.

Niemal natychmiast pięciu Arabów hałaśliwie zarepetowało karabiny i wzięło nas na muszkę.

- Połóż te *bom-bom* na ziemię! - rozkazał oficer - celując prosto w marynarza. No i potem staliśmy z dobrą godzinę z rękami do góry, aż do przyjazdu specjalnego oddziału do rozbrajania bomb, który stwierdził, że *bonbon* to puszka cukierków.

- Przecież mówiłem, że to *bon-bon* - tłumaczył zdenerwowany marynarz. - Myślałem, że te cymbały zrozumieją! Przecież *bon-bon* to po francusku cukierki...

Na ulicy przyczepił się do nas nieznajomy Hasan. Przeganialiśmy go, ponieważ chciał zostać naszym przewodnikiem, a myśmy tego nie chcieli. Potem był z tym cholernym Hasanem istny *krzyż pański*. Nasz postój trwał tam około miesiąca. Wieczorami wychodziłem więc do miasta, a nieodłącznym przewodnikiem natychmiast stawał się Hasan. W końcu został moim przyjacielem. A ponieważ był widowiskowo obdarty, podarowałem mu białą koszulę *non-iron* i stare spodnie. On w zamian oprowadzał mnie

wszędzie i wszystkim opowiadał, że jestem jego przyjacielem. Chwilami popalał haszysz, niekiedy skręcając mi papierosa. Ale na mnie jakoś to nie działało. Jednak pewnego razu przed wejściem do knajpy, gdzie baby przy kości demonstrowały tańce brzucha, wypaliłem chyba z pięć skrętów i wówczas mnie wzięło. Zaśmiewałem się potem cały czas i rozdałem dziewczynom wszystkie pieniądze...

Któregoś dnia agent zorganizował nam wycieczkę do Kairu i do piramid. Niezapomniane wrażenia! W kairskim muzeum obejrzeliśmy mumie Ramzesów i skarby Tutanhamona. Żeby uwiarygodnić tę niezwykłą wycieczkę, wysłałem do żony kartkę ze zdjęciem mumii Ramzesa, a pod spodem napisałem - *tak schudłem, oczekując na Twój list*. Potem był bazar z tonami złota. Ale dech zaparły nam dopiero piramidy. To było coś! Największą z nich - Cheopsa - zwiedziliśmy od środka, pokonując kilometry korytarzy. Szokiem okazała się jazda na wielbłądzie. Strasznie bydlę trzęsło i wydawało mi się, że zaraz zrzuci mnie na twardą ziemię. I to mimo, że kurczowo trzymałem się garbu!

Znużeni całodzienną wycieczką, na koniec kupiliśmy oryginalne prezenty - ja kilka papirusów – po czym szczęśliwi wróciliśmy na statek.

Pisałem, że staliśmy tam miesiąc? Na statku codziennie handlowało mrowie Arabów, którzy pewnego dnia skusili mego przyjaciela Romka, ochmistrza, wspaniałym sygnetem ze szczerego złota, oczywiście po okazyjnej cenie. Romek, dumny i blady, założył sygnet na palec i poszedł spać. Nazajutrz ujrzał swój palec cały czarny, tak bowiem podziałało *czyste złoto*. Ze złości postanowiliśmy zemścić się na pierwszym lepszym arabskim handlarzu, bo po tamtym oczywiście nie było już ani widu, ani słychu.

Wkrótce nadarzyła się okazja. Oto jeden z nich wpadł do kabiny i bezczelnie zaczął przeszukiwać mi szuflady.

- Ooo, *crema*! - krzyknął uradowany, dzierżąc w dłoni tubkę z pastą do czyszczeniaplam na materiałach...

- *Crema, crema, yes* - utwierdziłem go w odkryciu.

- *And this tabletes, for what*? - spytał chwytając za tabletki *Laxigenu.*

- *For good sex* – wyjaśniłem z porozumiewawczym uśmiechem.

- Ou! - zawył szczęśliwy - Potrzebuję takich tabletek, mam dużo żon. A jak się je stosuje?

- Trzy razy dziennie po trzy tabletki...

Niezmiernie szczęśliwy, zapłacił za wszystko. Jednak nie minęło dużo czasu, gdy z korytarza doleciał wrzask.

- *Help, help!!*

Wypadliśmy z Romkiem z kabiny. Wył mój Arab. Szybko schnąca *crema* zdjęła mu skórę niemal z całej twarzy. Wył, bo nie wiedział, co się z nim dzieje. Chwyciłem go silnie za ramiona, otrzepałem proszek z twarzy, a potem wsadziłem mu łeb pod prysznic. Na koniec wytłumaczyłem, że to jest nowy rodzaj kremu, który co prawda bardzo dobrze robi na skórę, ale najpierw należy poznać zasady jego stosowania. Arab trząsł zmoczoną głową i długo nie mógł dojść do siebie. Jak się zdaje, na pewien czas odeszła mu ochota grzebania w cudzych szufladach. Swoją drogą, ciekaw byłem, jak mu wieczorem pójdzie seks. Tak, tak, zemsta jest rozkoszą bogów.

Na krajowy *biznes* kupiliśmy kilka worków czosnku, ponieważ podobno bardzo się to opłacało. Pewnego dnia rozbolał mnie lewy bok, więc poszedłem do lekarza.

Zastanawiałem się, skąd ten ból, może od arabskiego żarcia? Prześwietlili, przebadali i nic nie znaleźli, ból przeszedł sam. Jedyny pożytkiem tej wizyty było poznanie urodziwej pielęgniarki o imieniu Aisza. Sprezentowałem jej włoską garsonkę, a potem chodziliśmy wszędzie, gdzie się dało, naturalnie razem z mym przyjacielem Hasanem. Aisza bała się pokazywać z białym, żeby później - jak mówiła - *łba jej nie ucięto*. No i tak toczyło się nasze egipskie życie.

Pewnego dnia na statku pojawił się gość z ruskiego statku *m/s „Sywtywkar Lies”*.

- *Siekrietar u was jest*? – zapytał od progu.

- Jest, ale wyszedł do miasta - odpowiedziałem.

- *Ja priszoł pagawarit...*

- To zapraszamy do kabiny.

Poszliśmy, a on postawił flaszkę wódki na stole.

- *Wypijom!*

Uśmiechnąłem się i postawiłem kieliszki. Romek przyniósł zagrychę. A potem zaczęliśmy długą rozmowę o ciężkim życiu *„Felka Marynarza”*. Drugą flaszkę postawiłem ja.

- *Nu ładno* – powiedział Wania, bowiem zdążyliśmy już przejść *na ty*. – *Riezolucju by padniali!*

- *Kakoju riezoliucju?* - zdziwiliśmy się.

- *Nie ważna kakoju, na primier pierietiw wajny w Kambodży!...*

- *Da kanieczno, pierietiw wajny!...*

Zgodziliśmy się. Przecież zawsze byliśmy przeciw wojnie, nie? Jakiejkolwiek. Nieważne gdzie by się toczyła. Więc wypiliśmy jeszcze trochę *rozmownej wody* i nasz gość sobie poszedł. Jakież było nasze zdziwienie, gdy następnego ranka pojawił się znowu.

- *Riezoliucju priniosł* – powiedział.

- *Kakoju riezoliucju*? - zdziwiliśmy się.

- *Nie pomnitie, my, wcziera podniali. Prietiw wajny w Kambodży!...*

Popatrzyłem uważnie w jego oczy. Kpi? Żartuje? A może wciąż zalany? Ale nie! Był trzeźwy, jak osesek, w dłoni dzierżył rulon papieru.

- *Nu zachadi* - zaprosiłem go do wnętrza, myśląc, cholera, ale żeśmy po pijaku narozrabiali...W kabinie Wania odczytał nam długą rezolucję przeciw wojnie w Kambodży, w której ostro potępiał *klikę Waszyngtonu*. Spojrzałem na Romka, głupio odmówić. Wczoraj wyraziliśmy zgodę, a przecież powiadają, że *słowo się rzekło, kobyłka u płota*.

- Pal sześć - powiedział Romek. - Podpadniemy Amerykanom. Ale przecież jesteśmy przeciw wojnie, nie?

- No, tak, rzeczywiście, jesteśmy przeciw - zgodziłem się, jakby usprawiedliwiająco.

- Dobra, podpisujemy...

Na to Wania postawił na stole flaszkę i w ten właśnie sposób rozpętaliśmy międzynarodową *aferę*. Bowiem Wania przyszedł następnego ranka, ale tym razem z podpisami piętnastu *siekrietarów* z innych ruskich statków, które stały właśnie w porcie i natychmiast podpisały rezolucję. Teraz zapraszali nas w goście, bo należało rezolucję oblać.

- No, nie denerwuj się – uspokajał mnie Romek, widząc moją minę.

- To może być fajna impreza, u nich są *diewoczki*...

Jednak po drodze Wani strzelił do głowy jeszcze jeden pomysł. Stanął i zaproponował, aby naszą rezolucję podpisały jeszcze inne *zaprzyjaźnione* statki.

- *Na primier, naszyje Giermańcy, Czechi...*

- *Nu dawaj, poprubujom* – powiedział któryś z ruskich sekretarzy.

Weszliśmy więc całą bandą na *dederowca*, który akurat cumował na trasie naszej wycieczki. Szkopski oficer natychmiast zaprowadził nas do statkowego sekretarza partii. Ten bez mrugnięcia okiem natychmiast podpisał rezolucję, stwierdziwszy, że ją przetłumaczy na niemiecki i wyśle do gazet w NRD.

- Widzisz, Romek – powiedziałem szeptem do jego ucha. – To jest szwabski *ordnung*, żadnego pieprzenia, bez flaszki, natychmiast do wykonania...

Wizyta na *enerdowcu* niezwykle dobrze wpłynęła na humor sowieckich sekretarzy. Postanowili, abyśmy z punktu wybrali się na jeszcze inne sojusznicze statki, o ile takie stoją w porcie. Stały. I chodziliśmy potem kilka dni, a wszędzie rezolucję podpisywano, suto nas podejmując. Naturalnie, oprócz *enerdowca*, gdzie nie dano nawet kromki chleba. Co było robić? Przetłumaczyliśmy z Romkiem rezolucję na polski i wysłaliśmy ją do naszych gazet w kraju. Podobno gdzieś tam się ukazała.

- Romek – mówiłem.

- Z tego jeszcze może być trzecia wojna światowa!

Ale wkrótce przestało nam być do śmiechu. Po kolejnym *party* z okazji podpisywania rezolucji, Romek nagle zasłabł. Leczyła go lekarka z ruskiego statku. Była ładna, więc leczył się długo i namiętnie. Na zakończenie akcji podpisywania rezolucji *Ruskie* zaprosili na *m/s „Sywtywkar Lies”* delegacje ze wszystkich statków i odbyło się mocne międzynarodowe chlanie. Marynarzy, jak zawsze, najbardziej interesowały ruskie *dziewoczki*, gdyż były ładne i chętne. A tylko Sowieci mieli na swoich statkach stewardesy, kucharki, lekarki i tak dalej. Wszyscy inni mogli tylko pomarzyć o takich luksusach. Nic dziwnego, że byli... głodni.

Po wizycie u *Rusków*, rozpętało się prawdziwe piekło. Bułgarzy pozazdrościli im przyjęcia i wydali własne na swoim statku. Nasz kapitan, oczywiście, nie mógł być gorszy, więc również zaprosił delegacje z *zaprzyjaźnionych* statków do nas. Było dużo i ostro. Potem długo trzeba było szukać rosyjskich dziewcząt po marynarskich kabinach *„Białegostoku”*. Ostatni po trapie schodzili Bułgarzy, zaś ja - w galowym białym mundurku - pełniłem honory domu, odprowadzając ich aż na keję. Nagle trap skończył mi się pod nogami i - chlup! - wpadłem do wody, mocno czarnej od pływającego tam paliwa. Bułgarzy złapali mnie za włosy i wciągnęli. Musiałem jednak wyglądać nieźle, bo wszyscy pokładali się od śmiechu.

Wściekły, wdrapałem się po trapie, a na górze, patrzę, *ryje* ze śmiechu cała moja kochana załoga. Tylko Romek się nie śmiał.

- Twój przyjaciel Romek połamał krzesło na egipskim wartowniku – powiedział do mnie kucharz – ponieważ ten bałwan nie chciał go puścić, gdy on rzucił się do ratowania swego przyjaciela...

- No widzicie, to jest przyjaciel! A wy, z czego się cieszycie, palanty? Przecież mogłem się utopić!

Ale moje słowa wywołały jeszcze większą radochę, widocznie musiałem wyglądać rzeczywiście widowiskowo.

Po miesiącu wreszcie załadowano statek i wypłynęliśmy z gościnnej Aleksandrii do kraju. Zbliżał się termin porodu mojej żony. To było pierwsze dziecko, więc byłem cały w nerwach. Z tych nerwów wypijaliśmy z Romkiem od czasu do czasu buteleczkę *Johny'ego*, wszystko po to, aby synkowi łatwiej było przyjść na świat. Aż tu nagle przyszedł telegram – urodziła się córka!

- Córka? – denerwowałem się. - Przecież pierwszy miał być syn! Chociaż dziewczynki bardziej kochają ojców...

- Halo! - krzyczałem w telefon. - Ile waży? Czy jesteście zdrowe?

- Jesteśmy zdrowe, waży prawie cztery kilo – odkrzykiwała z drugiej strony małżonka.

- A jak ma na imię?

- Magdalena...

- Dlaczego Magdalena? – znowu się denerwowałem. - Przecież ustaliliśmy, że jak będzie syn, to ma być Radosław, a jak córka to Radosława?!

- Dałam Magdalena, bo mi się bardziej podobało.

No i tak to umawiać się z babą.

Naturalnie, wydałem wielkie party na cześć mojej ukochanej córeczki, Magdaleny. Piliśmy za Jej zdrowie kilka dni. Na szczęście, nigdy nie przesadzałem z gorzałeczką. Gdyby było przeciwnie, po tym rejsie na pewno straciłbym zdrowie. Wszakże Córeczka musiała być dokładnie opita, aby była całkowicie zdrowa. Życie jest piękne. Oto mam Córkę, a w dodatku płyniemy do domu.

## AMAZONKA

Nagle w morzu otrzymaliśmy wiadomość, że płyniemy na Amazonkę. Nasza *„Kopalnia Ziemowit"* miała ładować jakieś wytłoki.

- Panie Kapitanie! Nie mamy mapy na Amazonkę! – zameldował II Oficer. Zdenerwowałem się.

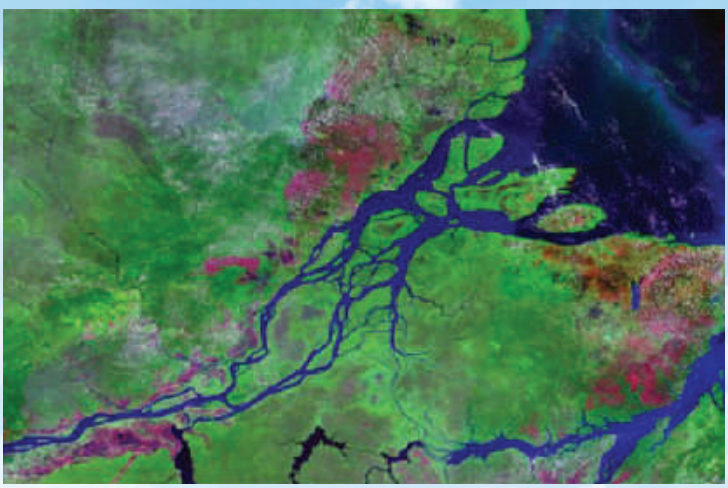
- Jak to? Nie ma pan żadnej mapy?!

- Mamy tylko *„generalkę"*. Ale na niej nic przecież nie widać...

- Cholera by wzięła! Nie mogli nas zawiadomić w porcie? Zdążylibyśmy coś jeszcze kupić. No dobra, pokaż pan tę *„generalkę"*...

Potem studiowałem mapę i biadoliłem, że niczego na „generalce" nie widać. Sytuację pogarszał fakt, że dotychczas na Amazonce jeszcze nie pływałem. Nie znałem tej rzeki. Pomyślałem, że przyjdzie poczytać locję i samemu zrobić mapę. Ale gdy zacząłem studiować locję oczy powiększały mi się ze zdumienia.

*Rio Amazonas,* największa rzeka na świecie pod względem powierzchni dorzecza i zasobów wód oraz druga po Nilu pod względem długości. Źródła ma w Andach Peruwiańskich na wysokości 5597 metrów. Powstaje z połączenia rzek Ucayali i Maranon, po czym płynie przez 6,4 tys. kilometrów. Zajmuje powierzchnię 7,2 miliona kilometrów kwadratowych i toczy maksymalnie około 350 tys. metrów sześciennych wody na sekundę. U ujścia ma szerokość do 150 kilometrów, za to w środkowym biegu tylko do 20 kilometrów. Głębokość do 80 metrów. Estuarium i delta zajmują powierzchnię około 100 tys. kilometrów, z licznymi odnogami, których jest około dwustu.



*Delta Amazonki.*

Aż 180 dopływów liczy od tysiąca pięciuset do trzech tysięcy kilometrów. Na dodatek w delcie tkwią liczne wyspy, między innymi największa rzeczna wyspa świata, licząca sobie 48 tys. kilometrów kwadratowych.

- Ale potęga! W którą odnogę należy trafić? – pomyślałem, a głośno dodałem – Panie *drugi*! Tu piszą, że ujście tej rzeki odkrył w 1500 roku Vicente Yañez Pinzon. My je teraz odkryjemy na nowo!

Zaciekawiony, czytałem dalej. Amazonka niesie ogromne ilości słodkiej wody, które potem „słodzą" Atlantyk na odległość aż czterystu kilometrów od ujścia, mającego jakby „specjalny charakter", bowiem jest przegrodzone licznymi kanałami i ławicami osadów, co z kolei jest przyczyną niezwykle gwałtownego działania fali przypływowej, zwanej *Pororoca*. Fala dochodzi do trzech metrów i porusza się z prędkością prawie dwudziestu kilometrów na godzinę. Zachodzi ona podczas zmiany faz księżyca, głównie w czasie zrównania dnia z nocą, docierając prawie tysiąc kilometrów w górę rzeki i transportując doń słoną atlantycką wodę. Amazonka wylewa średnio dwa razy do roku, a przybór wody sięga do piętnastu metrów. Rzeka jest żeglowna na długości ponad czterech tysięcy kilometrów, od Atlantyku po Iquitos w Peru. Statki morskie mogą docierać do brazylijskiego portu w Manaus.

- No tak – pomyślałem, ale nasza „*Kopalnia Ziemowit"* ma ładować w Itaquatiara, to chyba gdzieś w buszu? Jaką odnogę wybrać, aby dopłynąć do pilota?

Na szczęście agent, na moją prośbę, przysłał mi nowe pozycje bojek na wejściowej płyciźnie. W ten sposób równocześnie dowiedziałem się, że tam jest płycizna i wyznaczony tor podejściowy. Pilota miałem dostać w Macapa, gdzie wszakże należało jeszcze dopłynąć, a to prawie dwanaście godzin w górę rzeki.

- Panie *drugi* – poleciłem. – Zrób pan mapę i wyrysuj na niej ten tor podejściowy, no i pozycje tych bojek, co nam przysłał agent...

Ale II oficer nastawiony był sceptycznie.

- Panie kapitanie – odrzekł. – Trudno będzie trafić na bojki na „generalce", bo pozycję mamy tylko radarową. W dodatku nie ma tam niczego, co mógłbym uchwycić na radarze. Brzegi są płaskie, sam pan widzi. Szkoda, że nie mamy „satelitarki".

- Trafimy, panie *drugi,* trafimy – pocieszałem go żartem. – Nie w takie dziury trafialiśmy. Tamtejsze ujście ma tylko siedem mil szerokości. Złapiemy brzeg na radarze...

I rzeczywiście trafiliśmy! Na narysowanej przez *drugiego* mapie wjechaliśmy w rząd ustawionych parami bojek, po czym przy silnym przeciwnym prądzie udało nam się pokonać pierwszą płyciznę. Co prawda brzegów Amazonki widać nie było, ale na radarze udało się wychwycić jakieś charakterystyczne punkty.

- No i co, panie *drugi*? – triumfowałem. – Teraz robimy na zmianę radarowe pozycje, co kilka minut!

- Ale panie kapitanie! – denerwował się *drugi*. - Tu pływają całe wyspy! Widocznie oderwały się od lądu. Brzeg też nie jest specjalnie ciekawy. Nie mogę rozpoznać, gdzie to jest…

- Dobra, rób pan swoje, a ja swoje, potem będziemy porównywać. Prąd jest chyba z pięć *węzłów*, musimy uważać, żeby nas nie zniosło.

- Tu przed nami jest wyspa, wokół dwie odnogi. W którą wchodzimy?- zapytał.

- Lewa odnoga jest większa – zdecydowałem. - Wyspę zostawimy więc z prawej burty!

I w ten sposób płynęliśmy przez dwanaście godzin. Nieustannie kombinowaliśmy, którędy płynąć, pozycje robiliśmy na zmianę, co kilka minut. W końcu udało się, dopłynęliśmy do Macapa, a tam wsiedli wreszcie piloci i odprawa. Ta ostatnia *ograbiła* mnie z papierosów, po czym popłynęliśmy dalej, w busz. Odetchnąłem z ulgą, bo pomyślałem, że teraz jesteśmy uratowani. No, ale tą wspaniałą rzeką przyszło nam jeszcze długo płynąć, gdyż do portu załadunkowego w Itaquatira dzieliło nas około trzech dni. W połowie drogi, w Santarem, zmieniliśmy pilotów.

Teraz wreszcie mogłem podziwiać cuda lokalnej natury, chociaż nie zawsze, bo niekiedy brzegi znikały nam z oczu. Bywało, że przed dziobem skakały delfiny, przepływały też żółwie, a nawet krokodyle. Podobno w Amazonce żyje ponad dwa tysiące gatunków ryb, z piraniami na czele i rybami zwanymi *Pacu*.

*Ryba Pacu - ryba grozy, która w rzeczywistości jest... wegetarianinem.*

Są też węgorze elektryczne i anakondy, czyli „miłe" węże, sięgające do dwunastu metrów długości. Przyszło mi do głowy, że lepiej byłoby za burtę nie wypadać.

Kiedy brzegi zbliżały się ku nam, widziałem tam zbitą ścianę dżungli, z której wieczorami dochodziły niezliczone odgłosy ptaków i dzikich zwierząt, bowiem w tej tropikalnej puszczy żyją jaguary, pumy, kuny, kapibary, oceloty i inne „przyjemne" zwierzątka. W dusznym nagrzanym powietrzu roiło się od insektów, które leciały do światła i rozbijały się o nadbudówkę, a potem leżały grubą warstwą na pokładzie. Dostrzegałem w niej jakieś czarne żuczki, z których jedne, bardziej okrągłe, miały chyba po pięć centymetrów średnicy, a drugie, płaskie i dwa razy większe, nazywały się *aqua baratta*, co zdołałem ustalić. Zebrałem kilka do słoika, zamknąłem w lodówce i przywiozłem do szczecińskiego domu, bo inaczej nikt by mi nie uwierzył. Takim pancernikiem dostać w czoło to guz pewny…

*Indianie dorzecza Amazoni z okolic Manaus.*

W Itaquatiara obsiadło nas *stado* dziewcząt i rozlazło się po statku, jak mrówki. Chociaż agent mnie straszył, że za każdą taką „mrówkę", złapaną przez ich policję, będę musiał zapłacić po tysiąc dolarów kary, to nie udało nam się jednak połapać wszystkich „mrówek". Zresztą policja, tak się jakoś złożyło, też nie szukała. Z braku pilniejszych zajęć, pojechaliśmy motorówką zwiedzić najbliższą osadę, ale strach było tam chodzić, bo mogli człowieka zjeść. Całkiem dosłownie.

Po paru dniach załadowani *na full* ruszyliśmy z pilotami w dół rzeki. Wszystko było, jak film puszczony od tyłu. Znowu trzy dni atrakcji, zmiany pilotów, a w najbardziej niebezpiecznym miejscu pozostałem bez pilota. Aby mnie pocieszyć, schodzący z pokładu pilot, na pożegnanie poinformował z dobrego serca, że mogę nie zdążyć przepłynąć płycizny, bo woda szybko ucieka. No i rzeczywiście nie zdążyliśmy. Sonda pokazywała, że siądziemy na mieliźnie. W dodatku otuliła nas tropikalna noc. Słowem – *czarna rozpacz.*

Ale tym razem byłem już mądrzejszy. Miałem przecież za sobą pierwsze doświadczenie, kiedy *„Kopalnia Ziemowit"* płynęła ta samą trasą w górę rzeki. Wówczas ten szlak jakimś cudem przepłynąłem, w dodatku posiłkując się wyrysowaną przez II oficera mapą. A teraz dysponowałem mapą nowiuteńką, zakupioną przez agenta. Mając te atuty, w ostatniej chwili zdecydowałem się na rzucenie kotwicy.

- Panie *chiefie*! – wrzasnąłem na dziób, co sił. - Nie zdążymy przeskoczyć tej płycizny! Musimy poczekać na przypływ! Rzuć pan kotwicę! Ale niech pan uważa, bo silny prąd może nas obrócić!

*m/v „Kopalnia Ziemowit”.*

- OK, kapitanie! Postaramy się nie urwać łańcucha!

- Panie *chiefie!* – krzyknąłem znowu. – Jest *cholernie* płytko! Żebyśmy tylko nie przejechali się po kotwicy, bo zrobimy sobie dziurę w dnie! Niech mi pan melduje, jak patrzy łańcuch.

- Zrozumiałem! – odpowiedział z dziobu *chief.*

Rzuciliśmy kotwicę, a statek niemal natychmiast zakręcił się, jak na karuzeli. Zatrzeszczał łańcuch kotwiczny, „zakaszlała” dychawicznie maszyna. Stałem na mostku i obserwowałem, jak na dziobie *chief* gapi się w wodę, a potem przypatruje łańcuchowi.

- Trzyma! Nie urwała się! – krzyknął w końcu w moją stronę.

Potem staliśmy i czekaliśmy. Nie było to specjalnie niebezpieczne, ale groźne odgłosy z buszu wywoływały „gęsia skórkę”. Rankiem przyszedł przypływ i ruszyliśmy na ocean. Mielizny nie były już groźne, podobnie jak pływające wyspy i inne niespodziewane przeszkody. Kiedy na twarzy poczułem powiew otwartego morza, spadł mi z serca wielki kamień. Udało się! Ciężka to była lekcja nawigacji i samodzielnego pilotażu.

## AMERYKA

Jak piraci w dawnych czasach, wpłynęliśmy nocą do Tampy na Florydzie, ale *m/v „Clipper Eagle”* nie przypłynął tu grabić i mordować, lecz przywiózł, po prostu, z Europy żelazo. Była sobota pierwszego lutego, właśnie rozpoczęło się wielkie piracki święto – *Gassparilla*.

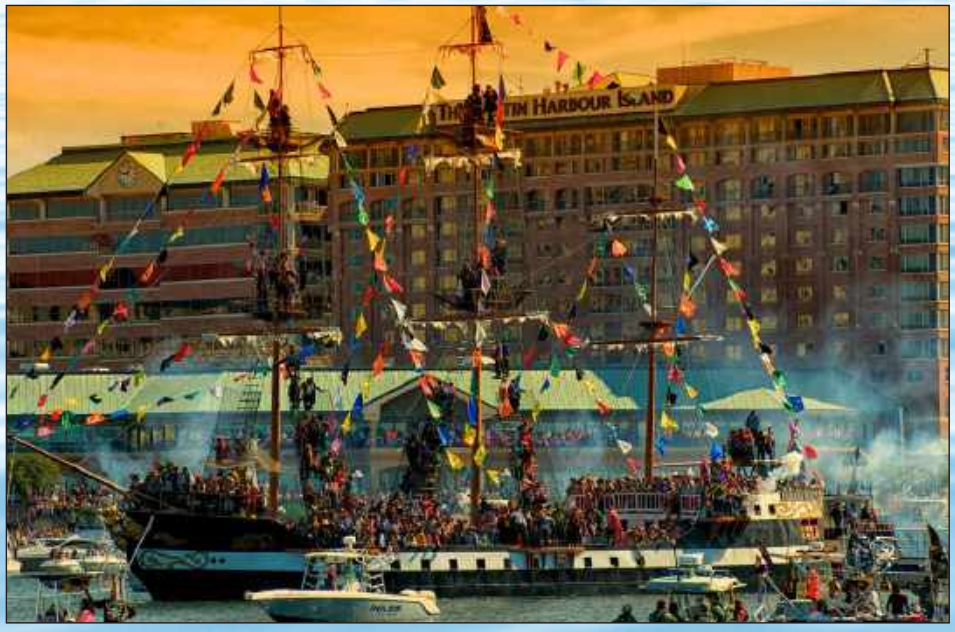
- Panowie! – powiedziałem z namaszczeniem. - Jako starzy piraci, którzy od lat buszują po morzach i oceanach, musimy w tym święcie uczestniczyć! Opuszczamy nasz szybki motorowy ponton i ruszamy razem z piratami na podbój miasta!!! Na rufie dumnie powiewała nasza polska flaga. Wkoło nas pływało zatrzęsienie motorówek, luksusowych motorowych jachtów, wycieczkowych statków (tylno- i boczno- kołowców), pontonów, wodnych skuterów i różnych pływających pojazdów.

*Na masztach zawieszono pirackie bandery, a cała ta korsarska zgraja otoczyła niebawem żaglowiec o nazwie „José Gasparilla". Trwała piracka parada! Byliśmy pod wrażeniem.*

A tymczasem kanonada armat huczała nam już w uszach. Były to burtowe salwy z „*Gasparilli"* i natychmiastowa *odpowiedź* z otaczających go motorówek, które strzelały z małych armatek, jakie na tę okazję zostały zamontowane na pokładach. Na masztach i rejach, uwijali się niezwykle oryginalnie odziani piraci. Jednego z nich *powiesił* na rei kapitan „*Gasparilli"*. Wszędzie widziało się walczących zawzięcie korsarzy, którzy od czasu do czasu próbowali też wysadzać desanty na pobliskim lądzie, *broniącym się* równie zawzięcie. Bitwa na całego! Zwłaszcza, że *padały* kolejne bastiony!

Ale oto *piraci* zbliżyli się już do centrum miasta, *Down Town*, gdzie nastąpił ostatni atak, po czym miasto się poddało, a dumny żaglowiec *„José Gasparilla"* zacumował przy reprezentacyjnym nabrzeżu. Od tej chwili *piraci* przejęli w Tampie władzę, rozpoczynając tym samym karnawał, trwający prawie miesiąc. Dzieje się tak regularnie od 1904 roku.

Teraz wzrok nam się wyostrzył, ponieważ wokół naszego pontonu na setkach swoich pojazdów nagle roztańczyły się mocno porozbierane dziewczyny. Niektóre prowokacyjnie eksponowały powaby swoich ciał, szczególnie wtedy, gdy zauważały moją kamerę. Tamtejszym zwyczajem najpierw rzucały nam korale, potem przesyłały pocałunki, a jeszcze później pokazywały gołe piersi. Majestatycznie przepłynęła obok duża motorówka, a stojący na jej dziobie *pirat* hojnie rozrzucał *złote* monety i kolorowe *perły*. Podnieceni barwnym i szalonym widowiskiem podkręciliśmy tempo i popędziliśmy pontonem wzdłuż nabrzeża, gdzie głośno piszcząc pozdrawiały nas tłumy miejscowych dziewcząt. Bardzo nam się to spodobało, ale szeryfowi mniej, który energicznie zatrąbił ze swojej motorówki, nakazując nam zwolnić.




*Żaglowiec „Jose Gasparilla".*

A tymczasem *piraci* przenieśli się już na ulice Tampy, gdzie właśnie trwała parada makiet korsarskich żaglowców, wolno ciągnionych na platformach. Znowu fruwały w powietrzu *złote* monety i *bezcenne* korale. Te ostatnie były wykonane z plastiku, ale tłumy – szczególnie mężczyźni - za nimi szaleli, ponieważ zdobywcom takiego sznura *pereł* kobiety natychmiast pokazywały gołe biusty. Rwetes i krzyk nie do opisania, a w to wszystko wciskała się głośna muzyka.

Wieczorem niebo rozświetliło się przepięknymi fajerwerkami sztucznych ogni, a na ulicach zatańczyli *piraci*. W centrum miasta, na sześciu scenach, niemal co kilka minut zmieniały się muzyczne zespoły, przygrywające do białego rana. Niejako przy okazji trwał festiwal kultury. Rozgrywano również jakieś zawody sportowe, biegi uliczne, a także wiele innych imprez. Przygotowano nawet specjalne zabawy dla dzieci, odbyła się również dziecięca piracka parada. I pomyśleć, że to wszystko tylko po to, aby bawić się i cieszyć życiem!

Legenda głosi, że José Gasparill - znany też jako José Gaspar - urodził się w 1756 roku, w Barcelonie. Był oficerem hiszpańskiej królewskiej marynarki wojennej. Zbuntował się jednak razem z załogą, okradł króla ze skarbów i uprowadził królewski okręt. Potem przez trzydzieści lat łupił statki, krążąc wzdłuż zachodniego wybrzeża Florydy. Jego bazą wypadową była wysepka *Gasparilla Island*, czyli Boca Grande, leżąca niedaleko Fort Myers. Legenda też mówi, że podczas jednego z ataków, piraci pojmali piękność z Anglii, która okazała się prawdziwą hiszpańską księżniczką. Potem piękność zakochała się w piracie o nazwisku Batista, a kapitan przymknął oko na ich wspólną ucieczkę z okrętu - wszystko skończyło się ślubem w Anglii.

Ale wszystko ma swój kres. 21 grudnia 1821 roku skończyło się szczęście Gasparilli. Zaatakował żaglowiec, biorąc go za statek handlowy. Wszakże był to jednak okręt wojenny U.S.S. *„Enterprise”,* który podpuścił szykującego się do abordażu pirata na odległość pięćset jardów, po czym huknął z bliska salwą z całej burty. Wtedy na dziób tonącego pirata wspiął się kapitan Gasparill, owiązał łańcuchem kotwicznym, a na koniec zakrzyknął – *Gasparill zginie z własnych rąk, nie zaś rąk nieprzyjaciół!* I rzucił się do morza.

Jego dwudziestu jeden kamratów wyłowiono i powieszono w Nowym Orleanie. Tylko Juan Gomez się uratował, bo był za młody na stryczek. Został potem rybakiem na południowym wybrzeżu Florydy i zwano go tam Panther Key John. Długo jednak nie klepał rybackiej biedy. Wiedział bowiem, w jakim miejscu został zakopany jeden z największych pirackich skarbów, oceniony później na jedenaście milionów dolarów w złocie i biżuterii. Dopuścił do tajemnicy dwójkę przyjaciół, po czym owa trójka znalazła skarb niedaleko ujścia rzeki Alafia. Jakoby stąd właśnie wzięły się dwie milionerskie fortuny na Florydzie.

Wieczorem, 3 lutego, wpłynęliśmy do następnego portu wyładunkowego, mianowicie Mobile, w stanie Alabama.

- Fajnie się składa – powiedział Pilot na odchodnym. - Przypłynęliście akurat na uliczną paradę karnawałową! Właśnie dziś rozpoczynamy dwa tygodnie zabawy! Te dwa tygodnie nazywamy *Mardi Gras*, czyli *Tłusty Wtorek*. Dlaczego wtorek? Bo przed środą popielcową i postem, trzeba najeść się do syta!

- W Polsce mamy *Tłusty Czwartek* – pochwaliłem się trochę bez przekonania, bo przecież wiem, że żadnych parad z tego powodu nie organizujmy.

*m/v „Clipper Eagle”.*

Po zacumowaniu „*Clipper Eagla”*, Agent powiózł wolną od pracy część załogi do *Down Town*, w samo serce karnawału, który natychmiast roztoczył przed nami wszelkie swoje wdzięki. Szkolne orkiestry maszerowały w rytm muzyki, która też pozwalała tańczyć kolorowo ubranym koleżankom z ich klasy. Co pewien czas przejeżdżały pomysłowo i barwnie przybrane platformy, przedstawiające fantastyczny świat różnych dziwów. Na jednej z nich prezentowała się nawet mała wieża Eiffla, wiadomo, kiedyś rządzili tu Francuzi. Z tych to pojazdów wystrojone *księżniczki* rzucały wiązanki koralików w wiwatujące na chodnikach tłumy. Złapałem i ja, a jedną nawet od uśmiechniętego policjanta. Ustrojeni w koraliki, poczuliśmy się już prawdziwie karnawałowo, wpadając przy tym w rytm tańców. Jak zwykle, kręciłem film moją wysłużoną kamerą, przed którą piękne dziewczęta wdzięczyły się na całego, całując nawet moich rozbawionych marynarzy. Czyste szaleństwo! Tłum tańczył i śpiewał, dziewczyny piszczały, w powietrzu latały koraliki, o które wszyscy zażarcie walczyli. Temu całemu szaleństwu bacznie przyglądała się konna policja, tym razem uśmiechnięta. Szał trwał bite dwie godziny, po czym zgasł, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki.

Nagle parada znikła, a jej tropem pospieszył rząd śmieciarek, polewaczek i śmieciarzy z odkurzaczami na plecach, którzy wyglądali jak Marsjanie z komiksów. W kilka chwili ulice stały się tak czyste, jak o brzasku. Niestety, już puste! Jeszcze pojawił się zapóźniony transwestyta, przebrany za księżniczkę, przesyłając nam pocałunki, ale już było po wszystkim. Oto gdzieś niedaleko padły strzały, ktoś kogoś mordował. Powrócił smutek i codzienność.

Przed smutkiem schowaliśmy się w barze. Mieliśmy ochotę na piwko, ale nie chcieli nam go sprzedać, bowiem był wśród nas marynarz, który nie wyglądał im na prawdziwie dorosłego. Dopiero karta identyfikacyjna upewniła barmana, że nasz chłopak skończył 21 lat. Mógł zatem wypić piwko! No i taka to jest ta Ameryka...

W nocy „*Clipper Eagle”* wypłynął do Nowego Orleanu, o którym wiedzieliśmy już tyle, że *Mardi Gras* jest tam najokazalszy, najweselszy, najbardziej kolorowy i znany. Zacumowaliśmy w centrum miasta, gdzie statek zaczął wyładowywać następną partię żelaza. Mieliśmy dużo szczęścia, ponieważ jedna z parad *Mardi Gras*

przechodziła obok naszej kei, co stwarzało rzadką okazję obejrzenia karnawału! Zwykle bowiem nasze statki ładują daleko od centrum, bądź stoją na rzece na kotwicach.

Oglądanie tylko jednej z parad nie wystarczyło nam na długo. Nowoorleański *Tłusty Wtorek* to wielkie widowisko i należało się w nim zanurzyć w całości. Wieczorami, aż przez osiem dni, paradowały w mieście dwa – trzy karnawałowe pochody. W każdym uczestniczyło ponad dwadzieścia kolorowo ustrojonych platform, ciągnionych przez traktory. Przebierańcy na platformach rzucali sznury *pereł*, a tłumy na chodnikach wyciągały po nie ręce. Dziewczyny, naturalnie, pokazywały biusty...

W pewnej chwili dostrzegłem swojski akcent. Oto jedna z platform wiozła reklamę *Polish Pork*, polskiej wieprzowiny. Dalej jechały średnie szkoły-orkiestry, tańczące koleżanki z klasy, szkoły wojskowe i marynarki wojennej. Wśród tego szaleństwa moje oko wyłowiło biedaków, którzy pracowicie zbierali monety, rzucane im przez tłumy.

Trzy największe i najbardziej okazałe parady odbyły się w sam *Tłusty Wtorek*. W zabawie uczestniczyło ponad milion ludzi. A kiedy parady przeszły, na ulicach pojawiły się kawalkady prywatnych *pick-upów*, wiozących rodziny ich właścicieli, fantazyjnie przebrane. Całość oczywiście skończyła się na *French Quater*, czyli dzielnicy francuskiej. Również tam rozpętało się karnawałowe szaleństwo. Rzucano z balkonów sznury korali, ale przede wszystkim tym dziewczynom, jakie na chodnikach pokazywały piersi. Na balkonach też szalały dziewczyny.

I one także nie pozostawały dłużne *chodnikowcom*. Co chwila bluzki wędrowały do góry! Nic dziwnego, że tłum nagradzał je oklaskami.

Zabawa była przednia i trwała do białego rana. Nieustannie kusiły nas gościnnie otwarte bary, gdzie przy rurach tańczyły dziewczyny. Wszędzie rozbrzmiewała muzyka. To właśnie tu, na *French Quater* rozpoczynał swą wielką karierę Louis Armstrong. Było fantastycznie, ale też niebezpiecznie, gdyż wiadomo było, że lepiej nie wychodzić poza strzeżone obszary Dzielnicy Francuskiej. Notuje się tu około 450 zabójstw rocznie! Więc w końcu trzeba było zrobić *w tył zwrot* i wrócić na statek. Nałapałem już bowiem całe kilogramy koralików, zresztą wcale nie pokazując biustu! Moje wnuczki będą miały w co się stroić!

*Mardi Gras.*

Rankiem wyruszyliśmy do Houston w Teksasie. Mieliśmy tam wyładowywać ostatnią partię żelaza i zabrać rolki papieru, z przeznaczeniem do francuskiego Rouen. Także w tej podróży szczęście nas nie opuszczało. Trafiliśmy bowiem akurat na *Rodeo Parade*!

Wszystko znowu wyglądało tak, jakby ten karnawałowy film nigdy się nie kończył. Ulicami *Down Town*, między drapaczami chmur, przetaczała się imponująca kowbojska parada. Tysiące kowbojów, jadąc konno, albo podróżując na powozach, ciągnęło szerokimi arteriami Houston w barwnym pochodzie, oczekując na swoje ulubione rodeo. Niektóre grupy liczyły po trzysta osób, a ciągnęły one za sobą ze dwadzieścia powozów. Całe to bractwo podróżowało w ten sposób osiemnaście dni, przebywając nawet po sześćset kilometrów! Oczywiście, w pochodzie pojawiały się też kolorowo ustrojone platformy, aż ciężkie od pięknych dziewcząt, ale tym razem nikt koralików nie rzucał. Kroczyły natomiast znowu orkiestry szkolne, z tańczącymi dziewczynami z klasy.

*Houston.*

Wszakże główne role grali jednak kowboje! Bo to oni przyjechali tu na rodeo! To oni mieli teraz walczyć o pierwszeństwo w ciągu następnych trzech dni! W kolejnych dniach zamierzali łapać byczki na lasso, dosiadać wielkie byki, ujeżdżać dzikie mustangi i prowadzić konne zaprzęgi w szalonym galopie! Właśnie kowboje! Na dzisiejszy wieczór zapowiedziano wielkie spotkanie tych dzielnych ludzi, którzy pod trzystoma namiotami chcieli oddać się gigantycznemu obżarstwu, połączonemu ze swoistą zabawą. Jak poinformował Agent, kowbojskie *Barbecue* polega na smażeniu smakołyków, pijaństwu i kowbojskich tańcach. Zostaliśmy zaproszeni i my. Co tu dużo pisać, było super. Jedliśmy i piliśmy całkowicie za darmo, a bawiliśmy się, jak starzy kowboje! Między namiotami wytworzyły się wąskie uliczki, na których tańczono do upadłego w niebywałym ścisku. Tańczyli kowboje w swych tradycyjnych strojach, jakby żywcem przeniesionych ze starych westernów, tańczyliśmy oczywiście i my. Wszyscy byli niesłychanie przyjacielscy, żadnych awantur. Dziewczyny ściskały nas i całowały, widowiskowo piszcząc do mojej video kamery. Ciekawe, że wśród trzydziestu tysięcy balujących zauważyliśmy tylko kilku czarnych.

*Kowbojskie Barbecue.*

W Houston czekała nas jeszcze jedna niespodzianka. Któregoś dnia wpadł bowiem do mesy nieznany Meksykańczyk, rozrzucając ulotki i zapraszając do kościoła, oferując przy tym bezpłatny transport do handlowego centrum. Wszyscy się ucieszyli, bo do miasta było daleko, a taxi kosztowała. Więc po kolacji zapakowaliśmy się do autobusiku, w którym już siedziało kilku Arabów. Kierowca powiedział, że na chwilę wpadniemy do kościoła, a potem zawiezie nas na zakupy. Zgodziliśmy się, nie wiedząc co nas czeka. Pomyśleliśmy też, jest niedziela, dobrze będzie trochę się pomodlić.

Niestety, był to jednak całkiem inny kościół, niż te, do których przywykliśmy w Polsce. Nazywał się *Gulf Meadows Church* i był jednym z tych zwariowanych przybytków, które na okrągło prezentowane są w amerykańskich stacjach telewizyjnych. Przy wejściu serdecznie powitali nas *ksiądz*, w asyście parafian. Wnętrze przypominało ewangelicki zbór. Za skromnym *ołtarzem* eksponowano wyłącznie duży biały krzyż. Żadnego przepychu, właściwego dla kościołów katolickich. Zaproszono nas do rezerwowych ławek, a po chwili pojawili się obok nas marynarze z Łotwy, Kolumbii, Rosji i Krajów Arabskich, najwyraźniej przywiezionych tutaj przez innych naganiaczy. Niebawem zaczął się właściwy *show*, transmitowany zresztą przez telewizję. Obok *ołtarza* grzmiała orkiestra, wspomagana przez biało-czarny chór. W takt tej dosyć wesołej muzyki klaskali, śpiewali i tańczyli wszyscy zebrani. Słowa religijnych pieśni wyświetlano na telebimach. Co pewien czas z tłumu wiernych wypływała jakaś natchniona staruszka, dając solowy popis zwariowanego tańca.

Potem rozdano nam Biblie, a nawet broszury w języku polskim. Byliśmy zdumieni, ale natychmiast zauważyliśmy, że ten sam zestaw Rosjanie dostali po rosyjsku, Kolumbijczycy - hiszpańsku, zaś Arabowie po arabsku. Imponujące! Co ciekawe, Rosjanom wręczono jeszcze dodatkowo słuchawki – z ekstra tłumaczeniem. Szacunek dla upadłego mocarstwa? Ale najbardziej zdziwieni byli Arabowie - w końcu przecież wyznawcy Allaha! - którzy stali w osłupieniu, w ogóle nie rozumiejąc, po co ich tu sprowadzono. No, ale uciec z kościoła już się nie dało, bo pilnowali. A poza tym – *kościół* stał z dala od centrum, na jakimś paskudnym odludziu.

Wreszcie wystąpił główny aktor tego widowiska, czyli sam *ksiądz*, który rytmicznie podrygiwał i śpiewał, powoli wprowadzając *wiernych* w trans. Wszyscy stali z wyciągniętymi ku górze ramionami, niektórzy płakali, inni znowu trzęśli się w transie. Nas cała ta *operetka* niespecjalnie brała, chociaż zachowywaliśmy się w sposób cywilizowany. W końcu *ksiądz* pomodlił się również za marynarzy, twierdząc, że nie jest istotne, jakiego jesteśmy wyznania, ani jakiej narodowości, bo i tak wszyscy kiedyś spotkamy się w jednym niebie. Potem przywitał nas, wskazując swoim *owieczkom*, jakich to gości mają dziś w kościele. Musieliśmy więc wstać. *Wierni* powitali nas oklaskami, a blisko stojących – nawet uściskami! Nie wiedzieliśmy, co ze sobą zrobić. Z drugiej strony, jakoś głupio było nam tańczyć i podrygiwać w kościele. W końcu jednak zmusiliśmy się do podrygiwania.

Nagle *ksiądz* oznajmił, że właśnie miał widzenie, iż dziewięciu uczestników obecnego nabożeństwa przeżyje cud. W związku z tym zaprosił do *ołtarza* tych, którzy najbardziej go potrzebują. Natychmiast zebrał się tłumek płaczących i podrygujących w transie. *Pasterz* dotykał kolejno ich głów, zaś oni padali na ziemię. Szczęśliwie, z tyłu czuwali parafianie, którzy ofiarnie ich łapali. Wyglądało to autentycznie i robiło silne wrażenie. Nie mogliśmy przecież przypuszczać, że babcie tak dobrze grają swoje role! Zresztą, nie wszyscy padali po dotknięciu i nie wszyscy trzęśli się na podłodze! Nasz przewodnik wytłumaczył nam, że padają tylko głęboko wierzący. A potem w religijny trans wprowadził się sam *ksiądz*! Również upadł, usłużnie złapany przez wiernych. Po kilkunastu minutach wszyscy jednak wstali i – jak się okazało – nikomu nic się nie stało. Czy któryś z *upadłych* przeżył cud? Bóg raczył wiedzieć, ale my tego nie wiedzieliśmy. Cokolwiek było, wzruszone podstarzałe *owieczki* wracały płacząc na swoje miejsca w ławkach.

Tymczasem *pasterz* ponownie zaśpiewał z chórem *alleluja*, po czym zaczął nas zapraszać do uściśnięcia jego dłoni. Nie bardzo nam się to spodobało. Może i nas chciał powalić na podłogę? Przewodnicy i parafianie jęli wypychać nas z ławek, ale tu jednak srodze się zawiedli. Żaden z międzynarodowej braci marynarskiej nie dał się wyciągnąć! Zaczęła się komunia. Rozdano na tacach okruch ciasta, który występował w funkcji opłatka. Dodano też kieliszek wina. Tu nie było oporów z naszej strony – łyknęliśmy i popiliśmy. Po *komunii* nastąpiła kulminacja nabożeństwa. Wzmogły się tańce i śpiewy, a melodie stały się bardziej rytmiczne i weselsze. Twarze parafian promieniowały szczęściem. Wszyscy doskonale się bawili, wymieniając przy tym uściski i pocałunki. Jedno było pewne: ta niezwykła *msza* najwyraźniej uszczęśliwiła tych ludzi!

Na zakończenie między ławkami zaczął krążyć kosz, w który należało wrzucić dolara. Więc wrzuciliśmy. Jeszcze tylko kilka słów *księdza* i już można było wychodzić. Przy wyjściu leżały sterty darmowych broszur i kaset z religijnymi nagraniami. Na świeżym powietrzu obliczyliśmy, że cała ta religijna przyjemność pochłonęła dwie godziny naszego życia. Ale nie żałowaliśmy, bo zobaczyliśmy coś nowego, a w dodatku przewodnik dotrzymał słowa, zawożąc nas na zakupy do potężnego magazynu. W swych uprzejmościach posunął się tak daleko, że odwiózł nas jeszcze na statek. *Alleluja*!

I tak właśnie śpiewaliśmy następnego dnia, kiedy wyruszaliśmy „*Clipper Eaglem*" pod załadunek papieru w Pascagoula, w stanie Mississippi, a potem Wilmington, w Północnej Karolinie. To już naprawdę były ostatki, gdyż potem czekała nas tylko Europa. I, naturalnie, dom. Bo wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej.

# MISSISSIPPI

*„Mississippi, ty czarna rzeko, ty musisz patrzeć na trud człowieka, na czarną dolę i łzy...”.*

Tak śpiewał o Mississippi słynny u nas w latach pięćdziesiątych czarnoskóry śpiewak amerykański, Paul Robeson. Rzeczywiście, ta rzeka, gdyby potrafiła mówić, mogłaby wiele opowiedzieć, także o mnie. Od lat patrzyła bowiem na mój marynarski trud. Polskie statki od wielu dziesięcioleci rzucały kotwicę w jej wodach, by przy tutejszych nabrzeżach ładować zboże lub paszę, przeznaczone dla Europy. Znałem więc Mississippi dobrze, bo bywałem tu teraz często, nie było dnia, aby nie ładowało tu kilka statków PŻM.

W tej podróży płynąłem na statku „*Uniwersytet Jagielloński”*, a kierowaliśmy się do Nowego Orleanu. Najdłuższa rzeka świata, bowiem łącznie z Missouri liczy niemal siedem tysięcy kilometrów, nazywana jest przez Indian „Starym Człowiekiem” (*Old Man*) albo „Ojcem Wód”. Teraz zaznaczała swoją obecność już na sześćdziesiąt mil przed ujściem, zmieniając błękitne wody Zatoki Meksykańskiej na szare i mętne. Toczy przecież, osadzając przy ujściu, prawie 211 mln metrów sześciennych mułów rocznie! Ten osad każdego roku przesuwa ujście rzeki do stu metrów w głąb morza. Przy wysokim stanie wpada więc do Atlantyku w sekundę około 51 tys. ton wody! W miejscu, gdzie woda słodka napotyka na słoną, tworzy się na głębokości kilku metrów zawiesina zwana *slush*, tak gęsta, że potrafi nawet zmniejszyć szybkość statku.

„Ojciec wód”, czy też „Stary Człowiek”, ma swe źródła przy jeziorze Itasca, leżącym 460 metrów nad poziomem morza, w stanie Minnesota. Niedaleko St. Louis przyjmuje dopływy Illinois i swej siostry Missouri, zaś nieopodal miasta Cairo łączy się z własnym dopływem - Ohio. Od tego miejsca bieg rzeki jest kręty i zmienny, dzieli się na ramiona (Bayous) i płynie między wałami, utworzonymi siłami własnymi. Dorzecze Mississippi obejmuje 3,25 mln kilometrów kwadratowych, czyli jest dziesięć razy większe od Polski. Niekiedy Mississippi płynie z szybkością siedmiu węzłów, ale bywa też, że spadek rzeki jest niezwykle mały (20 mm na km), a wtedy jej wody prawie stoją, zaś rzeka osiąga szerokość do dwóch i pół kilometra.

Płynęliśmy między licznymi wieżami wiertniczymi, eksploatującymi złoża ropy i gazu, celując jak zwykle w najgłębsze z trzech wejść na rzekę, mianowicie SW PASS.

Tu zwyczajowo wzięliśmy pilota do Pilot Town.

I to był pierwszy etap naszej piętnastogodzinnej nawigacji po Mississippi, gdyż płynęliśmy do Baton Rouge. Pilot wdrapywał się na burtę z trudem. Był gruby i sapał ze zmęczenia. Słyszałem go już na schodach.

- *Focken shit*!

- *Welcome on board!* – powitałem go grzecznie na mostku.

Nie miał humoru. Ani ogłady. W dodatku nie potrafił ukryć irytacji.

- Do diabła, *Captain*, dlaczego nie masz windy? Schudłem sześćdziesiąt funtów i teraz ledwie żyję!

*Pilot Town.*

Przyglądałem mu się z uśmiechem. Co za dziwadło! I dlaczego ci Amerykanie mają takie tłuste dupy? W chwilę potem pilot złapał drugi oddech i nagle odzyskał humor. Walnie się do tego przyczyniły smaczne kanapki, przygotowane przez naszego kucharza. Wraz z humorem wróciła też chęć do rozmowy.

- Wiesz, kapitanie, kilka dni temu, tuż przy wejściu w rzekę, z pewnego statku wyskoczyło do wody dwunastu „blindziarzy" z Dominikany. Uratował się tylko jeden i to on opowiadał potem w gazetach, że widział swoją rodzinę pożeraną przez aligatory...

- O cholera! – zareagowałem uprzejmie, aby go nie zniechęcać. – Czy to często tu się zdarza?

- Diabelnie często! Te uciekające głupki niczego o tych stronach nie wiedzą. Po prostu, wydaje im się, że uciekają do raju. Gdy zobaczą amerykański ląd, to myślą, że już dopłynęli.

Nie mogą się powstrzymać. I hop do wody! Tymczasem na brzegu czeka na nich prawdziwe piekło, nie raj. Mokradła, przez które nie ma przejścia, a w nich aligatory, węże i inne jadowite gady!

- A jak uratował się ten jeden?

- Gdy zobaczył, co się święci, skoczył ponownie do rzeki. Tu złapał jakiś pień i na nim wypłynął na zatokę, gdzie został potem wyłowiony przez rybaka. Można powiedzieć, że miał chłop szczęście, bo tutejsi znawcy rzeki powiadają, że gdy ktoś do niej wpadnie, to już przepadł!

I tak sobie płynęliśmy. Gawędząc, a zarazem zerkając na rzekę i jej brzegi. Było rano, a moskity z pobliskich mokradeł żarły nas, jak wściekłe. Pomyślałem z pewnym niepokojem, że może nas poczęstują jakąś malarią albo żółtą febrą? W końcu dotarliśmy do Pilot Town, gdzie zmieniliśmy pilota na dużo chudszego i przede wszystkim – młodszego.

- *Kurde* – pomyślałem zdziwiony. - Taki młody i już pilot?

- *Captain* – rzekł młody pilot na powitanie.- Mój ojciec był pilotem, a mój wujek pilotuje po Mississippi do dziś!

- Wiem, wiem... Coś o tym słyszałem. Tutaj, aby zostać pilotem, trzeba mieć już pilota w rodzinie, tak?

- Tak, panie kapitanie. Piloci to prawdziwa mafia. Aby się do nich wkręcić, należy mieć jeszcze dwóch pilotów rekomendujących!

- A ja kiedyś na Mississippi widziałem pilota, który był Murzynem. Asystował białemu pilotowi...

- To prawda, był tu taki. Zmusił nas do tego rząd federalny, żeby pokazać, że nie ma u nas rasizmu. Ale daliśmy tej małpie tak popalić, że długo nie wytrzymał...

- No to pięknie! – powiedziałem z sarkazmem. A w duchu dodałem, że istotnie nie ma w Luizjanie rasizmu, skoro ponad połowa mieszkańców stanu to *czarni*, w samym Nowym Orleanie jest ich siedemdziesiąt procent, a jeden pilot na rzece wywołał aż taką reakcję!

Tymczasem młody pilot próbował uczyć mnie historii stanu Luizjana.

- *Captain*, czy wiesz, że to biali odkryli te tereny? I to biali o nie potem walczyli? *Czarnuchy*, jak zwykle, niczego nie zrobiły. Byli u nas tylko niewolnikami...

- Tak, tak, czytałem gdzieś o tym. – odrzekłem. - Luizjana została odkryta przez niejakiego La Salle'a, który w 1682 roku wyruszył z Kanady i płynąc po Mississippi dopłynął aż do Zatoki Meksykańskiej. Odkryte przez siebie tereny przejął potem dla Francji. Naturalnie, w imieniu ówczesnego króla, Ludwika IV, od którego imienia nazwał je Luizjaną...

*Mississippi.*

- Widzę, panie kapitanie – powiedział z uznaniem młody pilot – że znasz naszą historię. Wiesz zatem z pewnością, że to biali Francuzi założyli tu w 1694 roku pierwszą osadę.

- No tak – wtrąciłem - ale rdzennymi mieszkańcami tych ziem byli Indianie, prawda?

- Toteż musieliśmy potem ciągle z nimi walczyć! – zapalił się pilot. – Zresztą nie tylko z nimi! Francuzi ciągle walczyli o niepodległość stanu. Z Anglikami i Hiszpanami, którzy też mieli chrapkę na te ziemie. Francji dopiero w 1817 roku udało się Luizjanę zjednoczyć...

- Czytałem, że Nowy Orlean, założony przez Francuzów w 1718 roku, przeszedł wraz z całą Luizjaną w 1763 roku w ręce Hiszpanów – pochwaliłem się wiedzą. - Dopiero w roku 1800 wrócił do Francji, a ta w trzy lata później, sprzedała go z kolei Stanom Zjednoczonym.

Pilot wręcz promieniał. Nareszcie miał rozmówcę, który wiedział o świetlanej przeszłości stanu Luizjana, o co w tych stronach nie było chyba łatwo.

- No widzisz, ile musieliśmy się tu nawalczyć? *Czarnuchów* sprowadziliśmy z Karaibów do roboty na plantacjach. A oni tak się rozplenili, że teraz nie można sobie z nimi dać rady...

Płynąc *„Uniwersytetem Jagiellońskim”* do Nowego Orleanu, minęliśmy po drodze aż trzynaście małych portów. Zauważałem zacumowane przy nabrzeżach statki.

Na kotwicowiskach czekały w kolejce inne. Niektóre ładowały z prosto pływających elewatorów. Widok naprawdę imponujący. Z kolei na rzece ruch był wielki, zupełnie jak na Marszałkowskiej w godzinie szczytu. Wśród statków, płynących w górę i w dół rzeki, krążyły holowniki, motorówki, pchacze z potężnymi zestawami barek i co tam jeszcze.

Piloci umawiali się między sobą na „dwa gwizdki” lub na „jeden”, po czym mijali się którąś z burt. Wynikało to zresztą z międzynarodowych prawideł drogi: jeden gwizdek (syrena) -skręcam w prawo, a dwa w - lewo.

Rocznie zawija w te strony ponad sześć tysięcy statków, a największe mają zanurzenie do prawie czternastu metrów. Na szesnaście mil przed Nowym Orleanem, kiedy płynęliśmy zakrętem, pilot zapytał, czy wiem, dlaczego ten zakręt nazywa się *English Turn*.

Nie wiedziałem.

- Otóż w czasie dawnej wojny z Anglikami – wyjaśnił - flota brytyjska płynąc w stronę Nowego Orleanu dotarła właśnie do tego zakrętu. Tu napotkała piracki żaglowiec, którym dowodził La Fayette. Ten ich okłamał, opowiadając, że pod Nowym Orleanem czeka potężna flota francuska. Anglicy przestraszyli się. I właśnie tu zawrócili. W ten sposób Nowy Orlean wtedy ocalał.

- To oznacza, że kłamstwo niekiedy może być też pożyteczne?

Zamiast odpowiedzi, pilot poczęstował mnie starą historyjką.

- Generał Andrew Jackson, który w 1815 roku pobił tu Anglików, też stosował różne fortele. Był cholernie twardy. Zresztą, znano go z tego, że dziewięć lat wcześniej oszukał w pojedynku niejakiego Dickensona, broniąc dobrego imienia swojej żony Racheli. Ów Dickenson był świetnym strzelcem, bowiem potrafił nie tylko przestrzelić srebrnego dolara z ośmiu metrów, ale w dodatku przestrzelić sznurek, na którym ów dolar wisiał. A jednak Jackson go oszukał.

Do pojedynku włożył bardzo szeroki płaszcz i Dickenson nie bardzo wiedział, gdzie dokładnie generał ma serce.

Nie da się ukryć, pilot zaciekawił mnie.

- I jak to się skończyło? – zapytałem.

- Pierwszy wystrzelił Dickenson – odrzekł. – Był niesłychanie zdumiony, bo po tym strzale generał Jackson nadal stał z wycelowanym pistoletem. Podbiegli ku niemu sekundanci. Zobaczyli, że generał ma przestrzeloną pierś, a buty pełne krwi. Jednak resztką woli wycelował i to on zabił Dickensona. Naprawdę był twardy...

Zmieniliśmy pilota. Tym razem na pokład weszło aż dwóch, oczywiście białych. Jak się okazało, byli to ojciec z synem – praktykantem. Przedstawili się.

- Witam rodzinę pilotów – powitałem ich z uśmiechem.

- Masz rację, *captain*, to rzeczywiście rodzina, na dodatek mafijna – zażartował pilot.

Tymczasem powoli zbliżaliśmy się do Nowego Orleanu. Z za zakrętu rozlała się przed nami wspaniała panorama miasta. W oddali widać już było las rozmaitych wieżowców, w których ulokowały się hotele i biura.

- Widzi pan, kapitanie, tę starą knajpę z lewej burty na cyplu Algiers Point? – zapytał nowy pilot, ojciec syna - praktykanta.

- Widzę – odrzekłem. – Diabelnie stara, musi mieć chyba ze dwieście lat, co? Tyle, ile Stany Zjednoczone...

- *Captain*, to całkiem nowa restauracja. Wewnątrz bardzo ekskluzywna. Obecnie Amerykanie mają świra na punkcie staroci. Właściciel tej knajpy wpakował w nią milion dolarów, tylko po to, aby ją sztucznie postarzeć. Widzisz, *captain*, ten dach, obity starą zardzewiałą blachą? To nowa blacha i zupełnie nowa rdza!

- Czytałem, że niektórzy wasi milionerzy kupują w Europie stare zamki, rozbierają je cegła po cegle, po czym przewożą do Ameryki, gdzie stawiają na nowo!

W czasie naszej pogawędki Nowy Orlean znacznie się przybliżył i roztoczył sporo uroków. Jak za dawnych lat, pływały rozmaite *kołowce*. Z ich pokładów dolatywała romantyczna muzyka, tańczyły przytulone pary.

A w oddaleniu, centrum miasta rozjaśniały kaskady świateł. Na River Walk i wokół fontanny przechadzały się, jak zwykle, zakochane pary. Pilot zwrócił moją uwagę na rozwalone nabrzeże River Walk.

- Rzeczywiście, potężna dziura w kei – potwierdziłem, lustrując nabrzeże przez lornetkę. – Co się tam stało?

- Trzy dni temu staranował nabrzeże statek! Podobno zaciął się ster. Mój kolega, też pilot, przeżył szok, bo stał na mostku i przez szybę zobaczył, jak na dziób statku spadają ludzie z deptaka. Już tam biegnąc, dzwonił po ambulans. A kiedy stanął na dziobie, ujrzał że to manekiny z wystaw sklepowych leżą! Bo, pamiętasz, kapitanie, na River Walk działa pasaż sklepów...

Po tym wypadku pozostał tylko szok, bo ostatecznie nikomu nic się nie stało. Naturalnie, kilka sklepów nadaje się do remontu, a statek wylądował w stoczni...

Potem musieliśmy pogawędkę przerwać, bo należało przepłynąć pod dwoma mostami. Przez chwilę wstrzymaliśmy oddechy, gdyż wydawało się, że rufowy maszt nie przejdzie.

Ale mieliśmy jeszcze dwa metry luzu! Ale nie zawsze tak było w tym miejscu. Przeważnie nabierali się na ten strach młodzi marynarze.

Kiedy szlak stracił już pułapki, przysłuchiwałem się, jak ojciec przekazywał swą wiedzę synowi - praktykantowi.

- Mój syn jest jeszcze młody – mówił - ale rzekę zna nieźle, bo nad nią się wychował. Pracował już na motorówkach i barkach, a teraz przyszedł czas, żebym go nauczył czegoś więcej...

- Wiesz, pilot – odparłem z uznaniem. – To fantastyczne móc synowi praktycznie przekazywać wiedzę, fach i życie...

Dobiliśmy do K-2, który był pływającym elewatorem. Tym razem wszystkie skomplikowane manewry wykonał samodzielnie pilot – syn, naturalnie pod czujnym okiem ojca. Stanęliśmy na dwóch kotwicach, cumy poszły na bojki i elewator. Barki z paszą już na nas czekały. Z tego miejsca na ląd można było wydostać się tylko motorówką. Załoga szykowała się na zakupy. Rąbnąłem im przemówienie.

*River Walk.*

- Słuchajcie, panowie! – powiedziałem. - Tutaj niedawno utonął steward z pežetemowskiego statku. Skoczył z pokładu na motorówkę, poślizgnął się i tyle go widziano!

Od tego wypadku obowiązuje zarządzenie Armatora, że wszyscy mają być w pasach ratunkowych, jasne?

Nie wszyscy byli zachwyceni, ale jednak założyli pasy i pojechaliśmy w dwunastkę na ląd. Na kei czekał na nas mikrobus. Kierowca jechał potem chyba z godzinę, bo droga wiodła zatłoczonymi autostradami do centrum Nowego Orleanu, aż na Canal Street. Tutaj bowiem ulokowały się tanie wolnocłowe sklepy Greków i Żydów, handlujące głównie sprzętem elektronicznym. W jednym z tych sklepów zacząłem targować się o cenę szerokokątnego obiektywu do mojej kamery. Sprzedawca był cwany, jak lis.

- Ten ryży targuje się ze mną, jak polski Żyd – powiedziałem przez ramię do mojego kolegi, który sekundował targom.

- Tylko nie polski Żyd! Tylko nie polski Żyd! – zaperzył się po polsku rudy sprzedawca.

I zaraz dodał łagodniej, bo najważniejszy dla niego był jednak interes - Lepiej uważaj co mówisz w tych stronach, bo ci może odstrzelić łeb żydowska mafia!

W ten prosty sposób okazało się, że w półtoramilionowym Nowym Orleanie „nasi" również działają.

Potem wybraliśmy się na spacer pomiędzy wieżowcami. Dogłębnie „zwiedziliśmy" kilka wielkich magazynów, gdzie można było kupić dosłownie wszystko, od igły po widły. Wieczorkiem zaś obowiązkowo pofatygowaliśmy się na French Quater.

To tu działa wielkie rozrywkowe centrum, sławne na cały świat. To tu grywał Louis Armstrong i inne sławy jazzu.

To tu kończą się coroczne parady w *Mardi Gras*, czyli *Tłusty Wtorek*.

Na początek obejrzeliśmy *striptease* transwestytów i tańce na rurze. Później wypiliśmy cocktail *Huricane* i już trzeba było wracać na statek. Trochę obawialiśmy się krążyć nocą pomiędzy śpiącymi na chodnikach bezdomnymi, ale musieliśmy przecież jakoś dotrzeć do mikrobusu. No cóż, takie spacery to drugie oblicze kapitalizmu. Wszystko jednak poszło dobrze i około dwudziestej trzeciej dobiliśmy motorówką do trapu *„Uniwersytetu Jagiellońskiego”*.

*m/s „Uniwersytet Jagielloński”.*

Potem wszyscy, obarczeni zakupami, skakali na podest, a ja czuwałem, aby coś się nie przydarzyło. W końcu pozostało w motorówce tylko nas trzech – ochmistrz, Marian -niegdysiejszy III Mechanik, który popłynął w ten rejs w charakterze *honorowego pasażera*. No i ja. I kiedy wydawało się, że skakanie z motorówki na podest trapu pójdzie nam już bezboleśnie, zauważyłem, że lekko „podgrzany” ochmistrz skoczył na plecy marynarza, który stał na podeście, bo nie zdążył jeszcze wejść na trap. Przez chwilę zamarło mi serce, bowiem wydawało się, że obaj wpadną do wody. Jednak marynarz wytrzymał niespodziewaną próbę. Mocno trzymał się relingu i utrzymał równowagę. Tylko ochmistrz nie zdał egzaminu, bowiem z krzykiem wpadł do wody. W niczym nie mogłem mu pomóc, stałem za daleko.

- Człowiek za burtą! - rozdarłem się na całego, po polsku i angielsku, chociaż wszyscy przecież widzieli, co się stało. Skokiem dopadłem do koła ratunkowego z rzutką. Ochmistrz miotał się w wodzie, omieciony reflektorem motorówki. Ciężko „pracował żabką”. Nie miał pasa ratunkowego. Przeleciało mi przez głowę, że wcześniej przecież go miał.

- Trzymaj się! – wrzasnąłem w jego stronę i rzuciłem koło na wodę. Padło metr od niego.

- *Kurwa mać!* – zawyłem wielkim głosem. - Rzutka nie sięga! Za krótka!

Tymczasem z pokładu poleciały następne koła, a nawet pasy ratunkowe. Załoga najwyraźniej wiedziała, co się rozgrywa na wodzie, ale nie widziała ochmistrza, który - tuż przy śrubie okrętowej - ostatkiem sił, starał się pokonać silny prąd rzeki Teraz jego

„żabka” stała się cholernie szybka, wręcz rozpaczliwa. Dwóch młodych Amerykanów, którzy pilotowali motorówkę, starali się tak manewrować, aby podejść bliżej tonącego. Jednak bali się wkręcić go w śruby. Rzuciłem więc ochmistrzowi koło po raz drugi. I znowu za blisko z powodu za krótkiej rzutki.

Wtedy z pokładu statku padło na wodę inne koło i popłynęło prosto na nos ochmistrza. On go jednak nie widział.

- Koło masz przed nosem! - rozdarłem się, ile sił w płucach.

Wreszcie do niego dotarło. Ostatkiem sił wyrzucił ręce w powietrze i złapał zbawienne koło. A chwilę później prąd porwał go w ciemność. W tej sytuacji dopadłem reflektora motorówki, która tymczasem popędziła w dół rzeki. Nerwowo oświetlałem powierzchnię.

Gdzie jest Ochmistrz? Żyje jeszcze?

Nagle w świetle reflektora coś błysło..

- Jest! – wrzasnąłem. – To chyba odblask koła!

Po chwili motorówka znalazła się w pobliżu świecącego punktu.

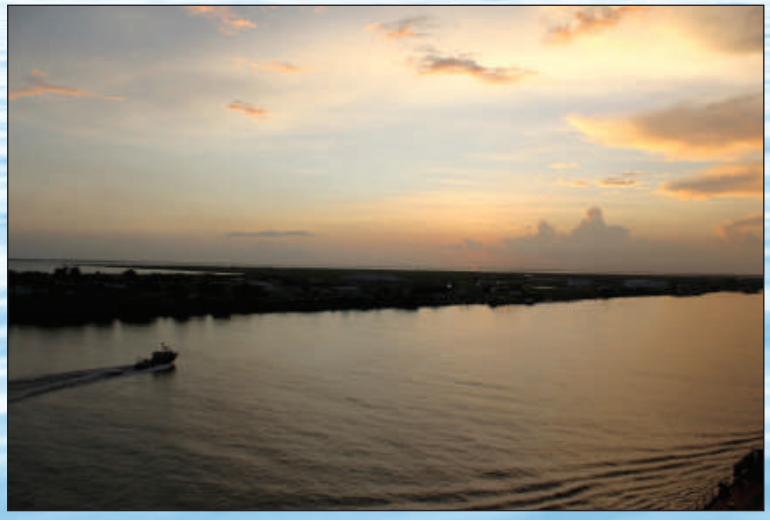
- Tak! Mam go! To on! – wykrzykiwałem szczęśliwy. A potem zwróciłem się w stronę naszego „honorowego pasażera”.

- Marian! – poprosiłem. - Trzymaj go w reflektorze, ja rzucę koło!

Tym razem Amerykanin podpłynął dość blisko i udało mi się rzucić koło tuż przed nosem ochmistrza. Przy okazji zauważyłem, że kurczowo trzyma się koła, z którym wcześniej odpłynął w ciemność.

- Łap koło! – ryknąłem, aby przekrzyczeć huk silników motorówki.

Złapał. Wisiał więc na dwóch kołach, a ja przytrzymywałem go rzutką. Powolutku przyciągałem ku motorówce. Kiedy wreszcie mi się to udało, poprosiłem Mariana, aby pomógł mi go wyciągnąć.



*Mississippi.*

- Nie da rady! – denerwował się Marian. - Za wysoka burta i za silny prąd!

Amerykanin doradził, abyśmy ochmistrza podholowali na dziób, gdzie zainstalowana

była drabinka. Tam jednak okazało się, że ochmistrz nie ma siły, aby wdrapywać się po drabince. Wówczas zdecydowałem się na utworzenie „łańcucha ciał".

- Trzymajcie mnie za nogi! – krzyknąłem.

Wychyliłem się mocno ku wodzie i tym sposobem udało nam się wspólnie wytargać ochmistrza na pokład. Zaciągnąłem go do sterówki.

Cały dygotał z wysiłku i nerwów. Chociaż było ciepło, poprosiłem Amerykanów, aby włączyli ogrzewanie. Nie na wiele to pomogło. Ochmistrz nadal chciał się rozlecieć od wewnętrznego dygotu.

- Teraz szukamy pozostałych pasów i kół ratunkowych! – poleciłem i ruszyliśmy znowu w dół rzeki. Po dziesięciu minutach mieliśmy wszystko. Jedynie plastikowa torba z zakupami ochmistrza utonęła mi przed nosem. Dopiero teraz dotarło do mnie, co się właściwie stało.

Nie zdążyłem powiedzieć załodze o wypadku. Nie zdawałem sobie nawet sprawy, że cała nasza akcja ratunkowa trwała aż pół godziny. Dla mnie były to zaledwie minuty! Skoczyłem więc do ukaefki.

- *Uniwersytet Jagielloński*! Woła kapitan!

- Odpowiada - *Uniwersytet* – zgłosili się natychmiast.

- Wyciągnęliśmy ochmistrza. Żyje!

- Chwała Bogu! Myśleliśmy, że już po nim!

Tymczasem ochmistrz przyszedł z lekka do siebie i nawet przestał dygotać.

Wtedy zaczął mi dziękować.

- Niech pan podziękuje Panu Bogu – odrzekłem cierpko. – Wszyscy mówią, że to cud!

I jak tu nie wierzyć w cuda?

## BRAZYLIA

- Jezus Maryja, toniemy!- krzyczał w słuchawce wachtowy motorzysta na *m/s „Maciej Rataj"*.

- Jak to, toniemy? – zapytał ze spokojem oficer służbowy. - Przecież stoimy w stoczniowym doku, jakieś trzy metry nad powierzchnią wody!

- Ale w maszynie jest pełno wody, już ponad płyty podłogi! I ciągle jej przybywa! –krzyczał nerwowo motorzysta.

- Skąd, u diabła, ona się bierze? - zastanawiał się głośno oficer. - Może z balastów, bo przecież napełniamy je z wozu strażackiego?...

Rzucił słuchawkę i pobiegł szukać budowniczego, a marynarz wachtowy zakręcił tymczasem lecącą wodę do balastów. Okazało się, że wodę przepuszczał zawór - stocznia nie dokręciła rurociągu w maszynie, przez co woda szła nie do balastów, lecz prosto do maszyny. Szybko skręciliśmy rurociągi, po czym wypompowaliśmy wodę z maszyny na stoczniową barkę. I tym akcentem skończył się remont, zeszliśmy z doku i ruszyliśmy w rejs.

Nagle na torze Szczecin - Świnoujście, zadzwonił starszy mechanik.

- Kapitan, dalej nie pojedziemy, silnik się grzeje, nie ma chłodzenia.

- *Chief* – odpowiedziałem. - Musimy płynąć jeszcze kawałek, kotwicę możemy rzucić dopiero na mijance w Policach...

- OK., spróbujemy wytrzymać, ale woda w ogóle nie dochodzi do silnika, temperatury rosną, silnik może za chwilę się zatrzeć i stanąć...

Tuż przed rzuceniem kotwicy zadzwonił znowu.

- Znaleźliśmy uszkodzenie, urwała się zasuwa zaworu wody morskiej i zamknęła dojście wody chłodzącej silnik. Puściliśmy *by pasem* i już mamy chłodzenie, możemy jechać dalej...

Ten zawór, podobnie jak cały statek, remontowała Szczecińska Stocznia Remontowa *„Gryfia”*.

Jeszcze raz okazało się, że na i po stoczni trzeba być czujnym jak *żuraw*.A potem nasz ukochany *„Maciej Rataj”*, tak udanie odmalowany i wyremontowany w szczecińskiej stoczni, załadował potas w łotewskim Ventspils i wyruszył w daleką podróż do Brazylii. Zafundowano nam aż cztery porty wyładunkowe, a płynąć miała z nami matka chrzestna statku, pani Krystyna Krzemińska. Był to nie tylko jej pierwszy rejs *chrześniakiem*, ale w ogóle dziewicza podróż morska.

Trzeba przyznać, że pogoda sprzyjała, bo pobujało tylko trochę na *Finistrze*. Pomału doprowadzaliśmy statek do jakiego takiego porządku, reperując to wszystko, co zepsuła stocznia. Wolny czas zapełnialiśmy oglądaniem zakupionej ze składek załogi *satelitarki*, i aż do *Kanarów* łapiemy trzy polskie programy, pasjonując się zażartą walką o fotel prezydenta RP, stoczoną między Kwaśniewskim a Wałęsą. Niekiedy przesiadywaliśmy w statkowym basenie, albo dusiliśmy się w oparach sauny. Wieczorami część załogi rozgrywała turnieje ping-ponga, a mechanicy z zapałem pogrywali w kości. W soboty fundowaliśmy sobie szaszłyk na pokładzie, przeplatany rożnymi konkursami sprawnościowymi. Wreszcie, po niemal trzech tygodniach przelotu, pojawiliśmy się na redzie Salvadoru, stolicy brazylijskiego stanu Bahia, leżącego w malowniczej Zatoce Wszystkich Świętych, czyli po ichniemu – Todos os Santos. Zacumowaliśmy w Aratu, oddalonym 50 km od Salwadoru, dawnej stolicy Brazylii. Wyładunek trwał półtorej doby, więc czasu na zwiedzanie za wiele nie było. Właśnie z tego powodu postanowiłem ten czas jakoś przyzwoicie zorganizować. Powiedziałem agentowi, że mamy na pokładzie VIP-a (Matkę Chrzestną), a on zaproponował nam zwiedzanie Salvadoru. Zapakowałem moją kamerę video, ufając że dwumilionowa stolica najczarniejszego stanu Brazylii nie tylko będzie tętnić życiem, ale że również zaprezentuje nam dużą porcję swoistej egzotyki.

*m/v „Maciej Rataj”.*

Rzeczywiście, Salvador tętnił życiem. I to tak dalece, że w centrum miasta utknęliśmy w korku, powstałym w wyniku strzelaniny. Kierowca powiedział, że ktoś kogoś zastrzelił,

a krew na chodniku, to tutaj normalne. W końcu jednak udało nam się podjechać na potężny targ dla turystów, zwany *Mercado Modelo*. Była to potężna drewniana buda o półkolistym dachu, otoczona z trzech stron przez niezliczoną ilość straganów, których właściciele handlowali dosłownie wszystkim, czym tylko się dało. *Mercado Modelo* usytuowane było w bliskim sąsiedztwie portu, w tak zwanym Dolnym Mieście. Wszakże z tej perspektywy doskonale było widać również zabudowania Górnego Miasta, gdzie dojechać można było imponującą windą, kursującą po zboczu. Pejzażu dopełniał wielgachny pomnik, który marynarze nazywali *słonie zetknięte dupami*.

Przy *Mercado Modelo* można było również kupić masę pamiątek. Mama chrzestna, pani Krzemińska, kupiła *drzewko szczęścia*, z przepięknymi kamieniami posadowionymi na gałęziach. Mnie z kolei skusił *berimbau*, dziwaczny instrument muzyczny w kształcie łuku z rozpiętą struną. Uderzając pałeczką i rytmicznie przyciskając do brzucha pustą skorupę kokosa, słyszało się tradycyjne rytmy afro-brazylijskie. Potem, na placu, zauważyłem dwóch czarnych tancerzy, tańczących w rytm tej muzyki. To była *capoeira*, taniec walki.

I rzeczywiście – przypominał walkę *kung-fu*, bowiem tańczący markowali ciosy rękami i nogami, wykonując przy tym akrobatyczne ewolucje.

Kończąc temat zakupów dodam, że w *Mercado Modelo* nabyłem jeszcze maski, używane przez czarowników w trakcie *Macumby*, jak również kapelusz *Olodum*, który później zasilił moją bogatą domową kolekcję nakryć głowy z całego świata.

Po zakupach w *Mercado Modelo* wjechaliśmy oryginalną windą na Górne Miasto, skąd roztaczał się urzekający widok na port i zatokę Todos os Santos, w której centrum tkwiły ruiny starej fortecy, przypominające na wpół zatopiony rondel. Potem wyruszyliśmy na zwiedzanie nielicznych z dwustu kościołów miasta. Niektóre zrobiły na nas naprawdę wielkie wrażenie, na przykład Catedral Basilica oraz São Pedro Dos Clerigos. Zmęczeni, ale zadowoleni z wycieczki, powróciliśmy na *„Macieja Rataja”*. A nazajutrz wypływaliśmy już do Maceio.

A tymczasem Maceio obchodziło właśnie 180-tą rocznicę nadania praw miejskich oraz religijne święto Naszej Pani, czyli Nossa Senhora. W przypadku tego święta religia chrześcijańska pomieszana jest z afrykańskimi tradycjami, wierzeniami i czarami, która to mieszanka zwana jest *Macumbą*. Na piasku nadmorskich plaż odbywały się tego dnia najdziwniejsze obrzędy. Tańczyły grupy tancerzy w narodowych strojach. Bębny i inne rytmiczne instrumenty, podobne do *Berimbau,* wprawiały tancerzy w trans, polegający w tym przypadku na ustawicznym kręceniu w kółko. W centrum zdarzenia ustawiono figurę obsypanej kwiatami Matki Boskiej, wokół której szalały tańczące i zawodzące kobiety. Nieopodal zauważyłem bogato przystrojoną lalkę otoczoną palącymi się świecami i dziwnymi *liturgicznymi* przedmiotami, których przeznaczenia nie byłem w stanie odgadnąć. Tańczący ludzie co pewien czas padali na piasek, tarzając się wokół figury, a ich przywódca duchowy – *Pai de Umbanda* – intonował nową pieśń, po czym namaszczał tańczących wonnymi olejkami i obejmował, kropił wszystkich wokół jakimś pachnącym płynem i obejmował specjalnymi uściskami *(Um abraco do Umbandeiro-uścisk czarownika),*trzymał ich głowy w dłoniach, przekazując im łaskę ducha. Ten niesamowity krąg oświetlały dziesiątki świec.

Wieczorem *Macumba* zalała już całą plażę. Ludzie, nieustannie tańcząc i śpiewając, wnosili do wody udekorowane kwiatami statki, zapewne po to, aby popłynęły na

ocean i dalej w szeroki świat. Po co? Mogłem się tylko domyślać, ale w myśleniu przeszkadzały mi efektowne fajerwerki i sztuczne ognie. I to one w końcu spowodowały, że wieczorne niebo nad nami było intensywnie kolorowe.

Naturalnie, wzięliśmy czynny udział w uroczystości. Tańczyliśmy i śpiewaliśmy razem z tłumem, a nawet weszliśmy za nim do wody. Zaś kobiety, odziane w długie białe suknie, z turbanami na głowach, pozostały za naszymi plecami, czyli na plaży, gdzie nadal oddawały się rytualnym śpiewom i tańcom. Tymczasem grupa mężczyzn, najwyraźniej specjalnie dobrana, weszła do wody, a potem – łodzią – wywiozła w morze upiększony kwiatami statek, w środku którego pyszniła się figura Matki Boskiej. Przyglądałem się temu widowisku i nie mogłem oprzeć wrażeniu, że uczestniczę w naszej Nocy Świętojańskiej. Może Brazylijczycy Polaków podejrzeli?

Muszę wyznać, że Maceio wydało mi się ładne, choć dopiero szykowało się do karnawału i najazdu turystów. Kiedy tam przyjechaliśmy, *fiesta* trwała już od tygodnia.

Na placach i ulicach tłumy tańczyły do białego rana. Właściwie był to nieustanny festiwal orkiestr i zespołów, napędzany przez nieznane siły. Na promenadzie wzdłuż plaży zbudowano liczne sceny i trybuny, wyszykowane do następnych występów, których uczestnicy dopiero mieli przyjechać.

Idąc promenadą i podziwiając wysiłek organizatorów, załoga wypatrzyła bar na świeżym powietrzu *Canoa Velha***,** czyli *Stara Łódź*. Powitały nas tam dziewczyny, a solista pozwolił nawet pośpiewać przez mikrofon, krzycząc od czasu do czasu *Viva Polonia*! Rewanżowaliśmy się gromkim wrzaskiem – *Viva Brasil*! Kelner podał nam piwo, którym popijaliśmy mocną *Caipirinha*, czyli z bimbrem(*Cachaca*), cukrem, limetką i lodem. Po takiej mieszance bardzo chętnie wyryczeliśmy później słowa refrenu największego przeboju bardzo popularnego zespołu *Mamonas*, który brzmiał *voce me deixa a doidao*, czyli *doprowadzasz mnie do szaleństwa.*

Wyładunek w Maceio się przedłużał, bo brazylijscy dokerzy stosowali techniki, jak z zeszłego wieku - szuflami na plandeki i do góry. Według ich ocen, mieliśmy tu stać jeszcze tydzień. Wypożyczyliśmy zatem odkryty samochodzik *Buggi* i wyruszyli na turystyczne rozkosze. Najpierw padło na *Praia Francesa*, czyli Plażę Francuską, tutaj najsłynniejszą, a potem do knajpy *Churrascaria*, bo tam dają prześwietne żarcie. Za jedyne dziesięć *dolców* można było zjeść tyle, ile żołądek zmieści. Postanowiliśmy sprawdzić ile zjemy.

Byliśmy pod wrażeniem. Kelnerzy w ludowych strojach roznosili różne mięsiwa, nabite na ostrza szpad, prosto z grilla, a w dodatku upieczone na trzy sposoby - wypieczony, średnio wypieczony i krwisty. Niektórym naszym załogantom udało się skosztować po plasterku każdego z trzydziestu gatunków mięs, ja wysiadłem już po czternastu. A jeszcze kusił szwedzki stół z dodatkami i przyprawami, z którego można było korzystać do woli. Wieczorami tańczyliśmy w znanej już nam *Canoa Velha*, gdzie kokietowały dziewuchy tak piękne, że niektórzy marynarze dostawali oczopląsu.

Wynajętym *Buggi* jeździła cała załoga, przeważnie zwiedzając miasto, ale też urządzając pikniki przy ognisku na plaży. Z kolei matkę chrzestną naszego *Rataja*, panią Krzemińską, oraz mnie na rozmaite wycieczki i smakowite owoce morza zapraszał agent.

A na statku witałem i żegnałem moich brazylijskich gości, tych oficjalnych i tych mniej oficjalnych, grając na *Berimbau*, rozmawiając w łamanym

portugalsko-hiszpańskim narzeczu i obejmując ich dwa razy, co oznacza *Um abraco do Macumbeiro*, czyli przyjacielski uścisk czarownika. Takim zachowaniem wzbudzałem nie tylko wesołość, ale nawet odruchy przyjaźni, a czasami strach. W ten sposób udawało mi się załatwić wiele trudnych spraw. Czy można się dziwić, że żal było wyjeżdżać z tego pięknego i przyjacielskiego miasta, chociaż – prawdę mówiąc - na dłuższy postój nie starczyłoby mi już pieniędzy.

Z Maceio popłynęliśmy do Recife. Ale nie weszliśmy z marszu, tylko stanęliśmy na redzie. Ledwie rzuciliśmy kotwicę, a już nas poinformowano, że postoimy na niej tydzień. Musieliśmy jakoby poczekać aż zwolni się miejsce przy klei. Po męczącym tygodniu pilot wreszcie wlazł na burtę, a nam wówczas zepsuła się akurat winda kotwiczna. No i klops. Pilota zaczął trafiać szlag, chciał schodzić, bo za nami w kolejce na wejście czekały inne statki. Musiałem użyć wszelkich moich perswazyjnych wdzięków, a nawet *Macumby*, aby udało się ugłaskać pilota i uruchomić windę kotwiczną. Znowu się udało.

W porcie agent z policją położyli mi do podpisu dokument, w którym miałem przyjąć do wiadomości, że *dziewczynki* na statku są zabronione. Za złamanie tego zakazu groziły mi srogie finansowe kary. Naturalnie, zdenerwowałem się, bo przecież nie mogę odpowiadać za cudze czyny. Co bowiem będzie, jeśli któryś z marynarzy przygada sobie panienkę i przemyci ją na pokład pod osłoną nocy? Goście, jakby wyczuwając moje lęki, karmili mnie opowieściami, jak to za podobne grzeszki argentyński kapitan przesiedział w tutejszym więzieniu trzy dni. W dodatku zapłacił trzy tysiące dolarów kary! A biedak był czysty jak łza, o niczym nie wiedział, bo w rejsie był z żoną i synem! Wściekłem się i odparłem, że do diabła z takimi przepisami, w myśl których odpowiada nie ten, który nabroił! Przecież na burcie stoi brazylijski wachtowy i to on powinien pilnować, aby dziewczynki na pokład nie wlazły! A jeśli wejdą – to on musi odpowiadać!

Potem o tej przykrej rozmowie szybko zapomniałem, bo za bulajem wabiło nas Recife, czyli dawne Pernambuco. Tak na oko, trzy miliony mieszkańców plus kilkukilometrowa panorama hoteli, ciągnących się nad plażą Praia Boaviajem, czyli Dobrej Podróży. Plaża rzeczywiście piękna, zaś hotele przeważnie czterogwiazdkowe. W nich to niezliczona ilość barów i restauracji, zapraszających turystów świetną muzyką. Gdzieniegdzie nocne lokale ze *stripteasem*, *macumbą* i *lambadą*. Żyć nie umierać.

Ale w dzielnicy portowej pozytywnie zaszokowała nas odrestaurowana stara dzielnica, zbudowana w połowie XVIII wieku przez Holendrów. Było to kiedyś centrum handlowe, przekształcone z czasem w dzielnicę burdeli. Aż wreszcie miasto zdecydowało się wygonić panienki i odbudować stylowe, bogato zdobione, czteropiętrowe kamienice. Kiedy wszystko było gotowe, domy zostały przekazane biznesmenom. W ten sposób zagościły tu liczne urzędy, zmieściło się też biuro naszego Agenta. Najwidoczniej jednak jakieś echa *dawnych dobrych czasów* w odrestaurowanych murach pozostały, bo któregoś wieczoru - wracając na *„Rataja”* – wpadliśmy na mały bar *San Francisco*, brudniejszy od *Brudnego Wacka*.

Dziewczyny były tam brzydkie, jak noc. Ostatni sort. Pijane i nabuzowane narkotykami tańczyły wprost na ulicy, a wśród nich jedna z gołym brzuchem, chyba w dziewiątym miesiącu ciąży. Wszystkie te czarownice natrętnie namawiały nas na miłość.

Z dużym wahaniem usiedliśmy przy stolikach na ulicy, aby wypić po piwie. Ale strach nam jeżył włosy, bo nawet pić ze szklanki było tam niebezpiecznie. AIDS latał

w powietrzu! Nagle zauważyliśmy, że w stronę tego całego bałaganu *zezuje* z daleka brazylijska policja konna. Szybko złapaliśmy taksówkę i – myk! - na statek. Lepiej być z daleka od takich zdarzeń.

Któregoś upalnego popołudnia odwiedzili nas żeglarze z polskiego jachtu *„Antica”*, stojącego w marinie lokalnego Klubu Żeglarskiego. Był wśród nich Jerzy Wąsowicz, dowódca i właściciel jachtu oraz Andrzej, mechanik i zarazem kucharz, którego nazwisko nie utrwaliło mi się. Pływali już po świecie cztery lata. Wyruszyli z Gdańska. Potem zaliczyli całe Morze Śródziemne i ruszyli na Stany. Następnie rzekami – Mississippi! - dotarli do Zatoki Meksykańskiej i dalej – na Karaiby. Później mieli Kanał Panamski i oceaniczną Polinezję, gdzie spędzili dwa lata. Dopłynęli do Australii, a następnie Papui i Indonezji, miejsca dzikie, że aż strach. W końcu tego gigantycznego żeglowania pojawił się Ocean Indyjski i południowoafrykański Kapsztad. Jeszcze skok przez Atlantyk i – Recife!

W Kapsztadzie zabrali na jacht pewne małżeństwo Anglików, przygotowujące się do rejsu dookoła świata swoim własnym jachtem. Teraz Polacy zaprosili nas na *„Anticę”*, stary kuter rybacki, który w kraju przysposabiali do dalekich podróży aż przez dziesięć lat.

Poszliśmy. Atmosfera spotkania była przepiękna. Popijaliśmy, tańcowaliśmy, opowieści nie chciały się kończyć. Na widok polskiego chleba i kiełbasy, jakie przynieśliśmy w darze, gospodarze ucieszyli się, jak dzieci. W spotkaniu brał udział Klemens Grzegorski, kapitan *„Bona Terry”*, szczecińskiego jachtu, zacumowanego w tej samej marinie. Zasiedzieliśmy się, bo mrożących krew w żyłach opowieściom nie było końca. Przy pożegnaniu, zaprosiliśmy gościnnych gospodarzy na *„Macieja Rataja”*.

Następnego dnia urządziliśmy na pokładzie taki zwany uroczysty szaszłyk. Były żeglarskie piosenki i ponownie niekończące się opowiadania. Marynarze i żeglarze to przecież jedna brać, zrozumieją się zawsze. Więc żeglarze, ujęci nastrojem szaszłykowego spotkania, wpisali się do księgi pamiątkowej. W finale pozostawili nam swojego kolegę Jana Borowika, artystę malarza, który dotychczas z nimi płynął, a teraz zapragnął wrócić do Europy naszym *„Maciejem Ratajem”*. Kiedy dzielni żeglarze z *„Antyki”* odchodzili, pożegnaliśmy ich syrenami.

A potem *„Antica”* wypłynęła na Karaiby, a my też się wreszcie ruszyliśmy, zmierzając na południe - do Rio Grande. Ogarnął mnie melancholijny nastrój, bo właśnie szły święta Bożego Narodzenia, moje ósme kolejne święta na morzu! Wyliczyłem, że Wigilia wypadnie gdzieś na wysokości Rio de Janeiro. W pobliżu miał być w tym czasie polski żaglowiec *„Iskra”*, właśnie kończący wtedy swój rejs dookoła świata. Zamierzałem wywołać go na ukaefce, ponieważ miałem do niego sentyment. Otóż swego czasu płynąłem na pokładzie *„Iskry”* w charakterze opiekuna grupy dzieci, które znalazły się na morzu w nagrodę za zwycięstwa w rozmaitych morskich konkursach i olimpiadach. Sympatyczny Komendant *„Iskry”*, komandor Czesław Dyrcz, wpisał mi wtedy do książeczki żeglarskiej stanowisko - *Dubler Kapitana*, czym zawsze się szczycę.

W Wigilię załoga zasiadła przy wspólnym, bogato zastawionym stole. Szef kuchni zaserwował aż ćwierć setki wspaniałych potraw. Była też – jakżeby inaczej? – statkowa choinka. Po moich życzeniach, skierowanych do marynarzy i ich rodzin, motorzysta Łukasz odczytał fragment Ewangelii według Świętego Łukasza. Wzruszające życzenia złożyła mama chrzestna statku, pani Krzemińska, wręczając nam w prezencie

Biblię. Wielkie zdziwienie wszystkich wywołało pojawienie się na wieczerzy Świętego Mikołaja. Skąd na statku Mikołaj? Przyleciał helikopterem? Czy też przyniosły go anioły? Wszystko się wyjaśniło, gdy zauważono przy stole brak mamy chrzestnej... Mikołaj złożył pod choinką prezenty, po czym zasiadł – zasiadła? – do ucztowania. We wspanialej atmosferze, obżerając się delikatesami, śpiewaliśmy kolędy do późnej nocy.

Tuż przed Sylwestrem dowiedziałem się od *shipchandlera*, nawiasem mówiąc Polaka, że w Rio Grande działa Polski Związek i Klub *Orzeł Biały*. Z jego pomocą, zaprosiłem więc reprezentantów klubu na nasz statek, który już stał wówczas w porcie. Na przyjęcie przybyło sześć osób, w tym dwóch prezydentów klubu z małżonkami. Jeden z nich - Polak, mówił słabo po polsku, a drugi - Brazylijczyk, był z kolei mężem Polki. Oprócz *shipchandlera*, który był panem w wieku 75 lat, a wyemigrował z Polski mając tych lat trzynaście - wszyscy pozostali goście urodzili się już w Brazylii. Mimo trudności w porozumiewaniu się, spotkanie przebiegło w nadzwyczaj sympatycznej atmosferze. Goście byli wręcz wzruszeni naszą gościnnością. Prezydent zaprosił załogę *„Rataja”* na bal sylwestrowy, jaki miał się odbyć w salach klubu *Orzeł Biały*.

Bal zaczynał się po północy, bo zwyczajowo wszyscy najpierw witali Nowy Rok w domu, a potem dopiero wybierali się na ów bal. Witaliśmy więc Nowy Rok trzy razy. Najpierw *krajowy* o dwudziestej pierwszej, potem brazylijski o północy, a trzeci już na balu, z całym tutejszym hałasem i ceremoniałem.

Do klubu wybrała się połowa załogi. Dech nam wszystkim zaparło, gdy ujrzeliśmy, że w olbrzymiej sali, nad którą królował Orzeł Biały, tańczyło dwa i pół tysiąca młodzieży. Prezydent, ten mówiący po polsku, z dumą oprowadzał nas potem po klubie, pokazując na piętrze wspaniale wyposażoną kręgielnię i klubowe biura. W gabinecie prezydenta, na czołowej ścianie królował obraz Matki Boskiej, z mocnym napisem – *Czenstochowska.*

Okazaliśmy takt wobec błędu, bo nie wypadało zwracać uwagi sympatycznemu gospodarzowi. Bo może taki właśnie sposób pisowni powodował, że łatwiej było im wymawiać? Dlatego całą uwagę skupiliśmy na galerii stuletnich portretów pionierów, którymi obwieszone były ściany. Owi dzielni Polacy w odległej przeszłości zakładali klub! Zwiedziliśmy również starą bibliotekę, zawierającą prawdziwe *białe kruki*, były to książki przywiezione sto lat temu przez polskich osadników.

A potem już zanurzyliśmy się w szampańskiej sylwestrowej zabawie i suto zastawionym stole. Przyjmowano nas wszędzie bardzo gościnnie, a tańczyliśmy do białego rana. Wszakże najwięcej radości sprawił mi tej upojnej nocy pewien młody chłopak, który przyszedł nas uściskać, powtarzając cały czas - *Ja szczęśliwy bardzo mówić po polsku, ja Jaśniewicz!*

Następne dni spędziłem na przyjęciach w pięknym domu reprezentacyjnego brazylijskiego piłkarza, no i oczywiście na rewanżowych przyjęciach na statku. Poznałem piękną wdowę Margaritę, która usilnie namawiała mnie na pozostanie w Brazylii. Serce jednak nie sługa, wszędzie dobrze, ale w domu najlepiej. Ruszyliśmy więc do domu, a malarz po drodze z wdzięczności wymalował mi portert.

# JAMAJKA

Jamajka zwana „Wiosenną Wyspą", to podobno Perła Karaibów. A my, z tego naszego zardzewiałego statku, przez całe dnie oglądaliśmy tylko rurę, jaka ładowała nam aluminę. Wszelkie piękne widoki zasłaniała gęsta chmura, która stale wisiała w powietrzu i w dodatku gryzła w oczy.

W Rocky Point nikt z załogi na ląd nie zszedł. Do najbliższego miasteczka, Eaquivel, mieliśmy około pięćdziesięciu kilometrów, a żadnej komunikacji nie było. Spacerów agent nie polecał, bo w przydrożnych gąszczach jakoby czaiły się krokodyle. W Eaquivel też, jak twierdził, nie było bezpiecznie. Zresztą, na dalekie wycieczki nie mieliśmy czasu, ponieważ co kilka godzin należało *przeciągać* wzdłuż kei naszego grata, aby rura załadunkowa mogła trafić do kolejnej ładowni. Ciężkie było zatem życie *Felka Marynarza*! A przecież w piosence *„marynarz w noc się bawi, w hamaku we dnie śpi"*, czyż nie? Podczas kolejnego postoju wreszcie straciłem cierpliwość.

- Agent! – powiedziałem stanowczym tonem. - Zabieram się z tobą do Kingston. Muszę przecież w końcu zobaczyć, jak wygląda osławiona Perła Karaibów! Odkryję ją teraz ja!

- Okay, *captain*! – odrzekł bez większego entuzjazmu. - Muszę cię jednak ostrzec, że w Kingston jest bardzo niebezpiecznie.

Jamaica ma ze wschodu na zachód 152 km długości, a jej maksymalna szerokość z północy na południe wynosi 82 km, możesz ją zwiedzić całą.

*Jamajka.*

W kraju, gdzie mieszkają niecałe 3 miliony ludzi, w ostatnim roku doszło do ponad tysiąca stu morderstw, tysiąca trzystu strzelanin, prawie ośmiuset gwałtów, ponad trzech tysięcy kradzieży i trzech i pół tysiąca włamań.

Kingston, stolica Jamajki, to w dużej części slumsy zdominowane przez narkotykowe gangi. Morderstwa i wojny gangów są tam na porządku dziennym. Jamajka jest krajem o jednym z najwyższych wskaźników liczby zabójstw na mieszkańca.

- Nie ma sprawy jedziemy do Kingston, wielokrotnie bywałem w niebezpiecznych miejscach i dotychczas żyję...

Wsiedliśmy do jego *Calibry* i popędziliśmy lewą stroną krętej, wyboistej i wąskiej drogi. Od czasu do czasu dziura w nawierzchni wyrzucała auto w powietrze, a wówczas agent klął siarczyście. Wzdłuż drogi spacerowały krowy i kozy, ale zachowywały się tak, jakby wiedziały, że nie wolno nam przeszkadzać w jeździe. Agent powiedział, że tutejsze zwierzęta w ogóle *mają zakaz* spacerowania wzdłuż dróg. Widocznie jednak nie wiedziały o zakazie, albo go lekceważyły.

- Jak duża jest wasza stolica? – zapytałem, aby zabić monotonię podróży.

- Jamajka to mała wyspa, więc stolica też nie jest za wielka. Wyspę zamieszkuje około trzy miliony ludzi, połowa tego w Kingston.

- Wiesz, agent – rzekłem. – Niekiedy mówisz takim angielskim, że niewiele rozumiem...

- Bo to nie jest *czysty* angielski, a jego nasza odmiana, czyli „ *patio"- czyta się „ patła"*! To język, który powstał z pomieszania hiszpańskiego, angielskiego, afrykańskiego oraz indiańskiego.

- Jezus, Maryja! Ładna mieszanka!

- *Ya Man* - odpowiedział agent typowym jamajskim zwrotem. - Czy zrozumiałbyś coś, kapitanie, gdybym na przykład powiedział *Mi wa fi go dung di road n´buy likle food fi naym*?

- *Wow*! Zrozumiałem kilka słów, ale nie pojmuję całości...

- No to przetłumaczę. *I want to go down the road and buy little food to eat!* Teraz rozumiesz?

Potem agent opowiedział o prapoczątkach wyspy. Najpierw mieszkali na niej Indianie z plemienia Arawak. Nazywali wyspę *Yayamaca*, co znaczy *Wyspa drzew i wody*, bo Jamajka słynie z pięknych rzek i wodospadów, które wypływają z wysokich gór, gęsto porośniętych lasami. A te góry to *Blue Mountains*. Ich najwyższy szczyt sięga 7400 stóp, czyli około dwóch i pół kilometra. Nawiasem mówiąc, nie ma osobnej nazwy, a nazywa się po prostu – *Szczyt*.

Kiedy opowiadał, rozglądałem się wokoło. Widziałem odległy łańcuch niebieskawych gór, pokrytych tropikalnymi lasami, wśród których perliście błyszczały w słońcu białe domki osiedli. To tam, na zboczach, ulokowali swe piękne wille najbogatsi ludzie Jamajki.

A dlaczego? Bo na zboczach *Blue Mountains* temperatura nigdy nie przekracza dwudziestu pięciu stopni, podczas gdy u podnóża sięga czterdziestu. To tam, wysoko na zboczach gór, ciągną się rezerwaty przyrody, łagodnie szumią mineralne wodospady i śpiewa kolorowe ptactwo. W licznych jaskiniach można jeszcze znaleźć ślady koczujących tu kiedyś Indian, piratów i zbiegłych z plantacji niewolników.

Tymczasem wzdłuż naszej drogi rozlewał się całkowicie inny pejzaż. Usadowiły się tu bowiem *wille* biedoty. Zbite z desek i zardzewiałej blachy, porażały swą brzydotą. Może właśnie dlatego niekiedy wisiał na nich szyld *Beauty Saloon*? Agent zatrzymał *Calibrę* przy przydrożnym straganie. Właścicielem tego cuda był jakiś nieprawdopodobnie czarny typ, u którego agent kupił torebkę orzeszków. Nie chciałem jednak ich jeść, gdyż obawiałem się jakiejś nieznanej tropikalnej zarazy.

*Blue Mountains (2.256 m).*

Potem ruszyliśmy dalej i zauważyłem, że hojna natura rekompensowała wszechobecne tu brzydotę i brud, które *wyprodukował* człowiek. Wszędzie bowiem rosły przepiękne krzewy, na ogół obsypane wielobarwnymi kwiatami. W powietrzu tańczyły olbrzymie motyle o tęczowych skrzydłach. W przydrożnych kąpieliskach baraszkowały dzieciaki, rozkoszując się błękitną wodą, spływającą tu prosto z gór. Nad głowami przelatywały nam niebywale delikatne ptaki, białe, o długich szyjach, a ponad nimi szybował czarny jastrząb. Istny raj!

I nagle z sielanki wyrwały mnie dwa sępy na drodze, brutalnie szarpiące martwe ciało przejechanego kota! Zaś mój kierowca, agent, niczym niezrażony nadal ciągnął swą opowieść.

- W 1494 roku wylądował na Jamajce Kolumb. Ogłosił wyspę terytorium hiszpańskim. Hiszpanie jednak jej nie zasiedlali, bo nie znaleźli tu złota. Stworzyli jedynie plantacje, które miały zaopatrywać ich statki, zdążające do Europy. Choroby, które przynieśli oraz niewolnicza praca, zdziesiątkowały tutejszych Indian już w połowie XVII wieku.

Z braku lokalnych rąk do pracy, zaczęto więc na plantacje sprowadzać niewolników z Afryki. Niebawem jednak na Jamajkę nabrali apetytu angielscy piraci. Dowiedzieli się o zgromadzonym tu bogactwie i kilka razy złupili ówczesną stolicę, St. Jago de la Vego, która obecnie nosi nazwę Spanish Town. W 1655 roku admirałowie Penn i Venables podbili Jamajkę i ogłosili ją brytyjską kolonią. W reakcji na te wydarzenia uciekło w wyższe rejony gór bardzo wielu niewolników. Przez lata górskiej izolacji wytworzyli własną kulturę, opartą na afrykańskich tradycjach. Anglicy nazywali tych ludzi *Maroons*. Chcieli ich wyłapać i zniszczyć, ale nie potrafili dać sobie z tym rady. W 1739 roku musieli wreszcie przyznać im autonomię.

- Nie sądzisz, agent, że mimo wszystkich okropieństw, były to jednak piękne czasy? – zapytałem.

- Bo ja wiem? – odparł powątpiewająco. – Byłbym wówczas niewolnikiem...

Z pewnością były to czasy ciekawe. Anglicy kontrolowali Jamajkę przez prawie

trzysta lat. Tacy piraci, jak sir Henry Morgan, późniejszy gubernator wyspy, wykorzystywali ją jako bazę wypadową do kolejnych korsarskich wypraw. Najważniejszym celem morskich rabusiów były hiszpańskie statki, przewożące złoto do kraju. Na skutek tych wszystkich praktyk Jamajka została nazwana Perłą Karaibów, a Port Royal – najbardziej niegodziwym miastem świata. W 1833 roku zniesiono niewolnictwo. Ale prawdziwą niepodległość uzyskaliśmy dopiero w 1962 roku...

Przelecieliśmy przez rynek Spanish Town z szybkością sześćdziesięciu mil na godzinę. Policjantka, oparta o zegar z hiszpańskich czasów, najpierw oniemiała, a potem pogroziła nam palcem.

- Jaki tu macie limit szybkości? – zapytałem agenta.

- W mieście trzydzieści mil na godzinę, ale w praktyce nikt tym się nie przejmuje!

- Widzę, że macie tu sporo kościołów – zmieniłem nagle temat.

- O tak! – odrzekł żywo. - Mamy największe zagęszczenie kościołów na świecie, ale powiadają, że barów jest dwa razy więcej...

- A jakie religie są tu obecne? – chciałem jeszcze wiedzieć.

- Znajdziesz kościoły katolickie, anglikańskie, metodystów, prezbiteriańskie, baptystów, adwentystów Siódmego Dnia, ale też żydowskie synagogi, muzułmańskie meczety oraz siedziby najróżniejszych sekt. Spotkasz tu, *captain*, afrykańską Pokuminę i Czarną Magię. Wszystko, czego sobie tylko życzysz...

- A ty, agent, wierzysz w tę Czarną Magię?

- Myślę, że jeśli ktoś w coś mocno wierzy, to mu się to w końcu sprawdzi...

Tymczasem wpadliśmy już do centrum Kingston, mijając po drodze kilka samochodów najpiękniejszej na świecie marki *Lada*. Śródmieście stolicy prezentowało się nieźle. Wszystko tu wyglądało bogato - banki, wieżowce, domy handlowe, no i oczywiście KFC, z Mac Donaldem. Poza centrum czaiły się jednak dzielnice biedoty, brudu i gwałtu.

- *Captain*, zawiozę cię do hotelu, a odbiorę jutro rano, gdy będę jechał na statek. Może tak być? Tylko pamiętaj, nigdzie nie chodź piechotą, bo tutaj jest naprawdę niebezpiecznie... Ale niebezpieczeństwo zawsze mnie kusiło…

*Kingstone.*

I odjechał. Za jedyne siedemdziesiąt dolarów wynająłem ładny, klimatyzowany pokój z dużym łóżkiem, wanną i telewizorem. Hotelowy *boy* oprowadził mnie po hotelu i poczułem się jak na wczasach. Potem zasiadłem przy barze, ulokowanym nad basenem. Powoli sączyłem zimne piwko, przysłuchując się ożywionej dyskusji międzynarodowego bractwa na temat tutejszego sportu. Rzeczywiście, mała Jamajka wydała wielu wspaniałych sportowców, szczególnie lekkoatletów. Ale najbardziej zadziwiły mnie ich osiągnięcia w bobslejach. Przecież tu nie ma śniegu, ani torów bobslejowych! Okazało się, że trenują na stromych uliczkach, pchając w dół stare samochody. W telewizorze, jaki wisiał nad barem, kończył się właśnie mecz piłki nożnej z Brazylią. Jamajka przegrała tylko 1:0, a wcale nie była gorsza! Na drugim ekranie leciały czterodniowe zmagania w krykiecie. Był to już setny mecz z Anglią i podobno Jamajczycy większość spotkań wygrali.

W końcu miałem dość dyskusji Anglików z Niemcami na temat jamajskiego sportu. Powędrowałem więc kwietnymi alejkami na zwiady. W hotelowej restauracji było znacznie ciekawiej, bo odbywało się tam weselne przyjęcie! Wszakże klimatyzowane wnętrza, sztuczny hotelowy światek i kwietne kompozycje mniej mnie pociągały, aniżeli nieznane niebezpieczeństwa, jakie rzekomo miały na mnie czyhać na ulicach Kingston. Długo zwalczałem pokusę, ale w końcu jej uległem. Pamiętałem jednak, że Agent ostrzegał, abym nie pokazywał dolarów, bo natychmiast mnie okradną. Wymieniłem więc nieco amerykańskiej waluty na *jamajki* i spacerkiem ruszyłem na spotkanie przygody.

*Panorama Kingston.*

Szybko zauważyłem, że agent miał rację. Tu było rzeczywiście niebezpiecznie. Spacerując po centrum miasta, nieustannie byłem zaczepiany. A to oferowano mi narkotyki, a to dziewczynę. Oto jakiś *czarnuch* z czupryną jak kopka słomy domagał się pieniędzy. Odganiałem się od natrętów, jak tylko umiałem, nieustannie z dłonią

w kieszeni, aby myśleli, że mam w niej pistolet. Jednak prawdziwy strach ogarnął mnie, gdy jakiś typ szedł mi tuż za plecami i coś tam wykrzykiwał groźnym tonem. Wszakże udawałem, że jestem panem sytuacji i wcale go się nie lękam. Policji na ulicach nie było. Z rzadka tylko, przed jakimś bankiem lub hotelem, pokazywał się strażnik. W pewnej chwili nieoczekiwanie wpadłem na grupę czarnych obdartusów, tarasujących chodnik. Wyglądali groźnie. Zwisały im do pasa strąki brudnych włosów, długie noże ostrzyli na kamieniach chodnika, a w oczach mieli morderstwo. I znowu zastosowałem wypróbowaną uprzednio taktykę, ruszając prosto na nich. Zdziwieni, rozstąpili się i mnie przepuścili. Coś tam potem za mną pokrzykiwali, ale udawałem, że się tym wcale nie przejmuję. Pomyślałem jednak, że następnym razem moja sztuczka może już nie wypalić i w końcu oberwę długim nożem w plecy. Postanowiłem zatem znaleźć jakiś bezpieczny bar. Trafiłem na jakieś ciemne podwórko, skąd dolatywała muzyka. Tam, w rozlatującej się budzie stała lodówka i grało radio, a wokół kiwało się kilku silnie nabuzowanych *czarnuchów*. Na ułamek sekundy otwarli pijane oczy, które natychmiast zrobiły im się wielkie, kiedy zobaczyli białego. Ale zanim zdołali jakoś nieprzyjaźnie zareagować, obróciłem się na pięcie i odszedłem.

No, ale wszystko w końcu może człowiekowi się znudzić. Miałem już dość poszukiwań na ulicach miasta. Złapałem zatem taksówkę i zapytałem, gdzie mają w centrum Kingston jakiś porządny bar, w którym da się spokojnie wypić piwo.

- Idź do hotelu – odrzekł taksówkarz. - Tylko tam jest bezpiecznie..

- Właśnie stamtąd wyszedłem...

Ale skorzystałem z jego rady i ruszyłem na poszukiwanie jakiegoś bliskiego hotelu. Idąc tak ulicami, natknąłem się w pewnej chwili na oszklone drzwi, prowadzące do dużej sali, a tam właśnie modliła się spora grupa ludzi. Na ścianie sali wisiał krzyż, a nad nim umieszczono napis *Jesus Christi Lord*. Lubię wszelkie niezwykłości, więc natychmiast zapomniałem o piwie i wszedłem do środka. A tam dwóch młodych jakby księży, biegało w kółko, krzycząc do mikrofonu *W imieniu Pana pozbądźcie się szatana!*

Przez chwilę ulegałem błogiemu złudzeniu, że nie zostałem zauważony. Tyle się tam bowiem działo! Oto grupa wiernych trzymała się za czarne głowy, przy okazji trzęsąc się, jak w chorobliwym transie. Co pewien czas ów *ksiądz* dopadał którejś ze swoich owieczek i przewracał ją na ziemię. Łypnął okiem i już był przy mnie. I też chciał mnie przewrócić, wcześniej wciągając w tłum wiernych, który tymczasem wył nabożne pieśni! Naturalnie, nie pozwoliłem mu na to. Powiedziałem, że przyszedłem tylko popatrzeć. Przyjrzał mi się i skinął przyzwalająco głową. I teraz nie wiem, czy szatan wyszedł z podrygujących w sali wiernych. Ale wiem, że wyszedł ze mnie, bo natychmiast uciekłem do knajpy.

Hotel był pięciogwiazdkowy. W barze tkwiło kilku białych, a na dużej sali siedziało wiele mieszanych par. Doszedłem do wniosku, że tak właśnie musi wyglądać śmietanka towarzyska stolicy. Ciemne dziewczyny ubrane były wieczorowo i wszystkie, jakby je specjalnie wybrano - zgrabne i śliczne. Przypomniałem sobie nagle, że dziś mamy *Walentynki*, a więc dziewczyny przyszły tu ze swoimi nadzianymi forsą ukochanymi, aby uczcić ten dzień wytworną kolacją. Na pianinie przygrywał stary, łysy Jamajczyk, a na gitarze akompaniował chudy, czarny drągal z włosami, jak strąki; grali bluesa i reggae.

Wsłuchiwałem się potem samotnie w owe reggae, muzykę, która jest – jak mówią - płaczem serca ludu. Opowiadając o duchowych, fizycznych i życiowych problemach, przesyła jednak ludziom nadzieję. Ukazuje ból i smutek, lecz daje też otuchę, pod postacią naturalnej miłości do życia. Reggae to bijące serce Jamajki! Tak sobie dumałem, popijając jamajski rum *Appleton*, który *oparty o skałki lodu*, smakował mi wybornie. Romantyczna atmosfera *Walentynek* dokonała reszty i przypomniała, że przecież daleko w mroźnej Polsce gdzieś tam balują. Tylko ja tu sam jak kołek!

- Gdzie tu tańcują? - zapytałem barmana.

- Tuż za rogiem działa dyskoteka *Asylum*, tam jest wesoło...

Nie dałem sobie dwa razy powtarzać. Rzeczywiście *Asylum* działała zaraz za rogiem. Przed wejściem stała długa kolejka chętnych, a bilet kosztował 200 dolarów jamajskich, czyli około sześciu amerykańskich. Podstemplowali mi rękę, a potężny bramkarz przepuścił bez obmacywania, mimo że wszystkich innych przeszukiwał dokładnie. Na schodach przywitały mnie dziewczęta, wciskając mi jakieś *T-shirts*. Podziękowałem, myśląc, że chcą mi je sprzedać. A to był tylko *strój organizacyjny* obecnych, bowiem niektórzy na sali podrygiwali ubrani w takie koszulki.

- Cholera! Od progu strata! – zakląłem i usadowiłem się w jednym z barów wielkiej sali tanecznej. Zamówiłem, oczywiście *Appleton* z lodem. Potem siedziałem dwie godziny, obserwując tłum, który podrygiwał w rytm muzyki, popijając to i owo. W powietrzu unosił się upojny zapach *marychy*. Trudno ukryć - byłem zdenerwowany. Co to za dyskoteka?

- Barman! – zawołałem, przekrzykując muzykę. – Czy tu w ogóle ktoś tańczy?

- Nie martw się – odpowiedział z przyjacielską życzliwością, bo już mnie polubił za wysokie napiwki. - Zaraz się zacznie!

Naszemu dialogowi przysłuchiwały się skąpo ubrane czarne *błyskawice*, które obsiadły bar wokoło i przyglądały mi się z ciekawością. Nic dziwnego - byłem tu jedynym białym. Kręciły się przy nich jakieś typy z kolczykami w uszach, złotymi łańcuchami na szyjach i pierścieniach na palcach.

- Postaw mi piwo, *man*! – nieoczekiwanie zaatakował mnie jeden z tych typów.

Zwykle nie reaguję na bezceremonialne zaczepki, ale teraz byłem sam, otoczony przez nabuzowanych *czarnuchów*. Doszedłem więc do wniosku, że lepiej będzie facetowi piwo postawić. Tak na wszelki wypadek. A kiedy już stało przed nim, zaczął ze mną pogawędkę.

- Co tu robisz? – zapytał.

- Siedzę i piję - odpowiedziałem grzecznie.

- Nie o to chodzi. Co robisz na Jamajce?

- *Business* - stwierdziłem krótko.

- Jaki *business*? – zapiszczała jedna z *błyskawic* za moimi plecami.

- Alumina...- wyjaśniłem, zresztą zgodnie z prawdą.

Potem już nie było mowy na mój temat, ale *czarna* stojąca obok, wyraźnie zdradzała zainteresowanie moją skromną osobą. Przedstawiła mnie swoim przyjaciołom i po chwili miałem już towarzystwo. Postawiłem *czarnej* coca-colę, bo silniejszych trunków nie pijała, po czym ustąpiłem stołka przy barze. Jak prawdziwy biały dżentelmen!

- Dlaczego tu nikt nie tańczy? – zapytałem.

- Czekamy na naszą muzykę – odrzekła, ukazując w uśmiechu rząd perlistych zębów.

Nie zdążyłem jeszcze zapytać, o jaką muzykę chodzi, kiedy zagrali reggae i wszyscy runęli na parkiet. *Czarna* chwyciła mnie za rękę i pociągnęła do tańca. W kilka sekund później parkiet dosłownie oszalał. Nigdy wcześniej nie widziałem niczego podobnego, a widziałem już w swym życiu wiele. Otóż na parkiecie odbywał się na moich oczach zbiorowy szał miłości. Po prostu - wszyscy „*kopulowali*" w tańcu. To był *sexy dance*, czy też *dirty dance.* Dziewczyny kręciły tyłkami ósemki, a faceci atakowali je z różnych stron. Potem dziewczyny skakały facetom na biodra i zaczynał się szalony pokaz figurowego stosunku miłosnego. Niektóre pary *schodziły do parteru* i w tej pozycji imitowały figury miłosnego uniesienia. Niebawem wiele par poczęło się zbierać w grupy i wtedy zaczęła się prawdziwa zbiorowa orgia. Wszystko, naturalnie, w rytmie reggae!

*Czarna* też demonstrowała co nieco. Wypięła na mnie swoją dupcię i celowała nią w moje krocze. Trzymałem ją za biodra od tyłu, cokolwiek bezradnie, ponieważ nie bardzo wiedziałem, co z tym fantem zrobić. Po godzinie byłem niebywale spocony i właściwie wykończony. Wtedy *czarna* postawiła mnie pod ścianą, zaś sama tańczyła nadal, napierając na moje przyrodzenie. Z boków atakowały mnie dwie inne *błyskawice*, mniejsze, w kolorze *kawa z mlekiem*. Zemocjonowany, zdołałem jednak dostrzec, że pod sufitem wisiały telewizory, właśnie pokazujące reportaż z ostatniego karnawału, kiedy to identyczny *sex dance* tańczono na ulicach. Po dwóch godzinach szaleństwa *czarna* nagle stwierdziła, że już musi iść do domu, bo czeka tam na nią małe dziecko. Powiedziała *bye bye* i znikła w tłumie. A mnie znowu poniosło do baru. Niemal natychmiast pojawił się mój *body guard*, któremu kilka godzin wcześniej postawiłem piwo. Teraz stwierdził, żebym się niczego nie obawiał, bo on mnie pilnuje. Na wszelki wypadek, postanowiłem pilnować jego. I wówczas, jak w kiepskiej powieści, dostrzegłem w tłumie białego człowieka. Co za ulga! Poczułem się nagle tak, jakbym spotkał dawno niewidzianego przyjaciela. Rzuciłem się w tamtym kierunku, a on też zmierzał ku mnie. Bez słów padliśmy sobie w ramiona, po czym natychmiast poszliśmy do baru. Miał na imię Ivan. Okazał się Anglikiem, szefem jakiejś tam firmy, samotnie mieszkającym od pół roku w hotelu w Kingston. Przedstawiłem mu się jako Charlie, aby nie łamał sobie angielskiego języka Włodzimierzem. Od razu przypadliśmy sobie do gustu. Potem fundowaliśmy sobie na zmianę drinki, czując się, jak starzy przyjaciele. Ivan, między nami mówiąc, wcale nie wyglądał na szefa jakiejś tam firmy. Był młodym, szczupłym blondynem, mającym na usługach Jamajczyka, o którym powiadał, że pracuje w jego firmie.

- Wiesz, Charlie, przyszedłem tutaj, żeby coś wyrwać na noc. Około czwartej nad ranem robi się już pusto, a te, które pozostają, są do wyrwania...

- Mnie już jedna wyrwała – powiedziałem - ale poszła do domu...

Na sali zjawił się Pakistańczyk, jeszcze jeden przyjaciel mojego Anglika. Uścisnęliśmy się wylewnie, jakbym ja także był jego przyjacielem. Piliśmy teraz we trójkę, obstawiani przez dwóch Jamajczyków. Nie było źle.

W pobliżu godziny czwartej istotnie sala cokolwiek opustoszała. Ale kilka dziewczyn można było jeszcze od biedy wybrać. Jednak zanim Anglik zdążył oderwać się od piwa i ruszyć we właściwym kierunku, wszystkie dziewczyny były już obstawione przez spragnionych miejscowych. Ivan spojrzał na ten pejzaż z rezygnacją, po czym machnął ręką.

- Chodź, Charlie – powiedział - Idziemy do *German Eye*, tam jest ich pełno.

Jednak ledwo wyszliśmy z dyskoteki, natychmiast kilku *czarnuchów* rzuciło się na nas. Gdybym był sam, nie miałbym szans. Ale teraz miałem do pomocy Ivana, a także mojego *body guarda*, który nagle wyrósł, jak spod ziemi i szybko wepchnął mnie do taksówki. Napastnicy walili w szyby, domagając się pieniędzy, ale teraz do akcji włączył się też taksiarz i drugi nasz Jamajczyk, ten od Anglika. Po krótkiej szarpaninie wszystkim udało się znaleźć w środku i wówczas auto ruszyło z piskiem opon, sterując prosto w tłum wrzeszczących *czarnuchów*. Było po wszystkim.

Dumni i bladzi wparowaliśmy do *German Eye*. Już w wejściu skoczyła mi na biodra jakaś dziewczyna, oplatając nogami i tańcząc znany mi już taniec, który omal nie wykończył mnie w dyskotece *Asylum*. Była w skąpym bikini, zgrabna, młoda i ładna, w kolorze bardziej mleka, niż kawy. No i nie było rady. Z powieszoną u szyi laską, ruszyłem w stronę baru. Moi koledzy też targali do baru zawieszone na szyjach gołe laski. Okrągły bar stał na środku sali, a wkoło ustawiono kilka niewielkich scen, na których właśnie tańczyły na rurach dziewczyny. Cała ta akcja odbijała się w licznych lustrach, co potęgowało wrażenie.

Ledwo usiadłem przy barze, już następna tancerka siedziała na mnie. Poprosiła o piwo, a po chwili jej koleżanka zrobiła to samo. Nagle rozchyliła czerwone koronkowe majteczki, chwyciła mojego Anglika za czuprynę i wcisnęła mu głowę miedzy swoje uda. Sądziłem, że Ivan zacznie się teraz gwałtownie wyrywać, ale nic takiego nie nastąpiło. Zamiast tego dostaliśmy sporą porcję starego, dobrego *porno*, a faceci wokoło mocno dopingowali aktorów. Gdy było po wszystkim, Ivan wydał dziki okrzyk i popił go piwem.

Zrobiła się piąta rano. *Show* się kończył. Byłem mocno zmęczony, miałem tylko ochotę walnąć się na koję i spać.

- Jak na jedną noc, to starczy tych wrażeń – powiedziałem do Pakistańczyka, prosząc, aby zawiózł mnie do hotelu.

Moi przyjaciele też już mieli dość. Zgodnie stwierdzili, że AIDS lata tu w powietrzu. W ten sposób wszyscy wsiedliśmy do auta. *Podgrzany* Pakistańczyk jechał wężykiem, ale miał jeszcze tyle przytomności i sił, aby wyrzucić na jezdnię mojego *body guarda*, twierdząc, że ten chciał mnie okraść. Po drodze mijaliśmy rozebrane *dziewczynki*, demonstrujące wszystko to, co miały nam do zaoferowania.

Ivana wysadziliśmy pod jego hotelem. Dopiero wtedy, jak szedł do hotelu, zauważyłem, że zgubił jeden but. Pożegnaliśmy się, jak starzy przyjaciele, czyli - padliśmy sobie w ramiona. Umówiliśmy się na jutro. Nie powiedziałem mu jednak, że jutro już będę w drodze do Kanady.

Bramę mojego hotelu *Four Seasons* otwarła ochrona. Podziękowałem Pakistańczykowi za wszystko, po czym poczłapałem do swojego pokoju. Miałem naprawdę dosyć, a za godzinę Agent miał mnie wieźć na statek. Zamówiłem więc budzenie i zapadłem w czeluść snu. Dobry był ten rum, ale trochę za mocno kopnął mnie w głowę. Cholernie męcząca jest ta Jamajka...

# OD RURY DO RURY

Jeździmy tym statkiem dosłownie od rury do rury. I to nie tylko ładunkowej. Są bowiem jeszcze inne rury, te rozweselające marynarzy po ciężkiej pracy. To rury, przy których tańczą nagie tancerki. Na Jamajce załodze kręci się już w głowie od ciągłego przeciągania statku pod rurę załadunkową. Sypie się z niej, biała jak śnieg, alumina. Zdarzają się jednak wolne chwile i właśnie w takiej wolnej chwili wyrywamy się z agentem na ląd. Jedziemy w trójkę. Agent prowadzi lewą stroną krętej drogi, ciągnącej się wzdłuż zatoki. Pędzimy do najbliższego miasteczka, Port Esquivel. Agent objaśnia, że drogą, po jakiej jedziemy, lepiej nie spacerować. W pobliskich gąszczach czają się bowiem aligatory, które niekiedy lubią wygrzewać brzuchy na asfalcie. Potem opowiada, do jakiego to świetnego baru nas wiezie i jakie są tam super dziewczyny. Po pół godzinie stajemy wreszcie przed starą, drewnianą budą.

- To tuuu ?- dziwimy się.

- Tak. Ten bar jest najlepszy – odpowiada. - No i właśnie tutaj dziewczyny tańczą przy rurze!

Siadamy więc na wysokich stołkach przy barze, jak u *Brudnego Wacka*. Potem zamawiamy *Cuba Libre*. Rum ma smak bimbru i kawałka lodu, przed chwilą przywiezionego pod pachą przez jakiegoś brudasa. Tak to z grubsza wygląda.

- Cholera! – myślę. - Żeby tylko nie złapać jakiegoś choróbska...

*m/v „Lake Mead”.*

Sączymy ten nieszczęsny rum, mając nadzieję, że może odkazi latające w powietrzu wirusy. W małej salce obok, w telewizorze pod sufitem, akurat leci *porno*. Widać same białe baby. Zaś u nas, w barze, na stołach tańczą baby żywe, czarne jak smoła. To one wyginają się teraz na rurze, wypinając dupcie do ściennych luster. Pomalutku rozbierają się do goła, z zawodowym rozmysłem podniecając męską publikę, która reaguje nadzwyczaj głośno. Przy tym wszystkim, nie zapominają o tańcu. Tańczą rytmicznie, widać, że taniec mają we krwi.

Między tancerkami jedna jest nadzwyczaj ładna i zgrabna, nawet włosy ma wyprostowane. Inna pofarbowała swoje *kręcone antenki* na blond. Po pokazie obie schodzą ze stołów i podchodzą do nas, nadal kręcąc spiczastymi tyłkami. W chwilę potem wpychają je między nasze kolana i kręcą ósemki. *Moja* co chwila odsłania w uśmiechu srebrny ząb. Prosi o piwo, które oczywiście stawiamy. Kosztuje trzy dolary, ale w swej łaskawości dorzucamy jeszcze pięć, które wsuwamy za jej majteczki. Jesteśmy bowiem jedynymi białymi na sali i to zobowiązuje!

Nasza hojność odnosi ten skutek, że tancerki energicznie zaczynają namawiać nas do grzechu. Ma on zostać popełniony natychmiast, a odbyć się na zapleczu. Nawet pokazują, co za skromne pięćdziesiąt dolców skłonne są nam uczynić. Mocno się zastanawiamy jak stąd uciec. Przy barze bowiem krążą takie typy, że strach na nich patrzeć. Jeden z nich, obwieszony złotymi łańcuchami, ciągnie *moją* tancerkę na zaplecze. Widać, że dziewczyny mają tu wzięcie. Tymczasem *AIDS* ciągle lata w powietrzu, a zapach haszyszu miesza się z nieprzyjemnym zapachem spoconych ciał. Jednym słowem - chciałoby się do raju, a tu piekło.

Teraz na stole tańczy gruba Mulatka, kurząc papierosa tkwiącego w dziurce nosa.

Jej sadło przelewa się rytmicznie, a pot widowiskowo spływa po fałdach tłuszczu. Dyskretnie urywamy się do samochodu. Dopadają nas tam jednak dziewczyny, mocno zawiedzione, że nie poszliśmy na zaplecze. Obiecujemy, że zrobimy to jutro, a po chwili znowu pędzimy lewą stroną dziurawej drogi, nerwowo szukając w światłach auta spacerujących aligatorów.Na statku czeka nas rura załadunkowa. Musimy przeciągnąć statek w taki sposób, aby rura weszła do następnej ładowni.

Wreszcie wyjście w morze. Nasz *m/v „Lake Mead”* załadował ponad trzydzieści tysięcy ton aluminy, których wartość sięga prawie siedmiu milionów dolarów i już jesteśmy gotowi do drogi. Jeszcze tylko nurek sprawdza podwodną część statku, w poszukiwaniu ewentualnie przyspawanej tam skrzynki narkotyków. Ruszamy do Kanady, zamieniając czterdziestostopniowe ciepełko na mróz Północy.

W drodze *chief* z maszyny melduje mi codziennie o kolejnych awariach w maszynie. Nie mogę się nadziwić, że w ogóle to pudło jeszcze pływa. Załoga dzielnie walczy z grubą rdzą, która odrywa się na pokładach całymi płatami. Na mostku deszcze leją się nam na głowy.

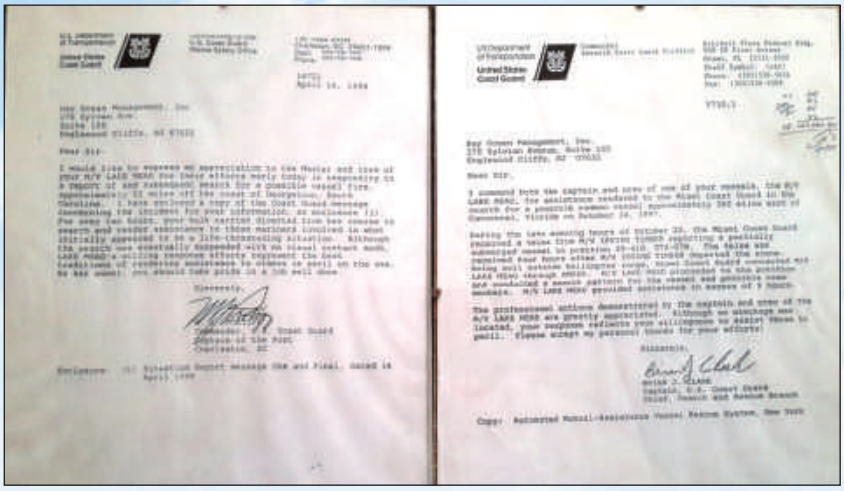
To z kolei wina dziurawego *pelengu.* Niekiedy stajemy w dryfie, aby coś tam zreperować w maszynie. I oto, na wysokości Florydy, nagły telefon od amerykańskiego *Coast Guard*. Proszą, abyśmy przeszukali morze w pozycji 90 mil przed nami. Podobno ktoś – czy coś – tonie. Zaobserwowano bowiem czarno-czerwony obiekt, prawdopodobnie dno statku. Ruszamy natychmiast.

Musimy jednak nieco zboczyć z naszej trasy. Wiemy, że czarter z *Sanko* kosztami akcji ratunkowej obciąży armatora. Mocno nas to złości. Kto wymyślił takie czartery, w których nie liczy się solidarność ludzi morza, a jedynie dolary? Po ośmiu godzinach dopływamy wreszcie do miejsca przypuszczalnej tragedii. Przeczesujemy morze. Na błyszczącej od słońca tafli cała załoga wypatruje jakiegokolwiek śladu. Jednak bez rezultatu. Niczego nie zauważamy. Ani śladu tragedii. Czyżby okrutne morze pochłonęło wszystko?...

Melduję o tym *US Coast Guard*. Dziękują za akcję i równocześnie zwalniają nas z dalszych poszukiwań. Jak się potem okaże, przyślą jeszcze oficjalny pochwalny list, w którym podkreślą nasz profesjonalizm i gotowość udzielenia pomocy

w niebezpieczeństwie. Mamy satysfakcję. A więc jednak liczy się coś więcej w życiu, nie tylko dolary!

W tym czasie pływając po amerykańskich wodach, uczestniczyliśmy w wielu akcjach ratunkowych i byliśmy nawet nominowani do specjalnej nagrody wyznaczonej przez US Coast Guard.



*Podziękowania od US Coast Guard.*

Pod Kanadą silnik *„Lake Mead”* ostatecznie odmawia posłuszeństwa. Po prostu, nie chce dalej pracować na zimnym, brudnym, ciężkim paliwie. Musimy go jednak jakoś uruchomić, gdyż innego wyjścia tymczasem nie ma. Czyścimy więc filtry i zbiorniki paliwa, częściowo reperujemy też system podgrzewania. Póki co, jedziemy na paliwie lekkim. Wysiadają nam kolejno agregaty. Może będziemy musieli wyłączyć ogrzewanie kabin? A na zewnątrz mróz! Mechanicy zupełnie się nie oszczędzają. Praca idzie na okrągło. Niektórzy mdleją z wyczerpania.Wreszcie kanadyjskie Baie Comeau. Wieje północny wiatr, a temperatura spada w ciągu godziny z minus pięć do minus dwadzieścia dwa. A miejscowi straszą, że może spaść do minus pięćdziesiąt! Jednak załoga nie upada na duchu. Ubiera się ciepło i zbiera przy trapie. Wszyscy chcą iść do tutejszego *Jessy Bar*, gdzie znowu gołe baby tańczą przy rurze. Wybieram się i ja. Nagle wpada stewedor.

- *Captain*, *big problem*! - wykrzykuje.

- *What's problem again*?- krzywię się zdenerwowany. - Czy na tym statku można popływać normalnie?

- Zepsuła się jedna rura wyładunkowa, możemy wyładowywać tylko jedną rurą, tą na dziobie!

Denerwuję się coraz bardziej.

- O cholera! *Chief*! Przelicz pan szybko! Jeśli napełnimy *Fore Peak*, to ile musimy wyładować z trzeciej ładowni, aby wyjść na 33 stopy zanurzenia?

Po kilku minutach wszystko jest już jasne.

- Trzeba wyładować z trójki 3 tysiące ton – melduje - a rata wynosi pięćset na godzinę...

- To jakieś sześć godzin wyładunku - myślę głośno. - Nie damy rady. Za pięć godzin chwyci nas niska woda, siądziemy na dnie i połamiemy statek... Agent! Wołaj pilota i holownik, uciekamy na redę!

No więc, wszystko się komplikuje. Jest zimny wieczór, tam dziewczyny właśnie rozkręciły się na rurze, a tu *kuku* zrobiła nam inna rura. Woda ucieka, pilota i holownika nie ma. Sami więc rzucamy cumy. Decyduję się bowiem uciekać z portu samodzielnie, chociaż wiem, że to niebezpieczne. Za determinację spotyka mnie nagroda. Kiedy już zaczynamy działać, wpada zdyszany pilot. Dobija też ku nam holownik. Niebawem pojawiamy się na redzie i rzucamy kotwicę.

Stare przysłowie mówi, że *co się odwlecze, to nie uciecze*. Nazajutrz powracamy do portu, a wieczorem pół załogi szaleje w *Jessy Bar.* Tancerki są śliczne, długonogie i w różnych kolorach skóry. Siedzimy blisko przy scenie, wpychamy im więc po dolarze między półdupki. Sala wyje i bije brawo. Wysoka blondyna robi szpagaty na stojąco i leżąco. Kuszę ją moim dolarem, a ona, czołgając się niczym pantera, wyrywa mi go zębami z rąk. Obok sceny widać, że w *konfesjonałach* trwają już w najlepsze prywatne występy, gdzie dziewczyny również tańczą, a rozbierają się za dychę. Tyle, że to program indywidualny. Siedzący tam facet może pozwolić sobie na wiele, byle nie za wiele. Nagle podchodzi do mnie długonoga i mówi, że jakiś facet zapłacił dla mnie rozbierankę. Odwracam się. W rogu sali stoi nasz Kanadyjczyk z *Unitora*. Gęba mu się śmieje od ucha do ucha; zrobił mi kawał.

No cóż, trzeba iść. Nie mogę przecież dać plamy. Siadam więc między ażurowymi przepierzeniami *konfesjonału*, a śliczna powoli robi striptiz. Ręce same zaczynają mi błądzić po jej *aktywach*, kiedy wybija mnie z transu ostry głos szefa knajpy.

- *Don't touch pussy!*

Dosłownie baranieję. Miły nastrój pryska. Zrywam się na równe nogi. Nawet włosy stają mi dęba. W *Jessy Barze* jest jednak inaczej, niż na Jamajce. Szef pilnuje dziewczyn, więc nie wolno mi ich pogłaskać. Można, oczywiście, poczekać do czwartej rano, a potem pójść z dziewczyną do hotelu. Tyle tylko, że hotel sporo kosztuje, a pół godziny z tancerką to też wydatek w granicach dwustu dolców. A jeszcze można coś podłapać! Wołamy więc taksówkę i wracamy na nasze zardzewiałe pudło, po drodze marząc o ślicznych długonogich dziewczynach, ale tych naszych - w kraju.

# NIESZCZĘŚCIA CHODZĄ PARAMI

Po dwóch dniach jazdy małymi autobusikami wszyscy mieli dość. Uśmiech wrócił na twarze, gdy wreszcie dotarliśmy do Brestu. Zmienialiśmy całą załogę na *m/v* „*Lake Wales”*, byłych „*Siekierkach”*. Staruszek miał już 27 lat. Żartowałem u Armatora, że to nic strasznego, bo dopiero w tym wieku dziewczyna wie, jak to robić. Nasz stateczek też ma na pewno duże doświadczenie. Żarty, żartami, ale tak stary statek powinien być już przerobiony na żyletki.

*m/v “Lake Wales”.*

Więc mustrując, uczucia miałem mieszane. Jakież było moje zdziwienie, gdy ujrzałem, że staruszek na pierwszy rzut oka nie wyglądał wcale źle. Nie tylko dlatego, że pokłady miał odmalowane. Ale najbardziej ucieszyła mnie moja kabina, ciągnąca się od burty do burty.

Na dodatek, w łazience stała wanna! Po pięciu miesiącach byczenia się na lądzie, od razu zatęskniłem za morzem!

- Panowie *chiefowie*! – powiedziałem na powitanie do pokładowego i maszynowego. – Proszę wszystko sprawdzić, wyłapać usterki, a potem przynieść mi je na papierze!

- Janusz! – przykazałem kucharzowi. - Razem z Włodkiem i Arturem przejrzyjcie dokładnie prowiant!

- Cholera, będzie trudno! – odrzekł. – Na kei sterczy góra żarcia na trzy miesiące, którą należy załadować!

Załogę hotelową przywiozłem *swoją*, czyli już sprawdzoną przez mnie na innych statkach. Wiedziałem zatem, że to solidni fachowcy. Reszty załogi właściwie nie znałem. Tak na oko, wyglądali normalnie, czyli nieźle. Ale czy można wiedzieć, co naprawdę w człowieku siedzi?

Mojemu poprzednikowi, kapitanowi Wojciechowi, usta się nie zamykały. Ach, jaki to wspaniały statek! Jakie on z niego zrobił cacko! Według tych przechwałek, wszystko było super. Przesiedział na tym statku niemal rok, więc wie, co mówi. Powoli zaczął mnie denerwować, bo nie dawał nikomu dojść do głosu. Właśnie zastanawiałem się,

jak mu przerwać, kiedy wpadli kucharz ze starszym stewardem. Nie krepując się dawnego *Starego* prawie od progu zaczęli lament.

- Panie kapitanie! Znaleźliśmy w chłodniach dużo przeterminowanego prowiantu! W ogóle straszny tu brud! Patelni to chyba nie czyścili przez kilka miesięcy!

- U mnie w bundzie, identycznie! – dorzucił steward.

- Co?! - warknął mój poprzednik. - Co jest przeterminowane?!

- OK. – uciąłem. - Janusz, siadaj i pisz, co jest przeterminowane.

- Co ty za ludzi przywiozłeś!? – wykrzyknął wściekły kapitan Wojciech.

- Wojtek – odrzekłem najłagodniej, jak umiałem. – To są najlepsi ludzie, sam ich wybierałem. Jeśli coś oceniają, to ta ocena z pewnością jest rzetelna...

- Przeterminowane produkty odłożyliśmy osobno, można sprawdzić – wtrącił kucharz Janusz.

- Dobrze! – wrzasnął wściekły kapitan Wojciech. – Skoro tak, zapłacę za to wszystko. Ale zabieram ze sobą. Najwyżej wyrzucę za burtę!

- A może się jakoś dogadacie? – podpowiedział superintendent z uśmiechem. – W kącie stoją maczety!

- Jedna wystarczy! - zawarczał mój poprzednik, nadal wściekły.

Jednak, z bólem serca, musiał w końcu wyciągnąć dolarki i zapłacić za przeterminowany prowiant. Podobna przykrość czekała starszego stewarda z poprzedniej załogi. Tymczasem z dołu już mi zameldowali, że dawny kucharz nieoczekiwanie zaczął czyścić patelnię. I w tej właśnie chwili wszedł do kabiny *chief* mechanik z długą listą usterek maszynowych. Kapitanowi Wojtkowi dosłownie opadła szczęka, bo okazało się, że statek wcale nie jest już taki *cacy*, jak to nam wcześniej długo wbijał do głowy.

Aby jakoś poprawić samopoczucie, zaczął zachwalać swoją formę fizyczną. Opowiadał, jaki to jest silny i sprawny, a wszystko dzięki codziennym ćwiczeniom. Kiedy opowiadał, ile to pompek może zrobić i jak wiele razy podciągnie się na drążku, nie wytrzymałem?

- Wiesz co, Wojtek? Zmierzmy się na rękę. W ogóle nie ćwiczę, więc położysz mnie bez trudu!

Potem walnąłem nim o stół aż zahuczało. Mina mu się trochę wydłużyła, ale zaraz stanął na cztery łapy, dodając rezolutnie, że jestem cięższy, więc musiałem go położyć.

W końcu jednak pogawędki i przepychanki się skończyły, odebraliśmy statek i ruszyliśmy w podróż do Murmańska. Załoga remontowała i malowała zniszczone przez poprzedników kabiny, nie mogąc się nadziwić, że ktoś w nich mieszkał. Właśnie przepłynęliśmy Kanał La Manche, gdy zajrzałem na mostek. I od razu przykra niespodzianka.

- Panie *drugi*! – wrzasnąłem. – Nie widzi pan, że statek z lewej chce nas przejechać?!

Drugiego z lekka przytkało, a ja doskoczyłem do syreny i ukaefki..

- Prawo na burtę! - krzyknąłem do sternika, zaś do ukaefki - *Ship from my port side! Motor Vessel Chain Sporting, Lake Wales calling*!

Nikt się jednak nie odezwał. Do *„Chain Sporting”* mieliśmy już chyba tylko ze trzy kable, a on walił prostopadle w naszą burtę. Więc znowu dopadłem ukaefki i ryknąłem na niego, bo było za późno na jakiekolwiek tłumaczenia. I wtedy obudził się, baran jeden! Zaczął kręcić ostro w lewo, a nasz trzydziestodwutysięcznik powolutku kręcił w tym czasie w prawo. Po chwili było *po ptokach*, wiedziałem, że rozejdziemy się bez

problemów. I właśnie wtedy odezwał się – z filipińskim akcentem! – „*Chain Sporting”*, tłumacząc, że akurat skręcał do Antwerpii i dlatego nas nie zauważył..

- Ty głupku! - krzyknąłem rozjuszony. - Nie znasz prawa drogi, to wracaj do szkoły!

Nie miałem sił tłumaczyć mu, że powinien ustąpić nam z drogi i dlaczego. Zameldowałem tylko o wszystkim *Dover Coast Guard*. Może gdzieś durnia złapią? Tymczasem mój *drugi* uznał za stosowne wytłumaczyć się ze swego gapiostwa.

- Panie kapitanie, on płynął z góry. Nie zauważyłem, że nagle skręcił w lewo, prawie pod nasz dziób!

- W porządku – odrzekłem łaskawie – ale, do cholery, niech pan już uważa, bo z prawej teraz inny chce nas przejechać!

Jednak to *inny* miał teraz prawo drogi. Na pewno słyszał nasze krzyki, bo sam się do nas odezwał.

- Wszystko jest O.K. – odpowiedziałem. - Już kręcę w prawo, aby dać ci drogę!

Potem jeszcze pogadaliśmy sobie z *drugim*. Poradziłem mu, aby wykazywał więcej zdecydowania. Dla *kamikadze* nie istnieje prawo drogi, bo to on zawsze i wszędzie jest najważniejszy. Od takich statków należy uciekać.

- A pamięta pan *„Kościerzynę”*? – zapytałem. - W biały dzień dogonił ją *Koreańczyk* i wjechał w jej rufę...

Potem siedziałem w mojej kabinie i rozmyślałem. No cóż, musi minąć trochę czasu zanim nowa załoga pozna statek. A moja w tym głowa, aby wszystko zaczęło chodzić, jak w zegarku. Może nie aż tak precyzyjnie, jak w szwajcarskim, ale przynajmniej żeby szło do przodu.

- Co się komu nie podoba?! – wrzeszczał w mesie kucharz, złowrogo zaciskając pięści w roboczych rękawicach.

- Mnie jedzenie nie smakuje - spokojnie odpowiedział marynarz i pokazał palcem rybę. – Jest źle oczyszczona, widać jeszcze krew...

- To można nie jeść - wycedził kucharz, zabierając mu talerz sprzed nosa. Jednak w chwile później steward przyniósł marynarzowi inne danie i konflikt został zażegnany.

Otóż jedzenie na statku to jeden z najpoważniejszych problemów, bowiem nie wszystkim można dogodzić. Musiałem jednak wkroczyć i utemperować trochę kucharza, choć akurat wspomniana ryba czyszczona była nie przez niego, a poprzednika. W końcu stanąłem na środku mesy i powiedziałem tak głośno, aby wszyscy dobrze słyszeli.

- Panowie, na tym statku ma być spokój i dobre żarcie, czy to jest jasne!?

Potem kłopoty przyszły z innej jakby strony. Niedaleko Norwegii złapał nas spory sztorm, około dziesiątki w skali Beauforta. Na szczęście wiało od rufy. Nad ranem obudził mnie telefon pierwszego oficera.

- Panie kapitanie, statek nie steruje!

Wpadłem zasapany na mostek. Telefon nie kłamał. Powinniśmy sterować na północ, a kurs był 080. Tymczasem ster leżał lewo na burtę i statek nie chciał kręcić w lewo. Byliśmy pod balastem i zachowywał się jak żaglowiec; a żaglem była nasza nadbudówka. Od rufy pchała nas dziesiątka, wiatr złapał rufę i trzymał. Zaś maszyna była za słaba, żeby skręcić w lewo. W taki oto sposób płynęliśmy prosto na skały Norwegii. Nawet już je było widać, wszystkiego dziesięć mil. Zadzwoniłem do śpiącego *chiefa* mechanika.

- Panie *chiefie*! Statek nie steruje, proszę przyjść na mostek!

Ale nie przyszedł. Za to zadzwonił z maszynki sterowej.

- Panie kapitanie! Jestem gotowy do awaryjnego sterowania!

- Panie *chiefie*! – ryknąłem do telefonu, bo niczego nie było słychać. – Niech pan przyjdzie na mostek!

Po chwili już był. Wytłumaczyłem mu, dlaczego statek nie steruje.

- Panie *chiefie* statek nie steruje, ponieważ to i to, *poniał*? Pokiwał przecząco głową. Najwyraźniej ciągle był zaspany. Wytłumaczyłem więc ponownie. Tym razem pojął.

- A ja myślałem, że coś się stało z maszynką sterową, dlatego tam poleciałem...

- Dobra – uciąłem sprawę. – Teraz są dwa wyjścia. Albo dorzuci pan kilka koni i skręcimy, albo będę próbował robić cyrkulację. Jeśli się uda, to i tak staniemy bokiem do dziesięciometrowej fali!

- Panie kapitanie, już jedziemy, ile można...

- No to idź pan na dół i pilnuj kobyły, żeby nam nie stanęła! W razie czego, jest jeszcze trzecie wyjście – wołać o pomoc...

Podpłynęliśmy trochę bliżej Norwegii, kapkę zasłoniły nas skały i nagle udało się skręcić w lewo. Statek poleciał jednak za daleko na zachodni kurs i nie mógł teraz wrócić na północny. Wiatr trzymał teraz nadbudówkę z drugiej burty.

- Dobrze, byle dalej od tych skał...- powiedziałem do siebie.

Odjechaliśmy kawałek, gdy nagle na ekranie radarowym ukazał się statek płynący z północy i - jak wyraźnie pokazywała to ARPA - szliśmy na zderzenie. To się nazywa pech! Takie wielkie morze, wokoło pusto, a my akurat musimy walić na siebie!

- *Ship 3 miles from my starboard side - Lake Wales calling* - krzyknąłem w ukaefkę.

Odpowiedział ze śpiewnym rosyjskim akcentem, więc żeby go nie męczyć przeszedłem na język rosyjski.

- Słuchaj – rzekłem. - Mój statek nie steruje, a idziemy na zderzenie - zrób coś!

- Mój statek też nie steruje, nie mogę wykręcić! - krzyknął przerażony *Rusek*.

– Ale zaczekaj, obudzę kapitana!

Po kilku minutach obudzony był przy telefonie.

- Mówi kapitan, przykro mi, ale też dryfujemy, nie możemy skręcić.

- Cholera! – zakląłem. - Idziemy na zderzenie, już blisko, może półtorej mili, spróbuję cyrkulacji w lewo...

- Ster lewo na burtę! - krzyknąłem, żeby przekrzyczeć wiatr.

- Powoli kręci w lewo – obojętnie meldował sternik.

Nagle ustawiliśmy się burtą do fali. Przechyły boczne natychmiast sięgnęły 35 stopni na burtę. Wszystko poleciało nam na łeb.

- Kurwa mać! - wrzasnął sternik, który nagle stracił całą swą flegmę.

- Ale góry! – wymamrotałem, oceniając potężne fale, przelewające się przez pokład. Modliłem się, aby maszyna nie stanęła. Bo wówczas koniec z nami.

- Udało się!- ryknął *trzeci*. – Skręciliśmy!

Odetchnąłem z wielkim hukiem. Jeszcze kilka sekund wcześniej było z nami rzeczywiście źle. Aż tu nagle jakimś cudem rozwiązały się wszystkie nasze problemy. Uniknęliśmy zderzenia z *Ruskiem*, fale nas nie zatopiły, a w dodatku udało się wykręcić. Co za historia! To chyba diabeł tak kombinuje!

Nasz „*Lake*” zrobił cyrkulację, jednak nie dał rady wykręcić na północ. Znowu płynęliśmy na wschód, prosto na skały. *Rusek* elegancko podziękował, szczęśliwy, że uniknął zderzenia. Lecz nasz problem pozostawał. To chyba ten sam diabeł...

- Musimy wleźć między skały, aby nas osłoniły - znowu zacząłem mówić do siebie. – Może wtedy uda się wykręcić...

Zerknąłem na mapę, a tam jak byk stało - *niebezpieczne fale*. No i masz babo placek!

Zacząłem kombinować. Fale tworzą się przy zachodnich wiatrach, a w tej chwili wiały południowe. Dobre i to. Ale żeby tam w środku, już między skałami, nie wysiadła nam maszyna, bo wszędzie głęboko, nie będzie miejsca na rzucenie kotwicy.

Ster miałem wychylony 30-35 stopni w lewo, próbowałem wykręcić, nie dało rady.

A skały tuż, tuż, jakieś pięć mil z prawej.

- No, kochana kręć! – powiedziałem słodkim głosem, pukając w niemalowaną deskę.

I nagle trochę rzeczywiście się uciszyło, fale wyraźnie mniejsze, nasza łajba skręciła w lewo na kurs północny.

- Idzie w lewo! – wrzasnął sternik.

- Teraz nie wolno mu pozwolić, by poleciał za daleko w lewo! Trzymać kurs 010, wiatr ma być idealnie z rufy!

- Trzyma 010-015 – zameldował przejęty sternik.

- No to, panie sternik, teraz wszystko w pańskich rękach – rzekłem przymilnie.

*Nordkapp.*

Sytuacja nieco się wyprostowała, bo jednak oddaliliśmy się od skał. Ale równocześnie nasz dziób walił się w dziesięciometrowe przepaście, podczas gdy rufa sterczała na wysokiej fali. A wyskakująca z wody śruba wprawia statek w takie drgawki, że *wylatują w zębach plomby*. Zwykle, w podobnych sytuacjach, maszyna staje, bo silnik nie wytrzymuje takich obrotów i regulator obrotów sam go wyłącza.

Tymczasem nasz silnik ledwie sapał, ale jednak kręcił, a sternikowi udawało się trzymać kurs północny. Zatem płynęliśmy w dobrym kierunku...I w tej nieustannej huśtawce nastrojów, jakby w nagrodę za styrane nerwy, Włodek z Arturem wnieśli na mostek dymiące parówki i mleczko. No, nareszcie jedzonko! Nic tak nie koi nerwów, jak dobre jedzenie. Napięcie minęło, wiedziałem, że teraz jest z nami lepiej. Jeszcze tylko musimy minąć bezpiecznie tę wieżę wiertniczą i dalej do Murmańska.

Ale dalej wcale nie było wesoło. Nad Nordkappem wręcz strasznie. Ciemno przez cały dzień, nad głowami pędziły czarne chmury. Potężne fale goniły nas bez ustanku, a wiatr gwizdał w każdej dziurze. To właśnie nad Nordkappem oszalałe sztormy kończą swoje obłąkańcze podróże przez Atlantyk, tu nabierają największej szybkości, pędząc przed sobą dwudziestometrowe fale. Strach nawet pomyśleć o zamieszkaniu w tych okolicach, a przecież widziałem wokół błyski świateł rybaków. Oni tu łowią! To twardy naród, te Wikingi!

Wreszcie szczęśliwie dotarliśmy do Murmańska. Wczoraj było tu 25 stopni chłodu, a dziś nigdzie nie widać lodu. Właśnie dlatego pływały tu w czasie drugiej wojny alianckie konwoje; ten port nigdy nie zamarza. Ociepla go prąd płynący aż z Zatoki Meksykańskiej. Wzięliśmy pilota i popłynęliśmy do wewnątrz na kotwicę. To tam miała przybyć *komisja*, czyli *ruska* odprawa.

- Wolno wstecz – polecił pilot.

- Wolno wstecz – odpowiedziałem, zerkając na obrotomierz, a on stał na zerku.

- Pół wstecz – mruknął zniecierpliwiony pilot.

- Pół wstecz – odpowiedziałem, przesuwając rączkę telegrafu, lecz maszyna ciągle stała. Nagle telefon.

- Mamy trudności – zaskrzeczał w słuchawce starszy mechanik. - Maszyna nie chce zastartować wstecz...

- Widzę – odrzekłem. - Mamy rzucić kotwicę, a nie możemy się zatrzymać!

- Cała wstecz! – wrzasnął zdenerwowany pilot.

- Cała wstecz – odpowiedziałem jak echo, przesuwając rączkę telegrafu. I zaraz dodałem - pilot! Mechanik melduje, że nie może zastartować.

- Widzę, Kapitanie, ale my tu, niestety, musimy rzucić kotwicę! Stacja radarowa nas prowadzi i to wszystko widzi...

- Pilot, nic im nie mów, że mamy problemy z maszyną! Spróbujemy jakoś rzucić.

- Dobrze! – wrzasnął pilot. - *Let go* prawa!.

Poleciała prawa kotwica, kurz rdzy w powietrzu, może nie urwie się, może zatrzyma statek? Dobrze, że płyniemy wolno i pod prąd.

- Pięć szakli na pokładzie! – zameldowali z dziobu.

- Luzować do wody i przytrzymać! – krzyknąłem do ukaefki.

Udało się, kotwica trzymała, nie urwała się. Strach pomyśleć, co by się stało, gdybyśmy z niesprawną maszyną dochodzili do nabrzeża.

Tymczasem do naszej burty dobijała motorówka z ichnią *komisją*; ośmiu ludzi plus pudelek, specjalista od narkotyków. Wojskowi w mundurach i pies rozleźli się po kabinach. Piesek robił swoje, czyli wąchał, a oni zaglądali naszym w oczy, a potem wsadzali nosy w książeczki żeglarskie. Natomiast pani oficer niezbyt podobały się dwie książeczki z Marshall Islands, gdyż nasz „*Lake”* pod taką banderą właśnie pływał. Kilka flaszek załatwiło jednak sprawę i wszyscy byli zadowoleni. Zacumowaliśmy do nabrzeża i - *dawaj w gorod*!

Powiózł nas agent swoim samochodem. Po drodze wymieniał nam dolary u ulicznych *cinksiarzy*. Pełno ich tu było, jak za najlepszych sowieckich lat. Dawali po 18 rubli za dolara, oczko lepiej, niż w banku. A miesiąc wcześniej dawali sześć, czyli - galopująca inflacja.

Potem pojechaliśmy dalej. Szare, brzydkie ulice, pokryte brudnym śniegiem. Tylko w centrum miasta sterczał jak dawniej *restoran Arctica*. Wewnątrz trochę się pozmieniało od starych dobrych czasów, kiedy osiem lat temu balowaliśmy tutaj na całego. Zasiedliśmy zatem za stołem i z łezką w oku, jak kiedyś, zamówiliśmy kawior, wódkę i *napitok*.

W kabarecie tańczyły baletnice, obnażając skąpe cycuszki, a wokoło snuły się urodziwe panienki. Kusiły nas, kusiły, wołały do siebie, strzelały oczami, robiły rożne cuda. Ale do naszego stołu nie podeszły. Miały zabronione, czy co? Ważne, że były młode, eleganckie i pierońsko drogie, nawet droższe od naszych.

No, w *Arctice* były też inne atrakcje. Za 50 rubli zagrali mi starą melodię *Ach, kakaja żienszczina, kakaja*. Żyć, nie umierać... No, ale niestety, trzeba było wracać na statek do pracy.

*Port Murmańsk.*

A na statku Port State Control sprawdzała dokumenty statkowe. W tym sprawdzaniu okazali się lepsi od zagranicznych inspektorów – bo oto wyszukali, że dokumentacja ładunkowa spisana była tylko po polsku, a powinna być też po angielsku. Cholera, Armator będzie musiał wyciągnąć kilka dolarków na tłumaczenie! Znowu mnie to kosztowało baterię flaszek, ale w końcu wypuścili *„Lake'a"* z portu, surowo przykazując, aby tłumaczenie było gotowe w następnym porcie. Czyli - już w Polsce, w Policach.

Potem opuściliśmy gościnną rosyjską ziemię i wypłynęliśmy na niegościnne morza. Wiatr z dziobu wzmagał się z dnia na dzień. W dzień ciemno, jak u nas wieczorem. Fale rosły, waląc w dziób statku z potworną siłą; znowu *dziesiątka*. Mimo ładunku – fosfaty! - statkiem potężnie rzucało, bo ocean traktował nas jak małą łódeczkę.

Z przerywanego snu wyrwał mnie dźwięk telefonu:

- Panie kapitanie, bosman ma poważne bóle brzucha – meldował z mostku *drugi*.

- Chyba powinienem zrobić mu zastrzyk przeciwbólowy. Może ma wrzody?

Nie było rady, musieliśmy dzwonić po poradę do *Medical Radio*. Pani doktor ustaliła to samo, co *drugi*. Poleciła robić przeciwbólowe zastrzyki. W ten sposób przez cały dzień trzymaliśmy *bosmana* na zastrzykach, mleczkach *gastro* i tabletkach. Potem wydawało się, że jest już lepiej. Ale nie było. Pocieszałem więc bosmana, jak umiałem, obiecując mu rychłą wizytę w szczecińskim *Medicusie*. Jednak nasze pogawędki nie na wiele się przydały, bo kolejna noc też była dramatyczna. I znowu telefon do *Medical Radio*, znowu ta sama lekarka i znowu brak poprawy. Radziła wieźć go do kraju… Co robić?

W tej sytuacji uznałem, że powinienem wysłać bosmana na ląd. Długo przyglądałem się mapie, aż wreszcie znalazłem niedaleką wyspę między skałami Norwegii, znaczek pilota, a na wyspie znaczek samolotu. Pogadałem z *drugim*.

- Nie mogę, wie pan, ciągle szpikować bosmana narkotykami i wieźć tydzień do kraju. Czy to wiadomo, co naprawdę mu jest? A jeśli ma wrzód, który pęknie i na wszystko będzie za późno? Trzeba wysłać go na ląd...

- Jest tu takie miejsce, nazywa się Andenes – powiedział *drugi*. – Trudno będzie tam w wejść w takim sztormie, ale to najbliżej...

Złapałem więc ukaefkę i zawołałem norweskie *Bodo Radio*. Wspaniały operator tego radia natychmiast poinformował mnie o wszystkim.

- Tak, *captain*, pilotówka będzie mogła zabrać chorego. Mamy bardzo dobry szpital, ambulans będzie czekał na chorego, osobiście to wszystko załatwię. A teraz, *captain*, połączę cię z naszym *Medical Radio*...

I połączył. Wkrótce norweski lekarz potwierdził naszą decyzję: bosmana stanowczo należało dostarczyć do szpitala. Połączyłem się więc z Armatorem w USA. Opowiedziałem wszystko naszemu superintendentowi, a on zaaprobował wszystkie nasze ruchy względem chorego.

- Panie kapitanie – powiedział na koniec sentencjonalnie. - Zdrowie bosmana jest najważniejsze!

Zawróciłem więc „*Lake Wales"* i ruszyliśmy na redę Andenes. Raz jeszcze sprężyście pomógł mi operator *Bodo Radio*, który mógłby być wzorem operatorów radiowych. Wszystko zostało załatwione od ręki. Dopiero wtedy zszedłem na dół do bosmana, aby poinformować go, że zdecydowałem się przekazać go do szpitala w Norwegii. Ucieszył się, bo bóle znowu go powaliły. Poprosił mnie tylko, żebym zawiadomił żonę.

Teraz wiatr i fale goniły nas do fiordu, więc raniutko wpadliśmy do zatoczki, gdzie czekała już pilotówka. Mimo wysokiej fali, udało się bezpiecznie przekazać bosmana. Jeszcze raz podziękowałem operatorowi *Bodo Radio*, po czym szybko wyskoczyliśmy ze skalistej zatoczki, gdzie nigdzie nie można było rzucić kotwicy. A ponieważ nieszczęścia zawsze chodzą parami, właśnie wtedy wysiadła nam maszyna.

- Panie kapitanie! - odezwał się w telefonie starszy mechanik. - Musimy stanąć, rozwala nam się pierwszy układ, cholernie wali...

- Do diabła! – ryknąłem. - Nie możemy tu stawać! Musimy stąd jak najszybciej wyjechać!

- Nie da się gdzieś rzucić kotwicy?

- Nie da się, nie da! Wszędzie tu głęboko! Musi pan jechać jeszcze co najmniej pół godziny!

- Dobra, pół godziny – powiedział mechanik i wyłączył się.

Po pół godzinie jazdy *wolno naprzód* wyjechaliśmy wreszcie z fiordu, więc mogłem znowu pogadać ze starszym mechanikiem.

- No to ile pan potrzebuje czasu?

- Tylko tyle, żeby zajrzeć co tam stuka. Dwadzieścia minut.

- OK., stajemy w dryfie. Tylko spiesz się pan, bo niedaleko skały...

Wszakże po pół godzinie okazało się, że nie warto wierzyć mechanikom. Godzina okazała się rozciągliwa, jak guma do żucia. Po trzech godzinach dryfowania w stronę skał, byliśmy już tylko 5 mil od poszarpanego norweskiego brzegu.

- Do diabła, *chiefie*! Dalej nie możemy dryfować. Zaraz będziemy na skałach...

- Panie kapitanie, już kończymy, jeszcze tylko kilka minut...

No, ale minuty płynęły, a maszyna nie startowała. Liczyłem minuty i równocześnie zastanawiałem się, co robić. Może rzucić kotwicę na te pieprzone skały? Może wzywać pomocy, może zdjąć część załogi?

- Panie *chiefie*, do ciężkiej cholery, startuje pan, czy nie?!

- Już wszystko złożone, jeszcze tylko minutkę na podgrzanie paliwa...

Czas ciągnął się straszliwie, aż tu nagle *puff, puff, puff* zagulgotało w kominie. Maszyna wreszcie ruszyła.

- Ależ pan wydłużył tę minutkę.. – powiedziałem z przekąsem do słuchawki.

- Panie kapitanie, gdyby naprawdę trzeba było, ruszylibyśmy z urwanym tłokiem, najwyżej by się rozwalił...

- Teraz pan mi to mówisz? Co tam w końcu się rozwaliło?...

- Tłok numer jeden chciał odlecieć, odkręciła się śruba. To on tak walił...

- Czy teraz wszystko już jest OK.?

- Mam taką nadzieję, ale będziemy musieli kiedyś stanąć i sprawdzić...

- Sprawdzimy, gdy minie ten cholerny sztorm...

Ale sztorm nie chciał minąć. Neptun nam nie odpuszczał, bo rozwiało się do dwunastki. Wtedy przypomniałem sobie, że przecież gdzieś w tej okolicy zatonął „*Leros Strength*". Płynął z fosfatami z Murmańska do Polic. Był od nas pięć lat młodszy, a jednak nie wytrzymał naporu potężnych fal. Ostatnie słowa kapitana w ukaefce mówiły o wodzie w ładowniach. Zginęła cała załoga – dwudziestu Polaków. Tym razem mieliśmy wiatr z dziobu. Chwilami sztormowaliśmy, stojąc w miejscu. Dziób nurzał się w niebotycznych falach.

- Jezu, Włodek! Tak ogromnych fal jeszcze nie widziałem - mamrotał do stewarda Artur.

- To jeszcze nic! Widziałem tu kiedyś takie na 25 metrów - podtrzymywał Artura na duchu Włodek.

Ale nic nie trwa wiecznie, nawet nieszczęścia, które chodzą parami. Sztorm przeszedł nagle, stanęliśmy w dryfie i sprawdziliśmy resztę tłoków. Wszystkie były w porządku! Chyba Neptun na razie nam odpuścił. Wiatr skręcił do rufy i zaczął nas gonić do domu. Uśmiech wrócił na twarze załogi. Cała naprzód! Byle szybciej do domu!

I wówczas przyszła wiadomość. Radio dowiedział się na giełdzie, że nasz bosman umarł w norweskim szpitalu. Smutek zapanował na statku...

No, ale w końcu dopłynęliśmy do kraju i poszedłem do biurowca PŻM przy szczecińskim placu Rodła. Wsiadłem do windy, a w niej stał nasz bosman, jak żywy.

- A kysz! A kysz! – krzyknąłem, bo jestem przesądny.

- Dzień dobry, panie kapitanie – odpowiedział na to duch bosmana.

- Mówili, że pan nie żyjesz...

- Jak pan widzi, żyję. Ale co to za życie! Chcą mnie wysłać na rentę. Okazało się bowiem, że miałem ciężki zawał serca. Dziękuję, że mnie pan wysłał do szpitala, bo na pewno już byśmy się nie widzieli!

- No to cieszę się, że uciekł pan grabarzowi z pod łopaty. Życzę zdrówka!

We wszystkim trzeba mieć dużo szczęścia w nieszczęściu. Nawet w życiu.

## KŁAJPEDA

W Rumunii w porcie Konstanca, po ciężkim rejsie na *m/s „Care”*, nagle dostałem wiadomość od armatora, że przerzucają mnie na inny statek do Hamburga. Ucieszyłem się, bo *m/s „Care”*, to była kupa złomu, a na kei witała mnie moja żona. Jako *chief oficer* miałem jeszcze wyładować część ładunku w porcie Konstanca, a pozostałą w Galati na rzece Sulina. W Konstancji mieliśmy trochę czasu na balety, gdzie to przy okazji okradziono naszą uratowaną razem z jachtem *„Judy”*. Natomiast w na rzece Sulina piloci wprowadzili nas na mieliznę w samych główkach wejściowych. Na dodatek okazało się, że agent oszukał szkockiego kapitana, bo podał mu głębokość wejścia o stopę większą niż była w rzeczywistości. Wreszcie zażądano od armatora grubych pieniędzy za ratownictwo, na co armator kazał nam zamknąć ładownie i nie wyładowywać koksu. Dlatego byłem szczęśliwy, że wreszcie lecę do domu, ponieważ tam miałem poczekać około tygodnia na moje nowe przeznaczenie. Lecieliśmy z żoną przez Bukareszt, gdzie w oczekiwaniu na samolot, przyjmowano nas z wielką serdecznością i fundowano nam wycieczki.

W Szczecinie czułem się jak szejk, bo armator mi płacił, a ja w barze piłem z kolegami za jego zdrowie. Wreszcie po tygodniu zawezwano mnie do Hamburga.

Ponieważ dowiedziałem się, że mój *m/v „Leo Soling”* płynie z Hamburga do Kłajpedy, więc w Hamburgu najpierw odwiedziłem Frantexa i zakupiłem parę kartonów biznesu, głównie dżinsów, peruk itp. Handlowanie w Rosji opanowałem ładując poprzednio na *m/s „Eugenie Cotton”* w Leningradzie elementy budowlane domów zwanych *„Leningradami”*, które woziłem do Szczecina. Zresztą potem w takim domu mieszkałem.

Tak zaopatrzony ruszyłem motorówką na rzekę, gdzie na kotwicy stał mój *„Leo Soling”*.

- Hej tam wachtowy! – krzyknąłem do stojącego na trapie Filipińczyka - przygotuj dźwig na moje paczki i walizki.

Filipińczycy szybko ruszyli do załadowania mojego biznesu, gdy nagle z burty wychylił się jakiś blondyn.

- Bosman! Kto to przyjechał!? – krzyknął blondyn.

- Panie kapitanie, to *chief* przyjechał! – odkrzyknął bosman.

Zaszedłem potem do kapitana, żeby się zameldować.

- *Chief*! Te paczki to twoje? – spytał kapitan.

- *Captain*, to moje rzeczy osobiste i prezenty dla Rosjan – odpowiedziałem spokojnie.

- *Chief*! Ja się w to nie mieszam! Co tam masz to twoja sprawa. Ja pierwszy raz płynę do Rosji i nie chcę trafić na Sybir – stwierdził srogo.

- *Captain*. Nic się nie martw. To moja sprawa. Ja znam Rosję bardzo dobrze i wiem co robię-stwierdziłem stanowczo.

Na drugi dzień przy śniadaniu siedziałem razem z niemieckim kapitanem i zmustrowującym niemieckim *chiefem*.

- *Chief*! –zwrócił się do mnie kapitan - Czy wiesz, dlaczego zmustrowałem tego tu siedzącego z nami *chiefa*?

- Nie, nie wiem – odpowiedziałem zaciekawiony.

- Zmustrowałem go, bo był leniwy i za dużo jadł! – wyjaśnił kapitan, patrząc prosto w twarz *chiefa*.

- Ooo! To ja się zaczynam odchudzać! – wypaliłem.

Tak się zaczęła moja praca z kapitanem, wysokim blondynem, który zachowywał się jak *„rasowo czysty”* Niemiec i jak mówili walił nieposłusznych Filipińczyków po twarzy. Ładowaliśmy z barek worki mąki i czołgałem się po ładowniach, żeby były dobrze sztauowane i liczyłem skrupulatnie uszkodzone worki – tak jak kazał kapitan. Na koniec załadunku policzyłem 731 worków uszkodzonych, a kapitan wpisał tę uwagę do konosamentu, tym sposobem go „brudząc”. Taki „brudny” konosament uniemożliwiał załadowcom pobranie pieniędzy, dlatego byli wściekli na kapitana. On jednak mimo próśb nie ugiął się, twierdząc że płynie pierwszy raz do Rosji i nie chce wylądować na Syberii. Próbowałem i ja go przekonać i uspokoić, że tak źle to tam nie jest, ale był „nieugięty”. I z takim konosamentem popłynęliśmy do Kłajpedy. Płynęły z nami żona kapitana i żona austriackiego elektryka. Filipińczycy poinformowali mnie, że jak w Kłajpedzie znajdą wołka zbożowego, to statek czeka fumigacja, a załoga idzie na 5 dni do hotelu. W Kłajpedzie na odprawie zjawiły się dwie laborantki szukające wołka. Zawołałem je do swojej kabiny i wręczając każdej dżinsy zaproponowałem:

- Mam dla Was dżinsy, ale musicie znaleźć wołka.

- *Tak toczno! Towarisz starszina! Wołka najdiom!* – odpowiedziały szczęśliwe.

Poszły do swojego laboratorium i w słoiku przyniosły wołka. Zjawiły się u kapitana i zakomunikowały mu, że statek będzie fumigowany, a załoga ma udać się do hotelu.

Do mnie przyszła brygada od fumigacji i po krótkim handlu kupiła cały mój biznes. Następnie chodząc w te i z powrotem z butlami gazu, wynieśli to na ląd, mimo że trapu pilnował nic nie podejrzewający żołnierz.

Szczęśliwa załoga ruszyła do hotelu, a kapitan wypłacił zaliczkę, po oficjalnym kursie za dolara dawał pół rubla. W hotelu na głównym holu ustawiła się do mnie załoga w kolejce, bo ja dawałem za dolara trzy i pół rubla - tyle ile dawali na czarnym rynku. Następnie poprosiłem dwie piękne „dziewczynki” lekkiego prowadzenia, żeby zarezerwowały stolik na sześć osób w restauracji „Regata”.

- Panowie! Teraz ja zapraszam Was do restauracji „Regata”. Zwróciłem się do kapitana, elektryka i ich żon oraz do polskiego *chiefa* mechanika. Płacę ja za wszystko.

Zdziwieni przyjęli zaproszenie i taksówkami, razem z dwoma „dziewczynkami przewodniczkami” udaliśmy się do restauracji, która mieściła się na pięknym żaglowcu.

Suto zastawiony stół czekał na nas! Kelnerzy kłaniali się w pas! Orkiestra grała nam na powitanie, a piękne dziewczęta z *varietes* tańczyły kankana. Ja w kilku językach śpiewałem z orkiestrą, a dziewczyny tańcowały nawet na stołach. Oczywiście odpowiednio wcześniej „posmarowałem" kogo potrzeba. Kapitanowi oczy zrobiły się okrągłe ze zdziwienia. Dziewczynki siedziały na mim cały czas, mimo że żona go strofowała. Wszyscy bawiliśmy się do białego rana. Oczywiście zapłaciłem za tę zabawę, ale to były tylko małe pieniądze w porównaniu z zarobkiem za biznes.

- *Chief*! A ja myślałem, że tu jest więzienie i Sybir – wykrzykiwał kapitan.

- *Captain*! Mówiłem Ci, że znam Rosję! Tu można wszystko, tylko trzeba mieć pieniądze.

Następnego dnia kapitan wysłał żonę innym statkiem do domu. Potem ruszył ze mną w miasto. A po pięciu dniach hotelowych wczasów wróciliśmy na statek wyładować worki mąki. Wyładunek trwał miesiąc, a załoga balowała po knajpach. Po tygodniu kapitan już miał dosyć balowania i stwierdził:

- *Chief*! Ja mam dosyć, jak chcesz, to idź do miasta, a ja za ciebie popracuję.

Oczywiście chętnie się zgodziłem i buszowałem z załogą ile można. W miejscowej knajpie „Żuwiedra" zbieraliśmy się często, balując z „dziewczynkami". Któregoś razu nagle wybuchła awantura. Moi Filipińczycy bili się z *Ruskimi*. Mój bosman okazał się karateką i „biegał" po ścianach waląc *Ruskich*. Bójka przeniosła się przed knajpę. Nagle zobaczyłem, jak motorzysta Filipińczyk dusi i topi w kałuży *Ruska*. Wtedy udało mi się rozdzielić dwie grupy walczących, stanąłem między nimi i krzyczałem raz po rosyjsku, a potem po angielsku:

- Uciekajcie, bo Filipińczycy mają noże! Uciekamy, bo jedzie milicja!

Wreszcie moja załoga posłuchała mnie i zaczęliśmy uciekać. Udało mi się złapać taksówkę, ale mój pijany motorzysta nagle wskoczył na dach taksówki i przestraszony taksówkarz uciekł. Złapałem więc autobus, zapłaciłem, a ten zawiózł nas do portu.

Nadszedł wreszcie koniec wyładunku. Nagle wpadł do mojej kabiny kapitan.

- *Chief*! Tragedia! Stewedorzy policzyli tylko 300 worków uszkodzonych! Co ja teraz powiem załadowcom, przecież napisałem na konosamencie 731 worków uszkodzonych – lamentował.

- *Captain*! Nie martw się, zaraz to załatwię – uspokajałem go.

Zawołałem stewedorów, dałem im kilka butelek wódki i za chwilę miałem nowy dokument. Zaniosłem go kapitanowi. Czytał z niedowierzaniem. Nagle stwierdził:

- *Chief*! Napisali 731 worków uszkodzonych! Jak oni to policzyli? – dziwił się.

A jednak niczego się mój kapitan nie nauczył – pomyślałem – przecież mówiłem mu, że tu wszystko można załatwić.

# M/V „AFRICAN AZALEA”

Lato było w pełni, gdy nagle odezwał się z Florydy mój stary przyjaciel Jurek P., który będąc w Polsce odwiedził w PŻM naszego kolegę – Michała K. Michał odmówił zatrudnienia w jego kompanii, ale zasugerował zatrudnienie mnie u tego armatora. Trzydzieści lat temu pływaliśmy we trzech na statku typu *„Ocean”* - s/s *„Białystok”*. Jurek był teraz superintendentem u amerykańskiego armatora. Powiadomił mnie o tym Wojtek, właściciel agencji załogowej.

- Dzwonił Jurek z Florydy – powiedział. - Chce cię na trzy miesiące na swoim statku. Kiedy jednak kupią dwa *ro-rowce*, to będzie potrzebował kapitana na stałe.

- A co to za statek? – zapytałem.

- Nazywa się *„African Azalea”*. Ma dwadzieścia jeden lat. Załoga głównie filipińska, ale są też Polacy. Przeważnie pływają między Afryką a Ameryką. Co ty na to?

- No, interesujące – wymamrotałem. - Dawno nie pływałem z Filipińczykami. Chętnie bym popłynął, forsa mi się kończy. Ale, wiesz, nie zdążyłem jeszcze odpocząć po ostatnim statku. Zresztą, jak przypuszczam, nie przedłużą mi urlopu w PŻM.

Kręciłem mętnie w ten sposób, bo miałem w planie rejs moim jachtem *Mamuśką*, który stał przy kei świeżo odmalowany, a Horst Scholz z rodziną już zgłosił swój jacht na nasze wspólne rodzinne regaty. W końcu zdecydowałem się przeciąć te stękania, bo przecież trzeba być mężczyzną.

- Nie dam rady, stary – rzekłem do Wojtka. - Nie popłynę *„Azaleą”*. Mówi się trudno. Zbliża się Flis Odrzański, gdzie mam być znowu komodorem...

- Wiem, wiem – drwił Wojtek, który świetnie mnie wyczuwał. - Ale armator *„Azalei”* chce podmiany dopiero w połowie lipca! Do tego czasu zdążysz już dopłynąć tą tratwą do Szczecina, nie?

Stanęło na niczym. Nie mogłem się zdecydować. Ale następnego dnia przyszła jednak refleksja. A jeśli PŻM zbankrutuje, na co powoli się zanosi? Trzeba zawczasu zapewnić sobie chlebek za granicą! No i brak forsy mnie gniecie. Poza tym, taka *„Azalea”* to też spore wyzwanie zawodowe. W moim wieku trzeba się sprawdzać. Tym razem wszystko było na tak. Zadzwoniłem więc do Wojtka.

- Przemyślałem sprawę. Jeśli mi dadzą urlop, jadę...

- No to fantastycznie. Gdy już będziesz wszystko wiedział, dzwoń...

W PŻM dano mi trzy miesiące bezpłatnego urlopu bez zbytnich problemów. Wziąłem więc w kieszeń wszystkie dyplomy, w biegu załatwiłem świadectwo zdrowia u Piotrka, przyjaciela z PSM-ki, który był najlepszym lekarzem wśród mechaników i z całym tym majdanem udałem się do Wojtka. Bardzo się ucieszył na mój widok.

- No to bomba, stary! Statek jest w bardzo dobrym stanie. Wiesz, *„Azalea”* to Jurka oczko w głowie. Forsa też dobra, więc możesz zakotwiczyć tam na stałe...

Przejrzałem warunki kontraktu, obejrzałem statek na zdjęciach, spodobało mi się to wszystko. *„Azalea”* rzeczywiście prezentowała się ładnie. Dziewięciotysięcznik, cztery ładownie, dwa dźwigi, 135 metrów długości. Zgrabny. Wozi głównie zboże z USA do Afryki, czyli w poprzek oceanu. Aby tylko nie spotkać huraganów, bo teraz sezon na nie.

- Ale, wiesz – rzekł Wojtek ostrożnie. - Nie będziesz miał tam łatwego życia. Trzeba też robić za trzeciego oficera i radiego, których nie ma...

Trochę mnie to kopnęło, ale nie dałem po sobie poznać.

- Jakoś przeżyję – zażartowałem. - Przynajmniej przypomnę sobie nawigację!

I w ten właśnie sposób klamka zapadła. Rano agencyjny taksówkarz zawiózł mnie na lotnisko do Berlina, a potem - przez Paryż i Atlantę - poleciałem do Miami na Florydzie. Miałem już doświadczenie w dalekich lotach. Nic ciekawego, tylko tyłek boli.

Tymczasem w biurze armatora *„Azalei”* nie miało być żadnych powitalnych pieszczot. Musiałem wykazać się znajomością fachu, a przede wszystkim języka angielskiego. Aby dobrze wypocząć przed tym meczem, agent zawiózł mnie z lotniska do eleganckiego hotelu z basenem. Właśnie doprowadzałem się do porządku po męczącej podróży, gdy zadzwonił telefon.

- Cześć Włodek! – usłyszałem w słuchawce. - Tu Jurek. Jak podróż? Zapraszam cię na kolację, a potem do siebie do domu. Co ty na to?

- Już się cieszę na spotkanie. Czekam.

Przyjechał po godzinie. Padliśmy sobie w ramiona, jak przystało na starych przyjaciół. Później zapakowaliśmy się do jego służbowego auta i pojechaliśmy coś zjeść. Restauracja była typowo amerykańska, zamówiłem więc tradycyjne danie.

- T-Bone Steak, krwisty...

Jurek opowiedział mi o statku. Widać było, że włożył w niego całe serce i sporo roboty. W ogóle, wszystkie swoje statki znał na wylot, więc teraz starał się przekazać mi trochę wiedzy na ich temat. Dowiedziałem się więc, że *Seaboard* to przede wszystkim hodowla świń, farmy i młyny rozsiane po całym świecie, zaś statki są jakby dodatkiem do tego wiejskiego pejzażu. Nawiasem, nie muszą one nawet zarabiać, bo zysku i tak się potem nie wykazuje. Wszystko po to, aby uniknąć podatków, które wliczane są w koszty przedsiębiorstwa. Byłem zdumiony, ale pod wrażeniem.

W parterowym domku Jurka rozsiedliśmy się wygodnie i degustując niezłe trunki wspomnieliśmy dawne dobre czasy niezawodnych parowców. Rodzina gospodarza, czyli bułgarska żona i dwoje dzieci, akurat wyjechała do Kanady. Mogliśmy więc poczuć się swobodnie.

- Jak tam żona? – spytał Jurek.

- Nic się nie zmieniło – odpowiedziałem z pewnym wysiłkiem. – Od trzech lat leży nieprzytomna w szpitalu. Stan bez zmian.

- Czy są jakieś szanse na poprawę?

- Lekarze nie dają żadnych...

Bułgarska *rakija* powoli nas rozgrzewała, więc coraz głębiej zanurzaliśmy się we wspomnieniach. Do zanurzenia się kusił też basen z błękitną wodą, obrzeżony palmami w ogrodzie. Obaj wiedzieliśmy jednak, że nazajutrz czeka mnie ciężki dzień. Więc wstałem, podziękowałem, a Jurek odwiózł mnie do hotelu.

Rano wbiłem się w garnitur, założyłem białą koszulę i reprezentacyjny krawat, pomimo że na zewnątrz piekielnie grzało. Jurek czekał już na mnie w recepcji. Jego samochód miał klimatyzację, więc można było nieco odsapnąć.

W biurze też mieli klimatyzację. Siedziało tam kilku facetów w białych koszulach i pod krawatami. Byli więc Hindusi, Polacy, Norweg, Amerykanin i Niemiec. No i pięć dziewczyn hiszpańskojęzycznych. W sumie ta dwunastka obsługiwała szesnaście statków. I robiła to sprawnie. Szybko więc obliczyłem, że gdyby PŻM chciała pracować tak profesjonalnie, w jej *termosie* przy placu Rodła powinna pracować tylko setka osób, nie zaś sześć setek.

Zaczęło się przesłuchiwanie i szkolenie, co miało potrwać dwa dni. Najpierw wprowadził mnie w dokumentację sam George - tak nazywano tu Jurka. Okazało się, że miałem przygotować statek do rocznego przeglądu klasyfikacyjnego, dokonywanego przez ABS, czyli American Bureau Of Shipping. W *Kadrach* siedziały dwie przesympatyczne dziewczyny i tak się rozgadaliśmy, że nawet pokazałem im zdjęcia z Flisu Odrzańskiego, czym wywołałem na ich twarzach zdziwienie i podziw. Potem były *Płace*, trochę skomplikowane ze względu na inne rozliczenia każdej nacji. Z kolei w *Zaopatrzeniu* tkwiły dwie dziewczyny, mówiące po hiszpańsku, przez co mogłem zabłysnąć znajomością języka.

Ale najtrudniejsza podobno miała być rozmowa z wiceprezydentem kompanii - Hindusem, który nie mówił, a mamrotał pod nosem. Jednak rozumiałem go świetnie, więc była to bardzo miła pogawędka z panem w turbanie na głowie i pozwijanymi w wałki wąsami i brodą; bowiem religia nie pozwala im obcinać włosów. Identyczny Hindus, odrobinę młodszy, wprowadził mnie w tajniki QMSS - Quality Management Safety System – czyli systemu jakości i bezpieczeństwa zarządzania. System ten zresztą podobny był do tego, jaki tworzyłem w *Bayocean* na statku *m/v „Lake Mead”*. Został wzięty niemal żywcem z US Navy.

Potem jeszcze wszyscy Ważni wypytali mnie, gdzie i jak długo pracowałem, a że w swoim życiorysie miałem niemieckich, norweskich, angielskich, duńskich, a nawet amerykańskich armatorów - jak również szesnaście lat kapitaństwa! - więc po moich wyznaniach tylko kiwali z aprobatą głowami. W ogóle muszę przyznać, że atmosfera w biurze była wspaniała. W przerwie na kawę, kiedy wszyscy zajadali się fundowaną przez armatora pizzą, mnóstwo żartowano, ale też wymieniano się ostatnimi wiadomościami ze statków.

Wieczorem znowu wylądowałem u Jurka w domu. Ponownie wspominaliśmy dawne lata, snując też morskie opowieści. W końcu wręczyłem mu w prezencie moją książkę. A po zakończeniu armatorskich przesłuchań i szkoleń, wsiadłem do samolotu i poleciałem do Houston, gdzie miałem nadzieję trafić od razu na *m/v „African Azalea*”. Statek jednak miał zacumować dopiero o północy, więc agent zawiózł mnie do hotelu, który okazał się być pełen marynarzy różnych nacji.

*m/v „African Azalea”.*

A rano stałem już na kei i przyglądałem się mojemu stateczkowi. Zdjęcia mówiły prawdę. Był mały, ale zgrabny i nieźle utrzymany. Pomyślałem, że dobrze byłoby pomalować mu burty. Cztery ładownie i dwa dźwigi prezentowały się okazale, tylko małe okrągłe bulaje bardziej przypominały marynarkę wojenną, aniżeli statek handlowy.

Kapitan Hindus przywitał mnie serdecznie, zaprosił do zapasowej kabiny, po czym stwierdził, że teraz nie ma czasu, a statek przekaże mi w morzu, ponieważ płynie ze mną na Haiti. Podobno takie właśnie zwyczaje panowały w tej Kompanii. Potem mu się przyglądałem i rzeczywiście przez cały czas był zajęty. Salon kapitański nieustannie pełen był ludzi.

Poprosiłem więc elektryka Polaka, z którym już pływaliśmy razem na *„Kopalni Ziemowit”*, aby oprowadził mnie po statku, bowiem chciałem przyjrzeć się wszystkiemu z bliska. Muszę przyznać, że wewnątrz *„Azalea”* prezentowała się dobrze. Oczywiście, jak na dwadzieścia jeden lat eksploatacji. Miała jednak swoje *minusy*.

- Wentylatory ładowni chodzą? – zapytałem w pewnej chwili elektryka.

- Nie za bardzo, panie kapitanie – odrzekł. - Ale zainteresuję się.

- To ładowni nie wentylujecie?

- Dotychczas nie...

- Więc proszę przyjąć do wiadomości, że kiedy zajdzie taka potrzeba, będziemy je wentylować. Dlatego wentylatory mają chodzić.

- Oczywiście, panie kapitanie, będą chodzić...

Trzech polskich *fiterów*, wspartych przez jednego bułgarskiego, systematycznie wymieniało skorodowane części na nowe. Filipińska załoga też zawzięcie walczyła z rdzą, pracując nawet w soboty i niedziele. Darek, *chief* mechanik, awansował na *„Azalei”*, więc znał statek jak własną kieszeń. Tyrał do spółki z II mechanikiem, Bułgarem, prawie nie wychodząc z maszyny. W tym zbożnym dziele pomagali im *oilerzy,* Filipińczycy.

Postój w Houston trwał dwa dni, co - jak na ten statek – trwało bardzo długo. Czekaliśmy bowiem w kolejce na miejsce przy elewatorze. Kapitan Hindus nieustannie biegał w kombinezonie, załatwiając wszystko samodzielnie, bo – jak mówił - nikomu już nie wierzy i wszystko musi sprawdzić osobiście.

Wieczorem wybraliśmy się do miejscowego Domu Marynarza. Chcieliśmy trochę popływać w basenie, a przede wszystkim zadzwonić do domu. Potem, już w wodzie, wpadła mi do głowy myśl, że szkoda, iż na *„Azalei”* nie ma basenu. I postanowiłem go tam zainstalować.

W tym celu zagaiłem żonę pastora, która była szefową Domu Marynarza.

- Wie pani, jak ciężko pływa się statkiem, który nie ma basenu? – zapytałem. - Wokół pełno wody, a zanurzyć się w niej nie można. Jeśli pomoże mi pani kupić basen, będziemy się za panią modlić...

Dzwoniła do wszystkich sprzedawców, posłużyła się nawet internetem, a problem ani drgnął. Wszystkie baseny były albo za drogie, albo nieprzydatne na statkach. Jednak pastorowa nie była człowiekiem, który łatwo się poddaje. Następnego dnia z rana przyjechała na statek i wyciągnęła mnie do magazynów, gdzie – jej zdaniem - ewentualnie mógłbym dokonać odpowiedniego zakupu. Jednak problem okazał się trudny. Szukaliśmy wszędzie, a czas nas gonił. W końcu, zdesperowany, kupiłem taki basen, jaki akurat wpadł mi w ręce - mały i tani.

- To nieważne, że taki mały – zapewniłem gorąco pastorową. – Bardzo mi pani pomogła, naprawdę. Za każdym razem, kiedy przyjdzie wskoczyć do tego basenu, będziemy się za panią modlić!

- Och, *captain*! – zaśmiała się kokieteryjnie. - Teraz już na pewno pójdę do nieba!

Wreszcie przeholowaliśmy *„Azaleę”* pod rury elewatora. Kapitan Hindus znowu biegał spocony po ładowniach i osobiście pilnował załadunku, bo nie wierzył filipińskiemu *chiefowi*.

- Cholera! – zakląłem w myślach. - Jeśli potem będę musiał też robić za wszystkich, to się wykończę!

Czas jednak płynął i niebawem statek, załadowany zbożem na *full*, wyruszył w morze. Tym razem zmierzaliśmy do Lafiteau na Haiti. Po drodze Hindus znalazł wreszcie czas na przekazanie mi statku. W tym przekazywaniu najważniejszy okazał się temat, komu i w jaki sposób wysyłać teleksy. No i jak rozliczać załogę. Program w komputerze zabezpieczono wcześniej nieznanym hasłem, co podobno zrobił jakiś Chorwat, a to potem sprawiało różne niespodzianki. Teleksów miałem wysyłać całą furę, zaś raportów... tonę. Czekała mnie też harówka na kilku etatach, bo miałem tyrać *za trzeciego, radiego*, a nawet ochmistrza. Wychodziło to ponad dwanaście godzin dziennie, a niekiedy więcej. Nie powiem, abym się przesadnie cieszył.

Ale Hindus okazał się fantastyczny. Pracował jak robot i wszystko wiedział. Starał się przekazać mi jak najwięcej wiedzy o statku, a czynił to w ujmującej formie. Niejeden z polskich kapitanów mógłby się od niego uczyć. Załoga opowiadała, że jest przewrażliwiony. No, ale przecież praca kapitana zależy od jakości jego załogi, prawda? Ale wróćmy do statkowej wiedzy Hindusa.

Według niego, filipiński *chief* był tępy, a II oficer wręcz głupi. Za to najlepszy miał być filipiński kucharz. Po trzech dniach, tuż przed Haiti, Hindus przekazał mi statek i przeniósł się do zapasowej kabiny. Kapitańska kabina była przestronna - salon, biuro, sypialnia z łazienką. Najbardziej ucieszyła mnie wanna i potężna koja, z boku której ktoś kiedyś zamontował lustra. W biurze stał duży komputer, a w salonie telewizor, dwa videa i wieża stereo. A ponieważ w mesie leżało blisko sto kaset video, więc sam miód. Tylko kiedy to wszystko oglądać?

Po pięciu dniach dopłynęliśmy na redę Port Au Prince, gdzie mieliśmy wziąć pilota. Stacja pilotowa obiecywała nam bez przerwy, że pilot już ku nam wypływa,

*Lafiteau.*

więc braliśmy to za dobrą monetę i – w oczekiwaniu - niebezpiecznie dryfowaliśmy wśród koralowych raf. Hindus biegał nerwowo za moimi plecami, obserwując manewry. W końcu nie wytrzymałem tego wszystkiego i uciekłem z niebezpiecznego akwenu, dryfując na zewnątrz redy.

Lecz sytuacja się powtórzyła. Dryfowaliśmy spokojnie następną godzinę, a stacja ciągle swoje, że pilot właśnie ku nam wypływa. Ale przy naszej burcie się nie pojawił. Do diabła! Nauczka, żeby nie wierzyć *darmozjadom*. Trochę się tą kretyńską sytuacją zdenerwowałem, ale nie mogłem tego pokazać, bo Hindus tkwił mi za plecami.

W końcu pilot dopłynął i mogliśmy ruszyć do oddalonego o godzinę Lafiteau. A tam – na tle gór lśniły w słońcu białe silosy. Potem rozpoznałem wbity w morze mały pirs z taśmociągiem.

- To tam, panie kapitanie! Będziemy cumować lewą burtą! – informował podekscytowany pilot, czarny jak smoła. – Przed keją rzucimy prawą kotwicę! Jeden szakiel na grunt, tak, aby dragowała.

- *Chief*! – krzyknąłem przez UKF-kę na dziób. - *Stand by starboard anchor! We'll drop one shackel!*

- *Yes, Sir! Only one shackle!* – zatrzeszczał filipiński *chief* w UKF-ce.

Potem zrobiono wszystko w taki właśnie sposób. Ale statek jednak źle ustawił się do nabrzeża i pilot zrezygnował z podejścia.

- *Half astern, and heave up anchor!* – polecił pilot.

Wybraliśmy więc kotwicę i przymierzyliśmy się powtórnie do nabrzeża...

- Oj, niedobrze – pomyślałem. – Coś cienki ten pilot...

Ale tym razem spisał się lepiej. Ponownie rzuciliśmy prawą kotwicę na grunt, a potem spokojnie podchodziliśmy do nabrzeża. Wokół statku krążyła motorówka, która miała odebrać cumy. Nagle *„Azaleą"* silnie szarpnęło. W pierwszej chwili pomyślałem, że weszliśmy na rafę. Jednak potem zobaczyłem, że łańcuch przeskakuje przez orzech windy kotwicznej.

- Pilot! – ryknąłem. - Kotwica zahaczyła o coś na dnie!

- O.K, *captain*! *No problem! Half ahead*!

*Pół naprzód* nie pomogło jednak. Kotwica mocno trzymała grunt, a statek nie szedł do przodu.

- *Slack the chain, captain.. slack*! – polecił pilot, więc zaczęliśmy luzować łańcuch, powoli dochodząc do nabrzeża. Wyluzowaliśmy go trzy szakle.

- *No problem* – znowu tłumaczył pilot. - To już się tutaj zdarzało. Niech kotwica tak pozostanie. Wybierzesz ją na wyjściu w morze.

- A co tam jest na dnie? – chciałem wiedzieć.

- Rafy koralowe i skały...

Podaliśmy długą dziobową na beczkę cumowniczą. Jednak, kiedy zaczęliśmy cumę wybierać, ujrzałem, że beczka wywraca się do góry dnem, a *chief* ciągnie ją do burty.

- Pilot! – wrzasnąłem znowu. - Beczka się urwała!

- No, problem, *captain*, no problem! To już się tutaj zdarzało. Po prostu, beczka jest źle przytwierdzona do dna!

Kiedyśmy z pilotem kontynuowali wymianę myśli, *chief* zdążył doholować beczkę pod dziób, podciągnąć ją do góry i odwrócić, po czym motorówka zaciągnęła ją do brzegu.

- Uff! – westchnąłem. - Ciut za dużo tego dobrego, jak na pierwsze manewry...

Na szczęście reszta poszła już dobrze. Ssawy ugrzęzły w ładowniach i rozpoczął się pięciodniowy wyładunek zboża. W tej sytuacji zyskałem trochę oddechu i, jak zwykle, zacząłem rozglądać się po okolicy. Szybko doszedłem, że nasza wioseczka Lafiteau jest oddalona od stolicy kraju, Port Au Prince, zaledwie o godzinę jazdy. Skontaktowałem się więc z menadżerem zbożowego silosa.

- *Sir*, chcielibyśmy coś zobaczyć na Haiti. Może pan to jakoś urządzić?

Następnego wieczora niewielki mikrobus powiózł naszą czwórkę do stolicy. Droga była wąska i dziurawa, jak szwajcarski ser. Bywało też, że musieliśmy przebijać się przez stada kóz lub tabuny koni. Zmrok zapadał szybko. Kiedy w resztce jasności odchodzącego dnia ujrzeliśmy zabudowania Port Au Prince, nagle zawyły syreny, a samochody zaczęły uciekać na pobocza.

I niemal natychmiast przemknęła obok nas kolumna luksusowych samochodów.

- Cholera, co to było?! – zapytałem kierowcę.

- To przejechał nasz były prezydent – odparł z ironicznym uśmiechem nasz potężnie zbudowany Kreol.

- Po samochodach widać, że biedny to on nie jest – zażartowałem.

- O, tak! Oni nigdy nie są biedni! Na Haiti mieszka siedem milionów biedaków, z czego aż milion w samym Port Au Prince! Lecz jeśli chcecie teraz gdzieś się wybrać, to jest tu tylko jedno bezpieczne miejsce...

- Mianowicie?

- Klub *Cristal Palace*. Tam jest OK.

- A możesz nas tam zawieźć?

Mógł. Potem jego samochód wdrapywał się z wysiłkiem ku chmurom, aż w końcu wylądowaliśmy w górach. Na wysokości siedmiuset metrów! Stał tam wspomniany *Cristal Palace*, a przed nim całe stado dziewczynek wiadomej profesji. Ale kiedy chcieliśmy wejść do środka, zastąpił nam drogę *bramkarz*, ubrany w czarny garnitur i muszkę.

- Ten nie wejdzie! – stwierdził stanowczo, wskazując palcem na elektryka.

- A to dlaczego? – zapytaliśmy ze zdziwieniem.

- Bo jest w krótkich spodenkach – odpowiedział czarny mięśniak.

- To może zapłacę za niego więcej? – zaproponowałem.

- Nie da rady, przepisy – pokręcił przecząco głową.

- To może mi powiesz, gdzie tu o tej porze można kupić spodnie?..

- Nie można. Sklepy już zamknięte.

Zaczęło się robić mało ciekawie. Przecież nie zostawimy elektryka Darka na ulicy, bo go zjedzą. I wtedy, dosyć nieoczekiwanie, podał nam rękę kierowca Kreolczyk.

- *Captain*, mieszkam niedaleko, wezmę elektryka ze sobą, w kilka minut znajdę mu jakieś spodnie...

Podziękowałem mu wylewnie, po czym elektryk pojechał po spodnie, a my ruszyliśmy do knajpy. Nie da się ukryć, była elegancka. W dodatku już wiedzieliśmy, dlaczego nazywała się *Kryształowy Pałac*. Na wszystkich ścianach wisiały kryształowe lustra! Gorące karaibskie rytmy szybko rozgrzały naszą krew, która zrobiła się jeszcze bardziej gorąca, gdy do nas dotarło, że butelka rumu *Bacardi* kosztuje pięćdziesiąt dolarów.

*Pałac* powoli wypełniał się elegancko ubranymi parami. Na parkiecie dziewczyny wkręcały się tyłeczkami w partnerów, a my sączyliśmy *Cuba Libre*.

- Co to za knajpa, do diabła? - denerwował się Mariusz. – Dziewczyny z facetami? Mogliśmy iść do *Brudnego Wacka*...

- Kierowca mówił, że tu najlepiej i najbezpieczniej – zaoponowałem.

- Posiedzimy, zobaczymy – poddał się *chief* mechanik.

Nie minęło pół godzinki, gdy zjawił się elektryk. W pożyczonych białych spodniach wyglądał niebywale elegancko. Mina mu jednak zrzedła, gdy dowiedział się, że flaszka kosztuje pół setki. Jednak długo się nie smucił, bo oto przy stoliku obok pojawiły się kolorowe dziewczyny olśniewającej urody. Zaczęliśmy je zagadywać, więc natychmiast powiedziały, że kosztują po sto dolarów sztuka.

- Panowie! – stwierdził stanowczo elektryk. - Proponuję zwiedzenie innych knajp!

Tym razem ideę poparłem i wyszliśmy na ulicę. W kilka chwil zostaliśmy otoczeni przez czarnych wyrostków, oferujących się za przewodników. Wybrałem jednego, dobrze mówiącego po angielsku, po czym ruszyliśmy na zwiedzanie okolicznych barów. Po drodze zaczepiały nas czarne *dziewczynki* o włosach zaplecionych w sznureczki. Byliśmy jednak nieugięci, ponieważ jakoby właśnie z Haiti wywodzi się AIDS.

Bar, do którego w końcu zaprowadził nas przewodnik, okupowany był przeważnie przez białych. Za kontuarem stał Amerykanin w kowbojskim kapeluszu. Na wysokich stołkach, w mieszanym towarzystwie francusko - amerykańskim zaśmiewały się głośno same białe dziewczyny. Poczuliśmy się prawie, jak w Stanach.

- To te resztki, jakie pozostały po amerykańskiej okupacji – zażartowałem. – Przecież Amerykanie tu siedzieli od 1915 do 1934 roku...

Nikt na nas nie zwracał uwagi. Tylko czarna dziewczyna w kącie sali kusiła nas zachęcającym uśmiechem. Wypiliśmy piwko, posłuchaliśmy rechotu Francuzów i amerykańskich pokrzykiwań. W końcu zrobiło się nudno. Ruszyliśmy więc dalej w poszukiwaniu przygód, lecz inne bary okazały się równie mało zachęcające. Wszystkie były niemal puste i w dodatku brudne.

Zdecydowaliśmy się wrócić na *„Azaleę”*, zwłaszcza że zbliżał się czas *shiftingu*. I znowu głowy odskakiwały nam na dziurach, przed maską auta biegały konie, zaś kozy przysypiały na środku drogi, nie spiesząc się ze wstawaniem.

Tymczasem na statku już przygotowywali się do *shiftingu*. Rączo wskoczyłem więc na mostek, aby poprowadzić przez UKF-kę manewry. Przeciągnęliśmy statek bez *kopania* maszyną, chociaż wszyscy twierdzili, że to się nie uda, gdyż jakoby jest tu za silny prąd. Następnego dnia nadal ciężko pracowaliśmy. Tylko elektryk wybrał się wieczorem do pobliskiej wsi. Rano, na śniadaniu, postanowiłem trochę sobie z niego pożartować.

- Panie *elektryczny*, nie bał się pan tak sam wieczorem spacerować? Myśleliśmy, że pana zjedzą...

- Panie kapitanie – nie dawał się elektryk. - Nie było tak źle. To nadzwyczaj przyjazna wieś. Zresztą mam tam już przyjaciela. Ma na imię Jack. Wczoraj zaprosił mnie nawet do domu. Dzisiaj też na mnie czeka!

- Ooo, jeśli tak, to idę z panem...

Wyruszyliśmy wieczorem. Czułem się odrobinę niepewnie, bo już przy silosie przykleiły się do nas dwa typy. Szły krok w krok, tuż za naszymi plecami. Było to tak denerwujące, że przed bramą zatrzymałem się. Typy też przystanęły.

- *We do not need you, go.. go.. go!* – warknąłem wściekle.

Typy niespecjalnie się przejęły. Stały nieruchomo i wlepiały w nas gały.

Na szczęście czekał już Jack z kolegą, przejmując nad nami opiekę. Typy, dla zachowania twarzy, jeszcze przez pewien czas za nami człapały, a potem rozpłynęły się w haitańskich ciemnościach. Droga wiodła przez jakieś skały. Tonęła w tropikalnej czerni, tylko nieznacznie rozrzedzanej przez nikłe światła okolicznych domków. Te zaś prezentowały się nadzwyczaj mizernie. Zbudowane były bowiem z tego wszystkiego, co tylko dało się znaleźć lub *skombinować*. A więc z kamieni, desek, kawałków blaszanych puszek i tym podobnych materiałów.

- *Captain*, tu mieszka około tysiąca bardzo biednych ludzi, przeważnie bezrobotnych – poinformował mnie Jack. On też nie miał pracy, chociaż ukończył szkołę średnią. Zaciekawił mnie ten chudy, czarny dwudziestodwuletni chłopak, dobrze mówiący po angielsku. Wyglądało, że jest mądry. Nie myliłem się. Rozpocząłem z nim bardzo długą dyskusję, głównie po to, aby jak najwięcej dowiedzieć się o Haiti.

Tymczasem nasi *czarni* przewodnicy wiedli nas do baru na piwo. Droga wiodła ciemnymi, krętymi ścieżkami, gdzieś pomiędzy *willami*. W pewnej chwili mój *czarny* rozmówca zagadnął Darka.

- *Darek, give me some dollars, I will change...*

Darek wyciągnął dwadzieścia dolców i mu podał.

- Nie boisz się, że zniknie z forsą? – zapytałem.

- Nie zrobi tego. – odparł. To mój *friend*. Wczoraj byłem w jego *willi*, gdzie przedstawił mnie całej rodzinie...

Uśmiechnąłem się cynicznie, ale okazało się, że Jack szybko wrócił, przynosząc haitańskie dolary, które gdzieś tam wymienił.

Bar okazał się być zbitą z desek chatą, w której tkwiła tylko lodówka z piwem. Pić je jednak należało już na świeżym powietrzu. Jack błyskawicznie zorganizował stół i krzesła, po czym mogliśmy ucztować pod wspaniałym dachem z gwiazd. Noc była gorąca, ciemna. Wokół stały *wille*, gdzie hałasowały gromadki dzieci. Z głośnika, ustawionego na dachu naszego barku, wylatywała rytualna muzyka *Vodum*. Bębny wprowadzały nas w trans, a po ciemnościach snuły się jakieś cienie. No, zrobiło się strasznie. W pewnej chwili wynurzyły się przed nami twarze dzieci. Spoglądały na nas z ciekawością, ale też onieśmieleniem. Nagle jeden z maluchów położył dłoń na moim ramieniu. Pogładziłem go po kręconych włosach, co ośmieliło resztę.

W chwilę potem wszystkie dzieciaki zaczęły tańczyć, w różny sposób popisując się przed nami. Zjawiło się też kilka dorosłych dziewczyn, chętnych do zarobienia paru dolarków.

A ponieważ z głośnika wyskoczyły teraz karaibskie rytmy, dziewczyny zatańczyły wokół stolika.

- No, to jest wreszcie to! – zakrzyknąłem. - Prawdziwy tutejszy folklor! Tylko, żeby nas na koniec nie zjedli!

- Nie, panie kapitanie – powiedział Jack. - Tu jest naprawdę bezpiecznie...

- Słuchaj, Jack – zapytałem. – Nie rozumiem, dlaczego taki inteligentny człowiek, jak ty, nie może znaleźć pracy? Przecież mógłbyś, na przykład, zbierać rozmaite kamienie, których jest tu pełno, a potem je sprzedawać!

- Próbowałem już wszystkiego – odrzekł z rezygnacją. - U nas jest, po prostu, strasznabieda. Robotnik, któremu udało się znaleźć pracę, zarabia najwyżej dwa dolary dziennie!

A te domki, jakie pan tu widzi wokół, ulepione są dosłownie ze wszystkiego. Stawiamy je na państwowej ziemi, naturalnie sami. Za ten spłachetek ziemi, jaki zajmuje *willa*, władze domagają się stu dolarów. Nikt im jednak nie płaci, bo nie ma z czego...

Rozmowy, nawet najbardziej poruszające i mądre, w końcu zaczynają nudzić. Ruszyliśmy zatem znowu ciemnymi, krętymi ścieżkami, którymi bałbym się przejść nawet w jasny dzień. Mieliśmy jednak ideę – inny bar!

- Pamiętam, że gdzieś tutaj stoi taka buda, gdzie jest światło, a nawet stół – poinformował nas z powagą Darek. – Byłem tam wczoraj!

I rzeczywiście. Dotarliśmy wreszcie do owego oświetlonego *baru.* Zresztą nie było to takie trudne, bo już z daleka było go słychać; głośniki wyły przeraźliwie! Za naszą spragnioną nowego piwa wycieczką przyczłapały też dzieciaki i chętne dziewczyny.

- Szef! – krzyknąłem do brzuchatego Mulata za ladą, najwyraźniej właściciela. - Chciałbym nakarmić głodne dzieciaki i tę resztę głodomorów! Da się to zrobić?

- *No problem*! – odkrzyknął, zadowolony, że zarobi parę dolarów. Miał lodówkę, więc piwo było zimne, a dziewczyny znowu tańczyły. Równocześnie, na kuchence zasilanej z gazowej butli, smażyło się jadło dla dwudziestu osób. A to wszystko za jedyne dziesięć dolarów! Teraz poprosiłem Jacka, żeby mi napisał coś po kreolsku. Nie dał się dwa razy prosić. Brzuchaty szef baru przyniósł kawałek brudnej kartki, po czym mogłem już zacząć studiowanie kreolskiego języka.

Wyglądało na to, że potomkowie afrykańskich niewolników zapisywali mowę francuską fonetycznie. Co ciekawe, robili to w taki sposób, w jaki zapewne zrobiliby nam współcześni.

Z tych względów mogłem swobodnie czytać zapiski Jacka. Interesowało mnie jednak, jak Jack przeczyta polskie wyrazy? Napisałem więc fonetycznie kilka zdań po polsku, zaś on odczytał je prawie bezbłędnie. Szybko nauczył się też kilku naszych wyrazów i cieszył się przy ich powtarzaniu, jak dziecko. Oczywiście, *chrząszcz brzmi w trzcinie* tam nie było!

Zabawa była w pełni, gdy do baru wkroczyło dwóch naszych *fiterów*. Gęby im się uśmiechnęły, gdy zobaczyli swoich i ochoczo zasiedli do piwa. Szef postawił na stół trzy duże tace ryżu z mięsem i warzywami, a dwadzieścia wygłodniałych dzieciaków natychmiast rzuciło się na to. W ten sposób wszystkie półmiski były puste w ciągu kilku minut! Oczywiście, też posmakowaliśmy, żeby wyglądało, że bierzemy udział w uczcie.

- Nawet niezłe – stwierdził Mariusz, którego karmiła dziewczyna.

Teraz mieliśmy wielu przyjaciół, więc poczuliśmy się bezpieczni; wszyscy nas tu nagle pokochali. Dziewczynki nadal wdzięczyły się w tańcu, niekiedy siadając nam na kolanach i podszczypując tu i tam. Słowem, wesoło było. No, ale zbliżała się północ i trzeba było wracać na statek. Ruszyliśmy więc w męczącą podróż, a wraz z nami chyba pół wsi. Na szczęście strażnicy na bramie wszystkich przegonili. Zaś następnego dnia wychodziliśmy już w morze. Naturalnie, w towarzystwie pilota.

- *Coman ou je*? Jak się masz? – przywitałem go po kreolsku.

- *Mwen pa pi mal*, *captain*! Nieźle, kapitanie! – odpowiedział mocno zdziwiony.

- *E ki jan fanmi ou yo ye*? A jak się ma rodzina? – dodałem z galanterią.

- *Fanmi'm yo byen, mesi*... Rodzina ma się dobrze, dziękuję... – odrzekł coraz bardziej zdziwiony.

Po grzecznościach należało jednak wziąć się do roboty. Rzuciliśmy więc cumy i zaczęliśmy wybierać kotwicę. Jednak, jak przewidywałem, szło to bardzo opornie. Winda jęczała, zdenerwowany pilot wykrzykiwał kolejne komendy, a efektów nie było. Kręciliśmy się już pół godziny, a jeden *szakiel* ciągle tkwił w wodzie. Kotwica najwyraźniej mocno o coś zaczepiła na dnie. Cholera, pomyślałem, ładnie będę wyglądał w oczach armatora, gdy trzeba będzie odciąć łańcuch i zostawić tu kotwicę! Odsunąłem więc pilota od manewrów i sam wziąłem się do roboty.

Ponowiliśmy próby. Stwierdziłem, że należy ustawić *„Azaleę”* w tej samej pozycji, w jakiej tu wpływała. A potem wycofać ją wstecz. Jednak wymagało to bardzo sprawnego manewru, który był też niebezpieczny. Należało bowiem pokonać wiatr oraz prąd, kręcić *pół naprzód*, celując dziobem prosto w keję. A do nabrzeża miałem tylko osiemdziesiąt metrów.

Gdyby kotwica nagle puściła, lub zerwał się łańcuch, z pewnością nie zdążyłbym wyhamować przed keją.

- *Half ahead*! *Hard to port*! – poleciłem, skrycie odpukując w niemalowane drzewo. Statek skręcił w lewo, łańcuch zatrzeszczał, ale hamulec trzymał. Spojrzałem na stojących na mostku. Na wszystkich twarzach malowało się napięcie. I w tym stanie ducha statek ustawił się dziobem do kei, w pozycji jak przy wejściu do portu. Dziób wydawał się siedzieć prawie na kei. Odetchnąłem z ulgą, bo kotwica nadal trzymała.

- *Half astern! Midship*! – krzyknąłem do sternika.

Ruszyliśmy wstecz. Nie ma co kryć, byłem zdenerwowany. Bardzo bowiem chciałem, aby wszystko skończyło się pomyślnie: żeby wyrwać z dna kotwicę w taki sposób, by nie zerwał się łańcuch. Przestawiłem rączkę telegrafu *wolno wstecz*, żeby choć trochę zmniejszyć siłę szarpnięcia.

- *Chief, watch the chain*! – huknąłem na bak.

Nagle *„Azalea”* szarpnęła łańcuchem kotwicznym, zadrżał jej kadłub, przeskoczył łańcuch na orzechu windy. Poczułem, że kotwica puściła.

- Puściła! Puściła! – darli się *chief* na baku, a pilot na skrzydle.

Że puściła, to już widziałem. Ale czy nie zerwał się łańcuch? Dlatego poleciłem *chiefowi*, aby kotwicę wybierał i meldował, co z łańcuchem. Potem nastąpiły długie i męczące chwile oczekiwania. Wreszcie meldunek z baku.

- Kotwica już nad wodą! Cała! Chyba ma odrobinę wykrzywiony jeden pazur!

Pobiegłem natychmiast na dziób, aby obejrzeć sobie ten pazur. Rzeczywiście, był trochę wykrzywiony. Jednak, gdy sprawdziłem drugą kotwicę, przekonałem się, że i ona ma pazur wykrzywiony podobnie. Wysłałem potem teleksem *Protest* do *Harbour Master*, a potem już bez przygód popłynęliśmy do Houston. Bermudy poinformowały mnie, że w Houston ładował będę zboże do Owendo w afrykańskim Gabonie. Wysłałem im *sztauplan*, na co szef eksploatacji odpisał, że chciałby, aby w naszej czwartej ładowni znalazło się 2100 ton z przeznaczeniem do Owendo. Ani mniej, ani więcej. Zacząłem dyskutować w stylu *a co się stanie, jeśli…*, lecz z punktu mi przerwali. Dwa tysiące sto, ani więcej, ani mniej, jasne? Po męczącej i nieprzyjemnej dyskusji uzgodniliśmy, że załadujemy tak, jak tego chce Eksploatacja.

Jednak w Houston zaczęło się niedobrze. Na odprawie wejściowej amerykański Oficer Imigracyjny, z pochodzenia Filipińczyk, zabrał naszemu *chiefowi*, prawdziwemu Filipińczykowi, przepustkę na ląd i wlepił mu karę trzech tysięcy dolarów. Za co? Tylko za to, że ten będąc na kei dla odczytania zanurzenia, odpowiedział na pozdrowienie

siedzącej w samochodzie Filipinki. Dopiero po wielu moich i *chiefa* prośbach – Oficer Imigracyjny cofnął dolarową karę, ale zabrał mu przepustkę.

W ogóle nasz postój w Houston był szalony. W ciągu sześciu godzin należało przyjąć prowiant, zabrać duże zaopatrzenie, zabunkrować, naprawić radiostację, załadować zbożem statek i przyjąć cały tłum wizytujących. W dodatku przytrafiła się jeszcze inspekcja superintendenta Jurka.

Ale najgorzej było z wypompowaniem balastów. W szybkim tempie zbliżała się końcówka załadunku, a balasty ciągnęły się, jak pierwszomajowy pochód za komuny. Zawołałem więc do siebie *chiefa* mechanika, Darka oraz II mechanika, Bułgara i *poleciałem po mamusiach*.

- *Kurwa wasza mać!* – krzyknąłem *czysto* po polsku. - Poleciłem wam, abyście siedzieli na dupie w maszynie i pilnowali balastów! Czy tak?! A balasty ciągną się, jak smród po gaciach! Natychmiast obaj do roboty, wyciągnąć mi tę resztkę! Migiem! Jeśli nadal będziecie się z tym pieprzyć, obciążę was przestojem statku!

Poskutkowało. Niebawem wyciągnęli resztkę balastów. Ale z kolei udało nam się zepsuć trymowanie czwartej ładowni i ładunek wszedł w *komings*. Załadowaliśmy do niej dokładnie 2100 ton, tyle ile chciały Bermudy, nie udało się jednak wcisnąć dwóch tysięcy do jedynki. superintendent Jurek - jak zwykle - przeczołgał się po tankach, wydając masę poleceń i instrukcji. Najbardziej nieprzyjemny incydent zdarzył się jednak podczas bunkrowania paliwa lekkiego.

- *Captain*! – meldował przez ukaefkę *chief officer*. - Mamy rozlane paliwo...

Zakląłem szpetnie, bo tego jeszcze brakowało. Zbiegłem na pokład. Filipińczycy już sypali trociny na plamę, a *chief* mechanik Darek z kolei pryskał *ludwikiem* po pływającej przy statku *tłustości.* Szczęśliwie plama była niewielka i właśnie od *„Azalei”* odpływała. Jednak moim obowiązkiem, jako dowódcy, było zgłoszenie rozlewu do *US Coast Guard.*

Nie namyślając się długo, zatrzymałem na kei właściciela cysterny pompującej paliwo i szybko wbiłem mu do głowy, że to on jest winien rozlaniu paliwa, więc to on powinien zadzwonić do Straży Granicznej. Wspólnie uzgodniliśmy, że rozlało się tylko na pokładzie. Żadnej plamy na wodzie nie było. Jasne? Nieco się zapierał, gdyż obawiał się, co się z nim stanie, jeśli straż wykryje oszustwo. Przyjadą, sprawdzą, a potem zamkną nas obu.

Tak powiedział. Przekonałem go, że plama już odpłynęła. Więc zadzwonił, uwierzyli mu, nie przyjechali sprawdzać. Mnie z pewnością by nie uwierzyli.

Po tych wszystkich nieprzyjemnych przypadłościach załadowaliśmy zboża *na full* i wyruszyliśmy do Statia na Karaibach, gdzie mieliśmy *dobunkrować*. Odbyło się to na redzie, w pięknej zatoczce Holenderskich Antyli, a potem ruszyliśmy już na Atlantyk. Właśnie zaczynał się sezon huraganów, ale przed nami było spokojnie. Teraz wreszcie mogliśmy zbudować tak bardzo wyczekiwany przez załogę pływacki basen. Stanął w dwa dni. Ku mojemu żalowi, okazał za słaby na warunki morskie, bo potem nieustannie musieliśmy go naprawiać.

Wszakże otwarcie urządziliśmy huczne. Zakończyło się szaszłykiem i zabawą na rufie. Wcześniej kucharz przyrządził cztery rodzaje mięs. Piwo było za darmo. Filipińczycy i nasz elektryk grali na gitarze i śpiewali. Filipińczycy zawsze mnie zadziwiali, bowiem wielu z nich potrafiło grać na gitarze. Podobno taka to u nich tradycja.

W mesie mieli *karaoke* i w wolnych chwilach darli się do telewizora. Nasza sześcioosobowa polska reprezentacja też trochę sobie pośpiewała, a Darek nie ustępował nawet filipińskim grajkom. W ogóle, trzeba przyznać, że sympatyczna była ta załoga, wszyscy uśmiechnięci na okrągło i do przesady grzeczni.

Mój wachtowy Napoleon Palmares, miał długie czarne włosy, kolczyk w uchu i brylancik w nosie. Zawsze zaczynał i kończył zadanie słowem *Sir*. Był zdolny, szybko nauczyłem go nawigacji i w ten sposób zyskałem asystenta. Zachowywał się niczym rasowy nawigator, a czujny był jak *żuraw*. Steward również ciągle szczerzył zęby, przez co nazwałem go *Sunny.* Codziennie pucował mi kabinę do połysku. Z kolei kucharz był na każde zawołanie i przyrządzał wszystko, o co go tylko poprosiłem – łącznie z kotletem schabowym. Najlepiej jednak robił bułeczki i golonkę. Bosman mówił trochę po polsku i śpiewał nasze *sto lat*, ale najlepiej wychodziły mu nasze przekleństwa. W mesie oficerskiej siedział z nami przy okrągłym stole, który kręcony był w kółko. II mechanik, Bułgar, rozumiał po polsku, przez co łatwo mogłem się z nim porozumieć. *Chief* z pokładu, gdy chciał mnie rozśmieszyć, klął po polsku. Był niedouczony, ale bardzo uczynny. Natychmiast wykonywał wszystkie moje polecenia. Miałem trochę problemów z *drugim*, ponieważ często się mylił i nieustannie musiałem go sprawdzać.

Filipińczycy zaskoczeni byli moją znajomością języka *tagalog*, który pamiętałem jeszcze z dawnych lat, kiedy przez trzy lata pływałem z ich krajanami. Przypuszczam, że przez tę umiejętność trochę mnie nawet polubili. Może stałem się im bliższy? A może tylko bardziej przystępny?

- *Magandang umaga*! Dzień dobry!– wołałem bowiem do nich, gdy wchodziłem do mesy na śniadanie. - *Dalawa pritong itlog*! Dwa sadzone jajka! – zamawiałem po chwili u stewarda.

A wychodząc z mesy zawsze dziękowałem – *Salamat*! Gdy zaś spotykaliśmy się, zawsze mnie pozdrawiali z uśmiechem, a ja z kolei zapytywałem grzecznie – *Komustaka*? Jak się masz?

W dwa dni po wypłynięciu ze Statia, nagle denny balast numer dwa zaczął napełniać się wodą. Zmartwiłem się, bo pomyślałem, że może to być pęknięcie kadłuba. Wymontowaliśmy zawór na rurociągu balastowym, żeby wykluczyć przeciek z maszyny. Wody jednak stale przybywało. Wyglądało więc na to, że cieknie ona do balastu zza burty, czyli – jest dziura w kadłubie!

- Miałem już kiedyś podobne zdarzenie na innym statku – powiedziałem Darkowi, *chiefowi* mechanikowi. – Wtedy dziurę w dnie statku wybił ciężarek sondy, co było efektem wielu lat sondowania...

- No dobrze – odrzekł Darek. - Jednak naszemu balastowi numer dwa przyspawaliśmy niedawno pod rurą sondującą specjalną nakładkę!

Niespodziewana woda w balaście numer dwa spowodowała, że miałem o czym myśleć. Może dziura jest pod dzwonem rurociągu balastowego? Tam również woda wypłukuje blachę dna! Oby tylko nie było to pęknięcie kadłuba! Pamiętałem, że „*Uniwersytetowi Jagiellońskiemu”* odpadła niespodziewanie dziesięciometrowa blacha poszycia burtowego! Zwróciłem się więc znowu do *chiefa* mechanika, Darka.

- Musimy wypompować ten balast i regularnie sondować, rozumiesz? Zobaczymy wtedy, ile wody przybywa tam na godzinę! Dowiemy się, czy dziura się nie powiększa!

I tak zostało zrobione. Wkrótce obliczyliśmy, że na godzinę przybywa 0, 7 tony, czyli dziura może mieć około centymetra średnicy. Sondowaliśmy i pompowali co cztery godziny, aż tu nagle po kilku dniach wachtowy zmierzył i wyszło, że wody przybywa dwa razy więcej, niż dotychczas.

- Darek, cholera, coś się dzieje! – huknąłem w telefon do maszyny. W drugim balaście zaczęło przybierać więcej! Może dziura coraz większa?

- Wszystko sprawdzę – odpowiedział mechanik, który też był zdenerwowany...

Kolejne sondaże wykazały, że wody przybywa jednak tyle samo, co poprzednio.

- Kapitanie! – zadzwonił z dołu Darek. - Przypuszczam, że to wina mojego *oilera*.

Chyba najpierw wyłączył pompę, a potem zamknął zawór. No i mogło trochę nalecieć grawitacyjnie...

Usłyszałem, jak wielki kamień spada mi z serca. A zatem - wszystko normalnie, dziura się nie powiększa, kadłub nie pęka. Płyniemy dalej! Zawiadomiłem o sprawie biuro, wtedy usłyszałem, że była już podobna sytuacja na *m/v „African Begonia”*, kiedy to powstała dziura pod rurą sondażową.

Wrzuciliśmy do balastu dodatkowe pompy i wypompowaliśmy wodę do wysokość 20 centymetrów. Pompy pracowały na pełnych obrotach, a ja z *fiterem* ruszyliśmy pełzaniem do przeciekającego balastu. Wreszcie czołgając się w wodzie i mule dotarliśmy do fontanny wypływającej z dziury w dnie.

- Cholera! – zakląłem - to dziura pod dzwonem rurociągu balastowego! Przez lata pompowania woda wypłukała w dnie trzycentymetrową dziurę!

- Kapitanie! Oświetlaj tym „słońcem” tę fontannę, a ja spróbuję dziurę zabić kołkiem – poprosił *fiter*.

- Tylko uważaj, żeby nie zrobić większej! Bo już stąd nie wyjdziemy! – dodałem.

- Kapitanie! Wiem! Mam kilka kołków różnych rozmiarów. Mam też kilo wołowiny, nią też można zapchać dziurę, bo w wodzie pęcznieje. Może się uda!?

Udało się. Zabił kołkiem dziurę, a następnie obciął kołek na wysokości dna. Wypompowaliśmy resztę wody, a *fiter* dospawał na dziurę grubą blachę. Na dodatek spawał z boku na zbiorniku paliwowym. To był fachowiec z naszej polskiej stoczni. Kamień spadł nam z serca…

Dopłynęliśmy szczęśliwie do Owendo w Gabonie. Mały porcik na przedmieściach stolicy kraju, prawie na równiku. Mieliśmy tu wyładować tylko czwartą ładownię, a potem załadować do niej paszę. Ponieważ w Owendo nie było niczego do oglądania, więc wieczorem agent zawiózł mnie - i elektryka - do stolicy, czyli Libreville. Dolary wymieniliśmy w tutejszym *novotelu* i ruszyliśmy w miasto. Agent miał rację – była to inna Afryka. Bezpiecznie, nikt nas na ulicy nie zaczepiał, nie widziało się żebrzących dzieciaków, a dziewczyny się za nami nawet nie oglądały. W licznych barach i restauracjach siedziało pełno białych, przeważnie Francuzów. Jednak, jak na Afrykę, wszystko tu było stanowczo za drogie. Zwiedziliśmy na piechotę miasto i kilka barów, aż w końcu wylądowaliśmy w barze kubańskim, gdzie wreszcie mogłem sobie pogadać. No i grali tu moją ulubioną *Bachange*! Spodobało mi się tym bardziej, że za barem stały prawdziwe *gazele*. Ile jednak można wypić piwa? Ktoś nam powiedział, że niedaleko działa dyskoteka *Mango*, w której koniecznie *trzeba być*...

O północy była prawie pusta. Ale już w godzinę później brakowało miejsca. Królowały rytmy afrykańskie i arabskie. Zaś na parkiecie wiły się śliczne *gazele.*

Siedzieliśmy potem przy barze, sącząc zimne piwo za jedyne dziesięć dolarów i wymieniając pierwsze spostrzeżenia. Nagle wpadła do wnętrza zgraja *białych*. Wszyscy byli wysoko podstrzyżeni. Jeden z nich – taki napakowany mięśniak - natychmiast pofatygował się do baru, stając obok nas.

- Darek! – zagadałem elektryka. - Popatrz, jaki *paker* przyszedł!

A *paker* błyskawicznie skręcił głowę w naszym kierunku. A głowa ta nie miała szyi, bo cała tonęła w mięśniach karku.

- Polacy? – zapytał po polsku.

- Jasne – odrzekłem. - Nie tylko Polacy, ale nawet marynarze. A ty skąd się tu wziąłeś?

- Z Legii Cudzoziemskiej – odpowiedział nie bez pewnej dumy. - Jest tu z nami jeszcze jeden Polak, zaraz go przyprowadzę...

Po chwili przyciągnął do baru wygolonego drągala. Obaj mówili tak szybko, jakby ktoś strzelał z karabinu maszynowego.

- Cześć! – rzekł ten drugi. - Mój kumpel, *Jaruzelski*, mówi, że wy Polacy!

- Tak, jesteśmy marynarze, przywieźliśmy zboże z Ameryki...

- Mamy bazę na Korsyce – rzekł drugi. - Do Gabonu wpadliśmy tylko na kilka miesięcy. Przedtem robiliśmy porządek w Kongo...

- Skąd pochodzicie? – zapytałem. - To znaczy, z jakiego regionu w Polsce?

- Z Torunia... – odpowiedział *Jaruzelski*.

- A ja zdezerterowałem z jednostki w Braniewie... – zarechotał drugi. - W Legii służę już trzy lata. Dochrapałem się kaprala. Teraz zarabiam trzy tysiące dolarów...

- No, ty pochodzisz z Torunia, a ja wychowałem się w Chełmży – ucieszyłem się ze spotkania krajana.

- Tak naprawdę, to jestem z Wąbrzeźna. Ale Chełmżę znam dobrze... – wyznał *Jaruzelski*, przy okazji miażdżąc mi grabę.

- Jak wam jest w tej Legii? – chciałem wiedzieć.

- Niestety, ciężko… – stwierdził *Jaruzelski*. - Ale, jak widzisz, ciągle jeszcze żyjemy.

No i trochę jeździmy po świecie. Byliśmy na wojence w Jugosławii...

- Ja służę krócej – wtrącił ten drugi. - Ale zdążyłem już być w Ameryce Południowej i w Kongo. Niebawem wracamy do bazy na Korsykę. Później ma być podobno Australia. No chyba, że rzucą nas na Timor, bo tam teraz jest wojna.

- Widziałem, że dziewczyny was obcałowywały – rzekłem. - Chyba już długo tu stacjonujecie?

- Bazę wypadową mamy tutaj od sześciu miesięcy – stwierdził drugi. - Znajduje się przy bazie francuskiej. Te wszystkie baby dawno już przelecieliśmy. Ta w białych spodniach jest nawet ze mną w ciąży...

- Nie narobi ci kłopotu?

- Ona mi może skoczyć! W tych stronach biega pełno naszych dzieciaków. Jakby jednak co, Legia zmieni mi nazwisko...

- Cześć, kolega! – nieoczekiwanie odezwał się po polsku siedzący obok Arab. - Jestem z Maroka, *Jaruzelski* to mój kapral...

Potem wstał i bezbłędnie odśpiewał dwie zwrotki *O mój rozmarynie, rozwijaj się*, czym wprawił mnie w prawdziwe osłupienie. Kiedy zauważył nasz zachwyt, powtórzył

swój występ jeszcze dwukrotnie. Następnie wziął się do zachwalania swego przełożonego.

- *Jaruzelski* dobry kapral, ma busz w sobie, wie jak walczyć...

Nagle zeskoczył ze stołka, rozgonił stojących Murzynów i - jak na placu boju - zaczął naśladować swojego kaprala. Przedzierał się przez busz, przykładał palec do ust, nasłuchiwał, potem kolejnym żołnierzom wydawał na migi polecenia, nagle podbiegł padł na parkiet, rzucił granaty i otworzył ogień z pistoletu maszynowego – trra ta ta ta!! – wrzeszczał.

Murzyni nie kryli zdziwienia występem Araba. Ten obciął ich złym okiem.

- Tych *czarnuchów* jest stanowczo za dużo. Trzeba ich eliminować... – stwierdził.

Zauważyłem, że wygolonych i nabuzowanych legionistów wokół nas przybyło. Wydawało się, że tylko czekają, żeby kogoś zarżnąć. Najwyraźniej jednak Murzyni wiedzieli z kim mają do czynienia, bo przezornie usuwali im się z drogi.

Podpici żołdacy niebawem opanowali całą knajpę, więc urwaliśmy się przy pierwszej okazji. Nie byliśmy bowiem pewni, czym ta zabawa ostatecznie się skończy, a poza tym zrobiło się późno i trzeba było wracać na statek.

W niedzielę wybraliśmy się z elektrykiem na basen przy Novotelu. Niebieściutka woda wśród palm, różnokolorowe dziewczyny i trunki podawane wprost do wody – to było to, czego właśnie potrzebowaliśmy. Żyć nie umierać! Dla mnie pływanie to nie tylko relaks, ale przede wszystkim wspomnienie młodzieńczych lat, kiedy to trenowałem i brałem udział w pływackich zawodach. Przesiedziałem więc teraz w basenie kilka godzin, jak prawdziwy *stary mors*. Naturalnie, cieszyłem się jak dzieciak, ale popijałem gin jak *matros*.

Na leżakach obok naszych rozwaliły się dwie młode Amerykanki. Jak się okazało, były wolontariuszkami z Korpusu Pokoju, a przyjechały do Gabonu na dwa lata, aby pomagać *dzikim ludom* w buszu. Nie mogłem się nadziwić.

- Jak to możliwe? Jedna z Nowego Jorku, druga z Waszyngtonu, a wybrałyście busz jako miejsce pracy? Nie boicie się, że was tam zjedzą?

- Nie ma obawy – odrzekły. - Pomagamy im w nowych uprawach ziemi. Oni wiedzą, że pracujemy dla ich dobra. Są dla nas bardzo mili...

- A nie boicie się, że was zgwałcą? Przecież macie po dwadzieścia kilka lat!

- Trzeba umieć z nimi postępować – stwierdziła z powagą młodsza.- Moi dziadkowie byli Polakami, więc chyba dlatego jestem taka odważna!

Próbowaliśmy potem zaprosić je na statek, ale delikatnie się wymówiły, mówiąc że biorą dziś udział w uroczystym pożegnaniu koleżanki, która właśnie wyjeżdża. Nie bardzo wierzyłem w tę wymówkę. Najwyraźniej w ich oczach marynarze byli znacznie gorsi, aniżeli *dzikie ludy* w buszu.

Następnego dnia wracaliśmy większą grupą z kolejnego wypadu do Libreville, kiedy przed naszymi taksówkami wyrośli nagle groźni żołnierze z karabinami. No i zatrzymali nas. Kontrola paszportów, których w naszych kieszeniach nie było, bo ich do miasta nie wzięliśmy, obawiając się kradzieży. Oficer natychmiast wyczuł zarobek i zaczął nas straszyć. Najpierw miało być więzienie, potem tylko aresztowanie i odstawienie na policję. Ostatecznie skończyło się na tym, że pojadę na statek i przywiozę dokumenty. Załoga pozostała w charakterze zakładników, mimo że żołnierzom obiecałem prezenty. Wróciłem po półgodzinie, z paszportami i prezentami. Wielka ulga po

obu stronach. Rozstaliśmy się po przyjacielsku. I taka jest właśnie Afryka. Zawsze ktoś gdzieś wyciąga rękę. *Bakszysz* trzeba dawać natychmiast, bo im później, tym większe koszty.

W końcu wróciła jednak codzienność. W mojej kabinie ruch zrobił się taki, jak na Marszałkowskiej w godzinach szczytu. Nieustannie ktoś przychodził na inspekcję. To znaczy - po prezent... Ale wreszcie załadowaliśmy paszę do czwartej ładowni, sypiąc ją z rozcinanych worków prosto na siatkę między klapami. Przy okazji bosman zabił pięć uciekających szczurów, które nawiewały z rozprutych worków. Reszta została zagazowana, bowiem zrobiliśmy w ładowni fumigację.

Wreszcie wszystko się skończyło i popłynęliśmy dalej. Tym razem do miejscowości Matadi w Kongo. Jednak ledwie tylko weszliśmy na redę Owendo, a tu nagle jak coś nie huknie w maszynie! Aż mi na mostku bębenki przytkało!

- *Fire! Fire in engine!* – wydzierał się w telefonie Darek, czyli *chief* mechanik.

- *Fire alarm!* – zakrzyknąłem więc do *chiefa* pokładowego, a ten natychmiast nacisnął dzwonki alarmowe.

- *Chief! Take VHF, go to Engine and report!* – poleciłem mu jeszcze.

- *Yes, Sir!*

- *Captain!* – meldował po chwili. - Jest dużo dymu, nic nie widać, ale załoga już gasi pożar na silniku.

- Pożar ugaszony! – meldował po kilku minutach Darek. - Wybuch w karterze pierwszego układu na silniku głównym!

Akcja była szybka i sprawna. Zużyto kilka gaśnic, ale pożar ugaszono w zarodku.

Na szczęście nikomu nic się nie stało, mimo że wybuch był tak silny, iż wyleciały szyby w *Engine Control Room*, wyleciały stalowe drzwi kuchni i otwarła się ważąca z tonę klapa za kominem. Najwyraźniej znowu czuwał *Antoniczek*, mój Anioł Stróż. Trzeba mieć szczęście w nieszczęściu.

Potem dryfowaliśmy po redzie z pół dnia, bo mechanicy reperowali układ. W końcu pojechaliśmy dalej. *Fiterzy* sprawnie naprawili urządzenia, więc czuliśmy się tak, jakby nic się nie stało. Tylko mechanicy mieli dziwne miny i częściej teraz siedzieli w maszynie.

- Cholera! – tłumaczył Darek. - Myślę, że to było łożysko. Chociaż się dziwię, bo przecież niedawno wstawiliśmy nowe. Zatarł się układ. Ale ten huk! To mi się przytrafiło po raz pierwszy w życiu!

- No, zdarza się – pocieszałem go. - Dobrze, że chociaż na redzie i że nikomu nic się nie stało! Myśl teraz o czymś innym. Przed nami rzeka Kongo. Maszyna musi chodzić, jak szwajcarski zegarek. Nie może być mowy o jakiś dziwnych przypadkach. Wiesz przecież, że prąd na rzece dochodzi niekiedy do dwunastu węzłów...

- Ale szwajcarski zegarek chodzi tylko do przodu – żartował Darek.

- No to będziesz musiał dać tyle, ile tylko masz. Chcę cię jednak pocieszyć. Ostatnie wiadomości mówią tylko o pięciu węzłach...

- Zdaję sobie sprawę z odpowiedzialności – rzekł mechanik. - Wiem, że gdyby na rzece coś się przytrafiło maszynie, to statek stracony!

- No, odpukać...

*„Banana Pilot”* zabrał nas tylko na połowę drogi do Boma, gdzie rzuciliśmy kotwicę w oczekiwaniu, aż nasz siostrzany statek *„African Begonia”* zwolni nabrzeże.

Od kilku godzin rozmawiałem przez radio z kapitanem *„Begonii”*, który także był Polakiem.

- Wychodzimy o czternastej – powiedział – a więc możecie już ruszać...

Wybraliśmy zatem kotwicę i ruszyliśmy w górę rzeki. Ale niezbyt długo cieszyliśmy się dobrze zorganizowanym życiem.

- Cholera, załadunek się przedłuża! – odezwał się nagle w radio kapitan *„Begonii”*. – Jeśli nie wyjdę do piętnastej, to dopiero jutro rano!

- Kapitan „*Begonii*” powiada, że może wyjść dopiero jutro.. – rzekłem do pilota.

- Nie ma sprawy, panie kapitanie – odrzekł. - Jeśli tak się stanie, to rzucimy kotwicę przed mostem...

*Most na Congo River.*

- W żadnym wypadku! – zaoponowałem gwałtownie. - Nie zgadzam się. Potem nie damy rady nabrać szybkości na przejście pod mostem! A tam jest przecież najmocniejszy prąd!

- *O.K, captain*, nie chcesz przed mostem, to rzucimy trochę bliżej. Tyle tylko, że tam mogą do nas strzelać rebelianci z Angoli...

- To może wrócić na kotwicę do Boma? – zasugerowałem.

Ale popłynęliśmy dalej, gdyż problem rozwiązał się sam. *„African Begonia” wyszła* bowiem o piętnastej i zrobiła nam miejsce przy nabrzeżu. Minęliśmy się tuż przed mostem i pozdrowili sygnałami.

- *Speed 9 knots* – meldowałem pilotowi tuż przed mostem.

- *O.K. Captain! Current only 4 knots* – ucieszył się pilot.

- *Slow Ahead!* – tuż za mostem polecił pilot – bo przestraszył się, że za szybko płyniemy na keję – będącą bliziutko.

Nagle statek zaczął się cofać – na wodzie zauważyłem wyraźny nurt silniejszego prądu.

- *Full Ahead!!!* – ryknąłem i przestawiłem rączkę telegrafu.

Z zapartymi oddechami obserwowaliśmy, czy statek ruszy do przodu... Maszyna wyła na pełnych obrotach – wreszcie pokonaliśmy prąd i „ jak żółw” zbliżaliśmy się do kei.

- *Let go port anchor!!!* – krzyknął tuż przed keją pilot – bo nagle prąd zmalał, a przy kei wykręcił i był z nami pchając nas na nabrzeże.

Udało się – delikatnie złożyliśmy się prawą burtą do nabrzeża.

- Szybciej podawać cumy! – poganiałem Filipińczyków. - Mamy tylko dwadzieścia minut na manewry. O osiemnastej płacimy więcej!

Przyłożyli się i zacumowaliśmy o 17.50. Wkrótce potem na *„Azaleę”* wtoczyła się kilkunastoosobowa zgraja lokalnych *oficjeli*. Jakoby na odprawę, a w rzeczywistości po darmowy alkohol i papierosy. Czyli – *souveniry*.

A był to czas, gdy Kongo, dawna kolonia portugalska, a potem belgijska, leczyło właśnie rany po wojnie domowej. Agent opowiadał mi, jak to jeszcze do niedawna wyglądało.

- *Captain* – mówił. - Rebelianci walczyli po drugiej stronie rzeki, do Matadi wpadali tylko grabić, mnie zabrali samochód. Teraz życie powoli wraca do normalności. Spójrz, ile statków w porcie! Kilka miesięcy temu nie było żadnego!

Zatrudniłem czterech miejscowych wachtowych i ponad dwudziestu pracowników na pokład oraz do maszyny. Płaciłem im 5 dolarów dziennie plus posiłek. Dla nich było to dużo, dla armatora śmiesznie mało. Potężny *Papa Willy* rządził wachtowymi, stawiając jednego na dziobie, a drugiego na rufie. Mimo tego dozoru, którejś nocy złodzieje wdrapali się po burcie i obcięli kilka metrów naszej rufowej cumy. Wyrzuciłem więc z pracy miejscowego wachtowego, odmawiając zapłaty i wciągając na *czarną listę*. A kto tam raz trafił, ten już pracy nie dostanie. Słyszałem, że *Papa Willy* na *„Begonii”*, tuż przed jej wyjściem w morze, wyciągnął z kontenera trzech pasażerów na gapę. Któregoś wieczora na własne oczy widziałem złodzieja, płynącego z workiem mąki w rwącym nurcie rzeki; głód jest silniejszy od strachu.

Do miasta poprowadził nas Peter, jeden z miejscowych, zatrudnionych przeze mnie w maszynie. Był dobrym przewodnikiem. Mówił po angielsku, trochę nawet po polsku, czego nauczył się, oprowadzając naszych marynarzy. Wszyscy go tu znali, bo dał się lubić i był grzeczny. Nigdy nie zapomniał podziękować.

Teraz bardzo mnie pilnował, gdyż *na dobry początek* dałem mu 5 dolarów. Wyczuł, że u mnie zarobi, więc pilnował interesu. Piotr wymieniał nam dolary na czarnym rynku, ponieważ w banku dawali cztery razy mniej. Kazałem mu też płacić rachunki w knajpach. Jednak po pewnym czasie wydało mi się, że coś za dużo idzie tych dolarków. Przejąłem więc całą kasę. Oczywiście, marynarze wszystkich statków, jakie zawijały do Matadi, niezmiennie od lat pierwsze kroki kierowali do *Gondoli*. Tu, pod palmą, nie tylko można było wypić tanie piwo, ale nawet dokonać przeglądu wszystkich *dziewczynek*, które mówiły po rosyjsku. Zresztą, kelnerzy również. Był to efekt niedawnego pobytu na tych wodach rosyjskiej floty łowczej. Także teraz Rosjanie wszędzie się tu kręcili, pomagając miejscowym budować *demokratyczne* Kongo. Naturalnie, po swojemu.

W *Gondoli* dziewczyny obsiadały nas, jak muchy i było wesoło. Oblegali nas także handlarze pamiątkami, którym zawsze udawało się coś mi wcisnąć. Niekiedy pilnował nas też *Papa Willy*, Aleks i inni, przez co czuliśmy się bezpieczni. Irena i Małgośka, obie czarne jak smoła, siadywały obok mnie i przez całe wieczory namiętnie się kłóciły się, do której będę należał. Nigdy nic z tego nie wyszło. Płaciłem im po 5 dolarów za towarzystwo i miałem spokój. Jednak od dziewcząt nie można było się odczepić - były wszędzie tam, gdzie się pojawialiśmy.

Z *Gondoli* cała międzynarodowa marynarska *rodzina* zwykle ruszała do dyskoteki w hotelu *Metropol*. Tam rozsiadaliśmy się na kanapach i - sącząc zimne piwko

- obserwowaliśmy jak *gazele* kręcą na parkiecie tyłkami. Ten tryb życia był jednak dla nas zbyt męczący, bo rano trzeba było ruszać do roboty. Dlatego po dwóch takich wieczorach nikt już nie wychodził do miasta. Tylko kucharz, Filipińczyk, codziennie ruszał do swojej drugiej żony. Tłumaczył mi, że, owszem, ma w mieście dziewczynę, tyle tylko, że należy ona do tak zwanych porządnych, więc trzyma go na dystans.

W końcówce pobytu, przeziębiłem się. Tu, na równiku, było bowiem zimno. Tylko dwadzieścia jeden stopni ciepła! Przeziębiony, przyjmowałem jednak codziennie wspomnianą zgrają inspektorów i im podobnych, którzy oficjalnie przychodzili do nas na kontrolę, a w rzeczywistości wyłudzali prezenty. Wpadali też, na przykład, przedstawiciele stowarzyszenia inwalidów, czy nawet kościoła. Wszyscy oni prosili o pomoc, nigdy nie odchodząc z pustymi rękoma. Uczyłem się - od jąkającego się agenta - miejscowego języka *lingala*, często zaskakując wizytujących. Zaskoczyłem nawet samego agenta, bowiem w pewnej chwili zagadnąłem go

- *Ovandaka wapi*? Skąd pochodzisz? Odwiedzających z kolei pytałem

- *Sango nini*? Jak się masz? Na ogół odpowiadali

- *Malamu*, czyli *dobrze*. Ale widać było, że są zdziwieni. Włączałem również muzykę buszmenów *yansi*, którą nagrał mi agent, kiedy któregoś wieczora odtańczyliśmy wspólnie taniec czarownika. To właśnie wtedy zapytałem skąd pochodzi w języku *lingala.*

- *Mu Yansi*, jestem Yansi - odrzekł wtedy. - Urodziłem się tam, gdzie jest wirus *ebola*...

- To ty pochodzisz z Kikwit, prawda? – zakrzyknąłem. - To niedaleko stąd! I tam rzeczywiście jest wirus *eboli*!

- Skąd ty to wszystko wiesz, *captain*? – spytał zdziwiony.

- Chodź, pokażę ci. Mam wszystko w komputerze...

Popukałem w klawiaturę, po czym pokazałem mu, co komputer wie o wirusach *eboli*.

- To prawda, co tu piszą – powiedział. - Po tygodniu od zarażenia człowiek krwawi do wewnątrz i na zewnątrz, nie ma dla niego ratunku, umiera się w strasznych mękach...

- A ja mam akurat dreszcze, może to *ebola*? – pozwoliłem sobie zażartować.

- No to, *captain*, tylko tydzień życia przed tobą! – odpowiedział poważnie agent.

Temat eboli solidnie mnie wymęczył, więc zacząłem z innej beczki.

- Twój szef mówił, że niebawem będziesz się żenił...

- Rzeczywiście. Byłem kawalerem do trzydziestu ośmiu lat. Ale coś mnie nagle naszło. Moją wybranką jest dwudziestoczteroletnia dziewczyna. Teraz musimy jej rodzinie zapłacić aż 200 dolarów. Taki jest zwyczaj. Płaci się *odstępne*, bo według tradycji ktoś z jej rodziny mógłby moją narzeczoną poślubić. Jestem najstarszym synem, dlatego moja rodzina zbiera na wykup i targuje cenę.

- To chyba dobry zwyczaj, bo potem będziesz mógł powiedzieć żonie, że ją kupiłeś!

- To prawda, *captain*. Rodzina żony nie ma później do niej żadnych praw. Będziemy mieli co najmniej pięcioro dzieci, gdyż dzieci to moja *polisa ubezpieczeniowa* na starość.

Muszę tylko wykształcić pierwszą dwójkę, a później ta dwójka ma obowiązek wykształcić resztę. Według naszej tradycji, to dzieci dbają o spokojną starość rodziców...

- W Polsce też przydałaby się taka tradycja – powiedziałem. - U nas dzieci zajmują się wyłącznie sobą, a starych rodziców najchętniej widywaliby na cmentarzu...

- Agent, a czy twoja dziewczyna jest też muzułmanką? – spytałem.

- Oczywiście, *captain*! – odpowiedział dumnie.

- To pewno ma wyciętą łechtaczkę i będzie zimna w łóżku? – drążyłem temat.

- *Captain*, Koran mówi, że kobiety są stworzone dla przyjemności mężczyzn. Czasami usuwa im się też wargi sromowe i zaszywa otwór pochwowy, pozostawiając jedynie malutką dziurkę wielkości główki od zapałki, przez którą mogą oddawać mocz i miesiączkować. Po zaszyciu pochwy (bez znieczulenia), dziewczynce związuje się ciasno ze sobą nogi i zmusza się ją, aby leżała na boku przez kilka tygodni, dopóki wszystko się nie zrośnie. Dzięki temu zabiegowi mężczyzna ma pewność, że jego kobieta zachowała dziewictwo, kiedy to zrośnięta pochwa kobiety musi zostać dla niego rozcięta. A jeżeli zdarzy się, że zazdrosny małżonek będzie musiał na pewien czas wyjechać, może się domagać, aby ponownie zaszyto jego żonę, aż do momentu jego powrotu. Do momentu usunięcia łechtaczki, kobieta jest jakby w stanie obojnactwa, czymś między byciem mężczyzną a kobietą. Mężczyzna może w pełni cieszyć się wolnością, czerpać przyjemność z aktu seksualnego, kobieta nie. Mężczyźni uważają usunięcie łechtaczki u dziewczyny za przysługę dla niej, sposób na ochronę przed jej własnym, niebezpiecznym dla niej samej popędem seksualnym. Lepiej zupełnie wyeliminować jej seksualne pragnienia - dla jej własnego dobra. Bo przecież rolą kobiety jest rodzić dzieci oraz być matką, nic ponadto.I tak sobie z agentem gawędziliśmy. Kaszlałem i smarkałem bez przerwy. Miałem chyba nawet gorączkę. A musiałem jeszcze czołgać się po tankach, żeby sprawdzić, jak się ma dziura, którą *fiter* załatał w dnie, tę, która swego czasu tak bardzo nam dopiekła. Przecieku nie było.

W sumie *„Azalea”* stała w Matadi dziewięć dni. Chcieliśmy z Darkiem, *chiefem* mechanikiem, wybrać się jeszcze na farmę młyna Seaboarda, ale agent nie umiał wydębić pozwolenia od *Imigration*; gdzieś tam po lasach toczyła się jeszcze wojna. Młyn, który zapełniał nasze ładownie, codziennie dostarczał nam świeże, swojskie pieczywo, a na koniec podarował nam kilka worków bardzo dobrej mąki.

Zmęczony Afryką, przeziębiony w tropiku, z ulgą wyruszyłem na morze. Tam nareszcie poczułem się szczęśliwy. Wierzyłem bowiem, że morze mnie wykuruje, bo tam nie ma wirusów. Czekały nas za to huragany. *Floyd* właśnie dał popalić Miami, a *Gerd* robił spustoszenie na Bermudach. Miałem jednak do żeglugi dobrą rękę, bo *„Azalei”* udało się ominąć wszystkie huragany i szczęśliwie dotrzeć do Mayaguez na Puerto Rico. Pomyślałem sobie wtedy, że jeszcze tylko skok do Houston po zboże dla Afryki, a potem już wracam do domu.

I wówczas dostałem teleks z Mami z propozycją pracy u Seaboarda na stałe. Miałbym znowu wrócić na *m/v „African Azalię”*. Długo biłem się z myślami. Wracać na ten statek, czy też nie? A może powrócić do bankrutującej PŻM? Po załadunku w Houston, Armator porosił mnie do swego biura na Florydzie. Udało się wylądować na Miami w szalejącym huraganie. W biurze przemaglowali mnie znowu, mimo szalejącego nad głowami huraganu *Irena*. W końcu zaproponowali pracę na stałe. Zgodziłem się, ale uczucia miałem tak zwane mieszane. Postanowiłem więc w duchu, że ostateczną decyzję podejmę w kraju.

Może tymczasem PŻM stanie na nogi? Byłem przywiązany do szczecińskiego armatora.

Nie wszystko da się przeliczyć na dolary.

# M/V „ AFRICAN CAMELLIA”

Akurat zaczął się rok dwutysięczny, gdy znowu poleciałem do Houston. Tym razem miałem przejąć *m/v „African Camellia”*, siostrę *m/v „African Azalea”*. Ponownie odbierałem statek od kapitana Hindusa. Skład załogi identyczny, jak na *„Azalea”*, tyle tylko, że zmienił się superintendent. Tym razem był to Norweg, mr HP.

Podczas szalonego sześciogodzinnego załadunku zboża, zapakowaliśmy jeszcze statek zapasami i ruszyliśmy po bunkier na Małe Antyle, do Statii. Jak zwykle, zboże wieźliśmy do Afryki. Część wcześniej mieliśmy wyładować we Freetown w Sierra Leone, a resztę w nigeryjskim Sapele. Tym razem jednak nie zawezwano mnie do Miami. Instrukcje dostałem przez telefon. Zadaniem specjalnym była wymiana rur tanków szczytowych; na plastikowe. Do tej roboty zamustrował najlepszy *fiter* Seaboarda – Edek. Razem z *chiefem* mechanikiem Januszem, ruszyli ostro do roboty, ale po wyjściu ze Statii pogoda się zepsuła - wiało z NE 9 i fala hulała po pokładzie.

- *Chief* – rzekłem do *chiefa* mechanika – przekaż *fiterom*, żeby zrobili osłony na włazy do tanków, bo woda im się leje na głowę. Tak zrobiliśmy na *„Azalei”* i zdało to egzamin.

*m/v „African Camellia”.*

Tymczasem wiaterek się wzmagał, fala zaczęła wbiegać na ładownie, a przechyły dochodziły już do dwudziestu stopni. Zaś dzielni *fiterzy* wciąż siedzieli w tankach. Zawołałem ponownie mechanika.

- Janusz, powiedz mi łaskawie, dlaczego oni nie zrobili tych osłon, co? Przecież woda nieustannie leje im się na łeb!

- Mówiłem im – wyjaśnił mechanik - ale oni są jakoś oporni, może nie wierzą w ich skuteczność?

- No dobra. Powiedz im, że *Stary* jest upierdliwy i koniecznie chce mieć te osłony!

Na drugi dzień osłony były gotowe. Po prostu, *fiterzy* obcięli beczki i przyspawali je do pokładu głównego. W ten sposób woda nie lała im się już na łeb i nie gasiła palników. Z czasem sami przyznali, że był to dobry pomysł z tymi osłonami. W drodze do Afryki prawie skończyli całą prawą burtę – tę zawietrzną.

Statek sprawował się dzielnie, ale gdy otworzyliśmy ładownie, okazało się, że w trzeciej zamokło kilka ton ładunku. Po krótkich poszukiwaniach Edek znalazł przer-dzewiałą dziurę w *masthauzie*. To właśnie tędy woda znalazła sobie drogę do ładowni.

Stolica Sierra Leone miała rok względnego spokoju. Akurat trwał rozejm. Rebelianci nadal tkwili w mieście, a kruchego pokoju pilnowało jedenaście tysięcy żołnierzy ONZ. Agent zabrał mnie do miasta. Z okien jego samochodu filmowałem ruiny spalonych domów.

- Wiesz, *captain* – opowiadał po drodze. - Tu wcześniej było prawdziwe piekło.

W tych domach, jakie właśnie filmujesz, palili żywcem całe rodziny. Na ulicach siekierami obcinali ludziom ręce i nogi. A wiesz dlaczego ręce? Bo rząd kiedyś apelował, żeby ludzie brali sprawy w swoje ręce…

- Coś takiego! – ucieszyłem się. - U nas też zachęcali obywateli w ten sposób! Tyle tylko, że potem nikt nam rąk nie obcinał!

Agent jednak ciągle tkwił w upiornej przeszłości i nie umiał się z niej wyzwolić.

- Najgorsze – ciągnął - że rebelianci porwali we Freetown wielką ilość dzieci i potem, już w buszu, szkolili je na żołnierzy. Te dzieciaki szprycowane były narkotykami, a potem wysyłane do walki. I to one były najokrutniejsze. Mordowały bez mrugnięcia okiem. Obcinały ręce i nogi trzyletnim dzieciakom, masz pojęcie?

- No, to straszne! – przyznałem. - Nie da się ukryć, Afryka to jedna duża bomba!

W zeszłym roku byłem w Kongo, które też było po okrutnej wyniszczającej wojnie. Tamtejszy agent opowiadał mi przerażające historie. No, ale w Kongo dzieciaki nie mordowały...

Następnego dnia dyrektor Młyna, pan JM podarował mi kasetę video, pokazującą tę wojnę. Przeżyłem szok. Uliczne egzekucje, obcięte ręce, morze krwi. Okrucieństwo nie do opisania. A potem, pewnego wieczoru, tenże mr. JM zaprosił mnie z *chiefem* mechanikiem na kolację do restauracji. Wcześniej pojechaliśmy do rezydencji dyrektora, która znajdowała się daleko za miastem, gdzieś w górach. Zawiózł nas tam nowiutkim, klimatyzowanym *landroverem.*

Rezydencja robiła wrażenie. Wysokie mury, uzbrojone straże i zasieki, skutecznie chroniły jej właściciela. Wypiliśmy drinka, zadzwoniłem (telefonem satelitarnym) do domu do Szczecina, po czym pojechaliśmy do wspomnianej restauracji, położonej nad przepiękną laguną. Obok, jakby nigdy nie było tu wojny i tej straszliwej biedy - funkcjonowało kasyno.

Lazurowa laguna, zachodzące nad nią słońce, wyśmienite potrawy i drinki – no, żyć nie umierać!

- Wiecie, panowie – opowiadał dyrektor - właściciel tej knajpy już dwa razy ją odbudowywał po wojennych zniszczeniach. Skąd ma na to pieniądze?..

I znowu potoczyła się opowieść o wojnie, bo o czym można rozmawiać w Sierra Leone? No więc to była wojna o władzę i diamenty. Rzecz jednak w tym, że dziewięćdziesiąt procent mieszkańców nigdy nie widziało diamentów. Biją się o nie tutejsi

generałowie. Taki Sankoh na przykład, przywódca rebeliantów. Siedzi sobie spokojnie we Freetown i szykuje się do wyboru na prezydenta. Póki co, jest rozejm. Rebelianci są nie tylko w stolicy, opanowali też niektóre prowincje. Mają w swych rękach kopalnie diamentów. A za rok będą wybory. Zapytano o nie generała Sankoha w tutejszej telewizji.

- Co się stanie, jeśli pan nie zostanie wybrany?

- Na to pytanie nie odpowiem – odparł Sankoh.

- A wiecie, panowie, co to w praktyce oznacza? – zapytał nas teraz dyrektor przy stole w restauracji. - Otóż wszyscy siedzimy tu na bombie! W czasie wojny uciekłem do Gwinei, gdzie przeczekałem rzeź...

- A co z Młynem?

- Młyn spalili. Wszakże udało się go odbudować. Jednak potem przez pewien czas wydawaliśmy chleb za darmo...

Brutalna opowieść dyrektora Młyna w końcu mnie rozkręciła. Opowiedziałem kilka historii z marynarskiego życia, wprowadzając zupełnie inny nastrój. Zrobiło się weselej. Brakowało tylko dziewczyn. Mimo, że wokoło siedziało ich pełno; sama miejscowa biała *śmietanka*. Któregoś dnia agent zawiózł mnie do miasta, gdzie kupiłem kompletny muzułmański strój, haftowaną *złotem* czapkę z wisiorkiem oraz długą haftowaną jedwabną tunikę ze spodniami. Teraz na statku wszystkich gości witałem w tym stroju. Wywoływało to ogólną wesołość i przyjazne nastawienie. Tym sposobem udawało mi się załatwić wiele trudnych spraw. Mogłem teraz w tym stroju spokojniej wyjść na miasto.

Agent przywiózł mi też książkę do nauki miejscowego dialektu, *temene*, co po polsku brzmi jak *timini*. Szybko nauczyłem się kilku zwrotów i wizytujących „*Camellię*" urzędników pozdrawiałem w ich narzeczu. Nie kryli zdumienia.

*- EDEEREH ! -wrzeszczałem na powitanie (czytaj – IDIREJ) - DZIEŃ DOBRY!*

*- TOPEAH (czytaj - TOPIE ) – CZEŚĆ! Witałem znajomych.*

*Przy pożegnaniu dziękowałem:*

*- MOR – MORYU (czytaj – MOR – MORJU ) – DZIEKUJĘ.*

*- OWAOH ( czytaj – OŁAU ) – DO WIDZENIA.*

*Temene* jest głównym językiem północnego Sierra Leone, a trzeba dodać, że mieszą się tu aż sześćdziesiąt etnicznych języków. Główne to *manika*, *fula*, *limba*, *kurhanko*, *susu*, *yalunka*, *loko*, *mende* i *kono*. Wyróżnia się natomiast pięć dialektów - *susu*, *sanda*, *bombali*, *yoni* i *kunike*. Spotykają się tu grupy językowe Ghany, Liberii, Burkiny, Fasso i Mali. Powoduje to niekiedy zabawne sytuacje, ponieważ te same słowo gdzie indziej może oznaczać co innego. Bywa, że inaczej się je wymawia, albo kładzie akcent na innej sylabie. Wielkie wojenne migracje powodują, że tamtejsze społeczeństwa ulegają przemieszaniu. W ten sposób przenikają nie tylko zwyczaje, ale też języki. Z czasem wytwarza się zupełnie nowy język.

Lokalne radio i telewizja nadają w języku *temene*. Ale ich szefowie wcale nie są głupi. Wiedzą, że dla bardzo wielu widzów i słuchaczy język *temene* nie jest całkowicie zrozumiały. Więc jakby *wygładzają* ten język, dorzucają nowe słowa, czy całe zwroty. W ten sposób tworzą nowy dialekt, bardziej zrozumiały dla większości.

Przez te moje badania lokalnych języków i muzułmański strój miałem coraz więcej przyjaciół we Freetown. Byli grzeczni i uczynni. Oczywiście, zwyczajowo zawsze

czekali na prezenty, ale nie byli w tym względzie nachalni. Niekiedy – bywało – zapraszali mnie na kolację do restauracji, za którą potem musiałem zapłacić. No, ale wszystko ma swój kres. W końcu „*Camellia”* musiała ruszyć w dalszą podróż, tym razem do Matadi w Kongo.

Byłem tam w zeszłym roku. Kraj leczył wtedy rany po niedawnej wojnie domowej, a ja miałem kłopoty z rzecznym prądem na Congo River. Tym razem prąd sunął tylko siedem węzłów i udało nam się zacumować bez problemów. I znowu miałem przed sobą te same twarze - Petera, mojego przewodnika i przywódcę robotników wynajętych do pracy w statkowej maszynie, Papy Willy'ego, szefa wachtowych, wreszcie Alexa, sprzedawcy figurek. No i innych...

*To ja w muzułmańskim stroju. Obraz namalował Murzyn z Kongo, na moim amerykańskim worku mąki i naszymi statkowymi farbami.*

Zbliżały się Święta Wielkanocne. Ponieważ załoga „*Camellii”* w większości była filipińska, kupiłem dwa żywe prosiaki, gdyż tak właśnie nakazuje filipińska tradycja. *Papa Willy* oprawił je potem, a kucharz przypiekał sześć godzin, okręcając na ruszcie. Na świąteczną ucztę zaprosiłem kilku miejscowych gości i wszyscy – z całą załogą – zasiedliśmy przy bogatym stole. Dzieląc się jajkiem, uczyłem Filipińczyków naszych polskich tradycji. Atmosfera zrobiła się przyjacielska, żeby nie powiedzieć – rodzinna. Ale co to za Wielkanoc, skoro pod nosem równik, a bliscy bardzo daleko? Świąteczne przyjęcie zakończyło się, jak zawsze u Filipińczyków, na karaoke.

Następnego dnia zostałem zaproszony na *party* do dyrektora. A tu zaskoczenie, bo do gospodarzy ze świąteczną wizytą właśnie przyjechała rodzina ze Szwajcarii. Żonę dyrektora widziałem po raz pierwszy. Było to wysoka elegancka blondyna, taka *ryczą-ca czterdziestka* z parką fajnych dzieci. Ku mojemu zdumieniu, zagadała do mnie po polsku.

- Tak, tak, jestem Polką – powiedziała. - Moja rodzina wyemigrowała do Paryża jeszcze przed pierwszą wojną światową...

- Coś takiego! A czy to rodzice nauczyli panią tak dobrze mówić po polsku?

- Właściwie nauczyłam się sama... Muszę panu powiedzieć, że bywam w Polsce, jest naprawdę przepiękna... Dzieci też mówią po Polsku – dodała.

Na dyrektorskim *party* obecny był gubernator prowincji. Zainteresował się moją skromną osobą, wypytywał o statek i załogę. Nawet przyrzekł, że nas odwiedzi. Najciekawsza okazała się jednak gruba starsza dama, którą wszyscy otaczali tutaj wielką czcią. Mój agent, mr. Kazadi, zdążył mi wyszeptać do ucha, że to bywsza Pierwsza Dama, czyli żona Mobutu Sese Seko, byłego prezydenta Konga.

- Kiedyś ministrowie przed nią klękali – syczał. - Jeszcze teraz, jak pan widzi, niektórzy się jej boją. Ja natomiast nie bałem się, zatańczyłem i podyskutowałem z tą niebezpieczną kobietą.

*Patry* było wystawne. Goście jedli, pili i tańcowali wokół niebieściutkiego basenu, otoczonego efektownymi palmami. Służba, ubrana na biało, nieustannie roznosiła trunki. Właściwie żyć, nie umierać. Gdzieś jednak tliła się w mózgu świadomość, że tak dobrze mają w Kongo tylko bogaci, a niedaleko toczy się wojna. Po północy uznałem, że już dosyć tego dobrego. Przeprosiłem towarzystwo, tłumacząc się pracą. A potem kierowca dyrektora odwiózł mnie pod statek nowiutkim *landroverem*.

Mój przewodnik Peter poinformował mnie któregoś dnia, że siostra Ireny – to ta, która podczas mojego zeszłorocznego tu pobytu przysiadała się do mnie w barze *Gondola* - urodziła polskiemu kapitanowi bliźniaczki.

- Jakiemu polskiemu kapitanowi? – wykrzyknąłem. - Są tu jacyś polscy kapitanowie?

- Taki, który regularnie pływa na statku „*Panda"* – odrzekł mój przewodnik Peter.

- Ów statek nazywają tutaj *supershop*...

- Tak, tak słyszałem o tym. Podobno oni mogą handlować wszystkim, co tylko możliwe, a nawet zarabiają na tym potężne pieniądze! Czy to prawda?

- Oni wywożą z Antwerpii cały tamtejszy złom – wyjaśniał gorączkowo Peter. - Stare lodówki, pralki, telewizory i co tam jeszcze. Załadowują na „*Pandę"* więcej biznesu, aniżeli rzeczywistego ładunku. Mają u siebie kilku Polaków. Naturalnie, większość załogi to kongijscy marynarze... A cały ten przemyt obstawia wojsko...

W kilka dni później opowiedziałem agentowi o *polskich* bliźniaczkach, a on mi na to, że to ogólnie znana historia. W Matadi wszyscy o nich wiedzą. Może mnie tam nawet zawieźć.

Na takie *dictum* nakazałem kucharzowi przygotować paczkę żywności, po czym pojechałem z agentem wspomóc *nasze dzieci*. Bliźniaczki były białe, jak mleko, chociaż matkę miały przecież czarną, jak smoła. Siostry podziękowały za prezenty, mocno wzruszone, bo ostatnio *cienko przędły*. Miały jednak nadzieję, że ojciec-kapitan niedługo przypłynie, więc z pewnością ich los się poprawi.

Tuż przed wyjściem „*Camellii"* z Matadi, nagle zakotłowało się na kei od uzbrojonego po zęby wojska. Przyjechał też generał od tego wojska to ten, który ochraniał biznes polskiego kapitana „*Pandy"*. Potem okazało się, że generał przyjechał do mnie. A jeszcze później rozsiadł się w mojej kabinie i popijał piwko.

- *Captain*! – zapytał. – Wiesz, dlaczego przyjechałem do ciebie? Otóż chcę, żebyś został moim przyjacielem!

- Generale! – zakrzyknąłem z uczuciem, równocześnie szybko zbierając myśli.

- O niczym innym nie marzę! Również chcę być twoim przyjacielem!

- To bardzo dobrze – rzekł generał, ocierając usta z piwa. - Aby to jakoś przypieczętować, zamierzam zaprosić cię dziś wieczór do mnie do domu. Co ty na to?

- Dziękuję, generale – wystękałem. - Jestem doprawdy zaszczycony.

- A zatem do wieczora – powiedział wstając. – O dwudziestej przyjadą po ciebie moi żołnierze...

I wyszedł. A ja potem długo zastanawiałem się, czy uda mi się wrócić. Czego bowiem można spodziewać się po kongijskich generałach? Wiedziałem, że mój niedawny

gość dzierży całą władzę w prowincji i praktycznie każdego może zamknąć. A nawet rozwalić, bo przecież nadal obowiązuje tu stan wyjątkowy. W końcu musiałem jednak przestać myśleć, bo na keję przyjechał generalski *dżip* z uzbrojonymi żołnierzami, a nawet dwójką małych dzieciaków, które zostały przyprowadzone do kabiny.

- To są chłopaki generała! – zameldował mi żołnierz. - Chcą zobaczyć statek!

Nie było rady. Oprowadziłem dzieciaki – tak na oko dziesięcioletnie – po pokładach, potem obdarowałem je słodyczami, a na koniec zrobiłem im kilka zdjęć *polaroidem*, by miały pamiątkę. Wszystko po to, żeby generał był zadowolony i na powitanie nie kazał mnie zastrzelić.

Później wszyscy wsiedliśmy w *dżipa* i ruszyliśmy w stronę generalskiej rezydencji, która jakoby leżała gdzieś w górach. Po drodze nawalił nam silnik. Żołnierze zatrzymali obce auto, surowo rozkazując, aby jego właściciel zmienił swe plany i zawiózł nas wszystkich do domu generała.

I co? Właściciel samochodu natychmiast się zgodził! Bez szemrania, a nawet z radością!

Dom stał wśród okazałych palm, jednak powitał nas tropikalną ciemnością. W salonie generał wydzierał się na przestraszonego elektryka, który nie potrafił przywrócić elektryczności. Ów elektryk oglądał właśnie - przy naftowej lampie! - jakiś schemat i bezradnie rozkładał ręce. Na nasz widok, generał przerwał na chwilę opieprzanie fachowca, po czym przedstawił swoją żonę, dziesięcioro dzieci i dalszą rodzinę. Służba stała po kątach, a gdzieś w ciemności wśród palm i krzaków czaiła się ochrona tego całego interesu.

Rozczarowałem się, rezydencja okazała się skromnym domkiem. Nawet nie umywała się do okazałego domu dyrektora. Gospodarz nadal był zdenerwowany.

- Widzisz, *captain*, z kim ja muszę pracować? Ten dureń nawet nie potrafi naprawić elektryki! A podobno jest fachowcem! Tymczasem mam na głowie całą prowincję! Stanowczo muszę zmienić dom. No, ale cóż, jestem jakby na dorobku, bo dopiero niedawno zacząłem tu rządzić…

Niebawem zastrachanego elektryka wyprowadzili z gabinetu żołnierze, a służba wyniosła stoły przed dom. Mogliśmy zacząć ucztować. Wokół łagodnie szumiały palmy i pobłyskiwało światło naftowych lamp. Zastanawiałem się, czy rozwalili elektryka, czy nie. Stół był długi, potraw mnóstwo. Siedzieliśmy przy nim z generałem sami. Reszta rodziny krążyła gdzieś dookoła. Wcześniej małżonka gospodarza przyniosła miednicę, mydło i ręcznik. Najpierw umył ręce generał, a potem ja. Mój prezent – butelkę *Jasia Wędrowniczka* – generał schował, a przede mną postawił piwo. Dziobnąłem widelcem w kawałek kurczaka, bo w ciemności nie widziałem, jakie potrawy serwują. Potem zatopiliśmy się w przyjacielskiej rozmowie. Zaczął generał.

- Wiesz, *captain* – zagaił. - Zaprosiłem cię do siebie, bo chciałbym, żebyś został moim przyjacielem...

- Wiem, bardzo się cieszę – odrzekłem wyczekująco. – Też chciałbym być twoim przyjacielem...

Po wstępnych grzecznościach gospodarz przystąpił do rzeczy.

- Do Matadi pływa statek *„Panda”*, którego dowódcą jest twój rodak. On także jest moim przyjacielem. Przywozi mi dużo prezentów. W przyjacielskim rewanżu pozwalam mu handlować wszystkim, co tylko przywiezie.

- Słyszałem o tym, ten statek w Matadi jakoby nazywają *supermarket*...

- Ha, ha, ha! – zaśmiał się generał. - Tak go nazywają? Ale to prawda. „*Panda*" wozi więcej biznesu, niż ładunku...A wiesz, *captain*, że ten Polak ma tu dzieci?

- Wiem – odrzekłem. – Nawet je widziałem. To śliczne bliźniaczki...

- No widzisz! Ty też możesz mieć tu taką rodzinę! Możesz u nas zamieszkać...

- Przepraszam, generale, ale ja już mam rodzinę w Polsce! Nie chciałbym jej zmieniać.

- To niczemu nie przeszkadza. Twój rodak też ma rodzinę w Polsce! Ale, być może, kiedyś u nas zamieszka w Kongo na stałe... Jeśli chcesz być moim przyjacielem, na początek przywieź mi motor do *dżipa*. Mój ciągle się psuje. Oczywiście, zapłacę ci za niego. Co ty na to?

- Oczywiście, panie generale. Nie ma sprawy. Gdy tylko będę mógł, przywiozę ten motor...

- Potrzebowałbym też agregat prądotwórczy na benzynę – naciskał gospodarz. – Jak sam widzisz, z elektryką również mam kłopoty...

- Oczywiście, gdy tylko znajdę taki w Europie, natychmiast ci go przywiozę...

- Słuchaj, a nie dałbyś rady skombinować silnika do mojej łodzi?

- Nie będzie problemu – odrzekłem ze swobodą, łykając piwo. - A na ile koni mechanicznych ma on być?

- Sto koni by wystarczyło...

Potem generał na chwilę przerwał i poprosił do nas swe córki, szesnastoletnie bliźniaczki. Pomyślałem, że jeśli każe mi się z nimi ożenić, to nie wytrzymam. Z *czarnymi* bliźniaczkami? Przy naftowych lampach? Jak je odróżnię?

- No i najważniejsza sprawa, *captain*! – rzekł z pewnym namaszczeniem. - Ty pływasz do Francji. Masz tam na pewno sporo przyjaciół. Chciałbym, abyś pomógł moim córkom dostać się tam na studia. Oczywiście, będę te studia finansował...

- To będzie trudniejsze – odparłem. - Muszę się na tym zastanowić. I trochę popytać.

Generał promieniał. Najwyraźniej był mną zachwycony. Może spodziewał się większych trudności?

No – rzekł. - Jeśli mi to wszystko załatwisz, to udowodnisz, że jesteś moim przyjacielem. I wtedy ja też będę twoim. Będziesz mógł handlować w Kongo, czym tylko zapragniesz, a ja cię będę chronił.

- Dziękuję, generale – odrzekłem. - Nie wiedział, że jest w tym wszystkim tylko jedna przeszkoda. Na amerykańskim statku, byłoby to niemożliwe, a na dodatek po tym rejsie idę na urlop i nie wiem, kiedy wrócę na ten statek i czy w ogóle na niego wrócę... Mogłem mu więc obiecać wszystko…

- Pozostaje mieć więc nadzieję – pomyślałem w głębi ducha, że do tego czasu ktoś cię, przyjacielu, odstrzeli...

Rozstaliśmy się w przyjaźni. Byłem tak ucieszony, że stąd umykam, że nawet poprosiłem gospodarza o numer telefonu.

- A po co?

- Jak to po co? Będę do ciebie dzwonił! Opowiadał, co już ci kupiłem!

Generał poprosił służbę o nowy aparat telefoniczny, ale nie dało się go uruchomić. Najwyraźniej wszystkich fachowców miał takich, jak ten elektryk. Zjadłem resztkę

kurczaka, popiłem piwem, po czym poprosiłem o zawiezienie na statek.

Okazało się, że owe prywatne auto, którego właściciel *grzecznościowo* nas tu podwiózł, generał kazał przytrzymać do końca naszej biesiady, a może na zawsze. I teraz to ono zawiozło mnie pod statek. Naturalnie, w towarzystwie żołnierzy. Po drodze straszliwe myśli latały mi po głowie. Ten *pieprzony* generał! Przecież on może w każdej chwili mnie rozwalić!

Albo zamknąć w mamrze! I włos mu za to z głowy nie spadnie! A jeśli tu kiedyś zawinę bez prezentów? I on jeszcze będzie na obecnej posadzie? Wówczas – żegnaj życie! O, do diabła z tą Afryką! Trzeba jak najszybciej stąd wyjechać i nigdy nie wrócić!

Następnego dnia rano, tuż przed wyjściem w morze, nagle znowu zakotłowało się na kei. Wyjrzałem przez bulaj – aż gęsto od wojska! Po chwili wachtowy przyprowadził mi do kabiny generała ze świtą.

- Jak się masz, *captain*! Przyjechałem cię pożegnać! Przy okazji przywiozłem dane mojego silnika do *dżipa*...

Udałem radość. Zapewniłem, że nie omieszkam dobrze się wywiązać z zakupu.

Na pewno będzie zadowolony. Sztuczny uśmiech nie schodził mi z ust.

- No to do szybkiego zobaczenia – powiedział, ściskając mi dłoń.

Kiedy wyszedł, kilku jego oficerów wręczyło mi kartki ze spisem ich prywatnych życzeń zakupowych, były wśród nich nawet jajka. Miałem dość Konga. Wręcz nie mogłem doczekać się wyjścia *„Camellii”* w morze. Ale czekała mnie jeszcze Kongo River. Czy tam też będą sięgały długie, czarne łapki generała? Jednak reszta przeszła już spokojnie. Opuściliśmy rzekę i nareszcie statek znalazł się na pełnym morzu, w drodze do nigeryjskiego Sapele. Poczułem się szczęśliwy.

Włączyłem radio i wywołałem kapitana *„Pandy”*.

- Witam kapitanie! Żywiłem pańskie dzieci w Matadi! – huknąłem w słuchawkę.

- *O Kurwa!* –zakłął szpetnie kapitan - To już wszyscy wiedzą! Nawet moja żona w Częstochowie!

Potem pogadaliśmy jak starzy marynarze, o polskich dzieciach w Afryce.

Na szczęście nigdy więcej nie popłynąłem do Matadi, a zamówienie generała przekazałem z „uśmiechem” - gdy zmustrowywałem - mojemu niemieckiemu zmiennikowi.

Rejs trwał jednak dalej. Dopłynęliśmy do Nigerii. Daleko na redzie dryfowaliśmy nocą, aby raniutko podejść po pilota i uniknąć ataku pitratów. Potem, z pilotem i ochroną, weszliśmy w busz, na krętą rzekę Benin.

Płynęliśmy cały dzień, a rufa i dziób co chwila nurzały się w zieleni buszu. Rzeką płynęły pnie potężnych drzew, lub oderwane od brzegów zielone wyspy. Niekiedy mijaliśmy szałasową wioskę, zwykle poprzedzoną przez całe flotylle prostych łódeczek, wydłubanych z pni drzew. W łódeczkach siedziały dzieciaki, wołające do nas *Dasz! Dasz!* Wówczas nasi marynarze rzucali im plastikowe butelki, a dzieciaki rzucały się do ich wyławiania, na zasadzie, kto szybszy, ten lepszy.

- Pilot! – zapytałem. – Co te dzieciaki krzyczą?

- *Give*! *Give*! Tak krzyczą od lat. Nie wiem tylko, w jakim języku krzyczą…

- To przecież po polsku! – zawołałem przejęty odkryciem. - To chyba jeszcze spadek po nas. Pływaliśmy tędy kiedyś, jeszcze na regularnej linii. I zawsze rzucaliśmy dzieciakom jakieś prezenty!

- A kiedy to było? - zaciekawił się pilot.

*Rzeka Benin.*

- Niech się zastanowię... Może trzydzieści cztery lata temu? Pamiętam, trwała wojna. Wyrżnięto z półtora miliona ludzi plemienia Ibo. Byłem wówczas asystentem i mieszkałem w jednej kabinie z innym asystentem, Nigeryjczykiem. Nazywał się Samuel Russewe, pochodził z plemienia Yoruba. Zostaliśmy przyjaciółmi. Ciekawe, co teraz robi. Wtedy mieszkał w Lagos. Spróbuję go odszukać...

- Jeśli on był z Yoruba, a dotychczas żyje, to z pewnością jest Wielkim Bossem!

Zbliżaliśmy się do zakrętu *The Fork*, czyli Widelec, gdzie należało skręcić dziewięćdziesiąt stopni w lewo. Nagle rufę przyssało do buszu, a statek nie chciał skręcić.

- *Full ahead*! – wrzasnął pilot.

Jednak komenda niczego nie zdziałała. Dziób „*Camellii"* nieuchronnie zmierzał prosto w busz przeciwnego brzegu. Stężałem z przejęcia. Dopadłem telegrafu i przesunąłem rączkę na *całą wstecz*. Nie stał się cud, bo nie mógł. Obserwowałem z rezygnacją, jak nasz dziób powoli pogrąża się buszu. Nawet tego nie czuliśmy, gdyż busz jest jak gąbka. Szczęśliwie dno było muliste, więc może nie będzie większych problemów z zejściem? Ale małpy mogły nam śmiało już skakać na pokład.

- Cholera, zejdzie, czy nie zejdzie? Co myślisz, pilot?

- *No problem, captain*! *No problem!*

Dłuższą chwilę panowała cisza. Każdy z nas mocował się ze swoimi myślami. Uda się wyjść z tego *pieprzonego* buszu, czy statek będzie miał kłopoty?

- *Going Astern*! – krzyknął nagle uradowany pilot.

Rzeczywiście. Dziób powolutku wysuwał się z gęstej zieleni. Ale w chwilę potem zaatakował rzeczny prąd i popłynęliśmy w drugą stronę, nie tam, gdzie należało. Złapałem kamerę, żeby to wszystko nakręcić. Później zadzwoniłem do maszyny.

- *Chief*! – powiedziałem. - Wjechaliśmy w busz i teraz muszę wykręcić w dobrą stronę, będzie dużo manewrów.

- Diabli nadali! – odkrzyknął. - Akurat wysiadła sprężarka! Może zabraknąć powietrza!

- Jak nie urok, to *sraczka*! Rób co możesz i jak możesz, ale ja muszę wykręcić w stronę Sapele, *poniał*?

Wszystko jednak skończyło się dobrze. Naszarpałem się potem rączką telegrafu naprzód i wstecz, powietrza maszynie wystarczyło i *„Camillii”* udało się wykręcić. Żadnych uszkodzeń nie zanotowałem, więc spokojnie popłynęliśmy dalej. Wszakże pilot zaczął się wiercić.

- No, co jest? – zapytałem.

- *Captain*, uważaj przy Young Town. Nie wychodź na skrzydło. Niedawno strzelili tu do jednego kapitana z waszej kompanii!

- Wiem, wiem. Sam mi o tym opowiadał, gdy go zmieniałem na *„Azalei”*...

Jednak nic się nie przydarzyło. Czy tylko dlatego, że władze zlikwidowały tę wieś na brzegu, z której strzelano? Czy może z tego powodu, że starałem się nie sterczeć dłużej na skrzydełku? Zacumowaliśmy szczęśliwie w Sapele, a na kei powitali nas dyrektorzy Młyna z małżonkami. I niemal natychmiast zaprosili nas – z *chiefem* mechanikiem – do siebie na niedzielny *lunch*.

Ale kiedy niedziela wreszcie przyszła, kierowca służbowej *toyoty* powiózł mnie samego, ponieważ Janusz musiał *ciągnąć* układ. Rezydencja dyrektora okazała się być elegancka, w dodatku dobrze strzeżona. Gości zebrało się ze trzydziestu. Byli różnych narodowości i kolorów skóry. Sam dyrektor był Walijczykiem, a jego zastępca Amerykaninem. Żona dyrektora - chuda wyblakła Angielka - serwowała zza baru drinki, a śmietanka towarzyska Sapele, namiętnie popijając - dzieliła się lokalnymi aktualnościami. Jakby korzystając z okazji, opowiedziałem im, że byłem w Sapele trzydzieści cztery lata temu i że wtedy trwała okrutna wojna. Tylko jeden Grek pamiętał te czasy. Zaczęliśmy więc wspominać.

- *Captain*! – powiedział. - Mój ojciec rządził tym nabrzeżem, gdzie wówczas cumowaliście. Oczywiście, wojnę pamiętam. Przez rzekę dało się przejść nie mocząc nóg, po trupach...

- Przypominam sobie – wspominałem - agenta Anglika, którego wtedy uratowaliśmy od śmierci. Pracowników jego biura wyrżnięto, zaś on sam przybiegł do nas i schowaliśmy go na statku...

- Pamiętam, panie Kapitanie – dorzucił jeszcze Grek – że zabito wtedy też czterech Polaków. Nikt nie wiedział, skąd się w ogóle wzięli. Mieli jednak ze sobą walizkę wypełnioną angielskimi funtami!

- No tak, Polak potrafi – powiedziałem Grekowi. - To były naprawdę straszne czasy.

Ale wtedy byłem młody i jakoś niczego się nie bałem...

Tymczasem służba zaprosiła nas do szwedzkiego stołu, który uginał się od żarcia. Miałem ze sobą kamerę video, więc wszystko zarejestrowałem. Gospodarzowi też zrobiłem ekstra film, na którym najbardziej wdzięczyły się panie. Niektóre naprawdę warte były grzechu... Potem jeszcze opowiedziałem towarzystwu kilka marynarskich anegdot, z których najbardziej przypadła im do gustu ta o śmierci kapitana. W końcu – służba, nie drużba – pożegnałem wszystkich, podziękowałem gospodarzowi i kierowca odwiózł mnie pod statek.

W następnych dniach nie było już żadnych rozrywek, a jedynie ciężka praca. Wyładowaliśmy nasze zboże, a załadowali ponad pięćset ton paszy. Potem znowu trzeba było przedzierać się krętą rzeką, tym razem do San Pedro, na Wybrzeżu Kości Słoniowej.

Ze względów bezpieczeństwa „*Camellia*" dryfowała w nocy daleko na redzie San Pedro, aby z samego rana zacumować w małym ładnym porciku, tuż przy plaży. Mieliśmy tu doładować trochę paszy; postój zaplanowano na kilka dni. Port wydawał się być bezpieczny, moja załoga już tu wcześniej bywała. Więc wieczorem w barze na plaży zebrali się prawie wszyscy.

Było nie najgorzej. Mama San podawała zimne piwo, pod palmami szemrała wieczorna bryza, a morze szumiało spokojnie. Dziewczyny, grzeczne i nie natarczywe, umilały nam czas, czego chcieć więcej? Niektórzy jednak chcieli, bo na wspaniałej plaży, muskanej falami oceanu, mogli przeżyć chwile miłosnych uniesień, nie ponosząc dodatkowej hotelowej opłaty. Najwyraźniej nasi tu bywali, bo z głośników dolatywała muzyka disco polo. Zażywaliśmy relaksu do późnej nocy. Zażywał jej też Agent, który w pewnej chwili opowiedział nam o przygodzie pewnego ukraińskiego kapitana, który wymienił tu kilka litrów oleju na sześć kilo krewetek.

- Nie wiedział, że tutejsze przepisy tego zabraniają? – zapytałem pociągając piwa.

- Widocznie nikt mu tego nie powiedział. I ten brak wiedzy kosztował go dwadzieścia tysięcy dolarów. Nieznajomość prawa nie zwalnia od jego przestrzegania...

- Co takiego?! – zakrzyknąłem. - Dwadzieścia kawałków kary za kilka głupich krewetek?!

- Celnicy, panie Kapitanie, liczą wysokość kary od wartości statku. I nie da się ich przekupić, bo od wysokości nałożonej grzywny dostają dziesięć procent...

- I co? Miał Ukrainiec tyle forsy w kasie?

- Oczywiście, że nie miał. Ale jego statek został zaaresztowany i po dwóch dniach francuski armator się złamał...

- Popatrz, popatrz – zakpiłem. - To już nawet Francuzi nie potrafią niczego sobie załatwić w swej byłej kolonii? …

- Ukrainiec rwał sobie włosy z głowy. Chyba już nie pracuje u Francuzów...

Nasz statek nie miał podobnych kłopotów. Moja załoga wiedziała dokładnie, co tu wolno, a czego nie. No i jakich tu mają celników. Na wszelki wypadek, niczym nie handlowali. Nie mieliśmy więc problemów i z żalem opuszczaliśmy gościnny port San Pedro.

Tym razem nasza „*Camellia*" ruszyła po resztę ładunku do Conakry w Gwinei. Jak wieść niosła, jest to jeden z najgorszych portów Afryki. Na dodatek grasowali tam piraci. Zapowiadało się więc nieźle. Aby odegnać złe myśli, codziennie rozmawiałem przez radio z dowódcami statków w naszej kompanii - *m/v „African Fern"*, Hindusem, *m/v „African Azalea"*, Niemcem, *m/v „African Begonia"*, Polakiem oraz *m/v „African Gardenia"*, na którym akurat pływał mój szwagier Tomek. Wymienialiśmy się informacjami, co w afrykańskiej trawie piszczy. Głównym źródłem był jednak Niemiec Rolf, który pływał w tych stronach od dziesięciu lat i wiedział już wszystko. No, prawie wszystko. Najważniejsze, że tej bezcennej wiedzy nie zatrzymywał dla siebie, a dzielił się nią chętnie.

- Rolf! – krzyczałem przez radio. - Czy wiesz, że na zakręcie Widelec pod Sapele nie wyrobiłem i wjechałem prosto w busz?

- Ha! Ha! Ha! – śmiał się Rolf po niemiecku - Włodek, ja tam wjechałem trzy razy w busz, tak się tam jeździ!

- Ja tam też siedziałem w buszu – włączył się Hindus z *„Ferna”*. - Jednak najgorsze to cię teraz czeka, to piraci w Conakry. Dwa lata temu zostawili mnie w samych skarpetkach.

Ale uważaj, agent z nimi współpracuje!

- To cenna wiadomość – podziękowałem. - Rzeczywiście agent wydał mi się jakiś dziwny. Podałem mu ETA na rano, aby uniknąć piratów, a on, jak również Kapitan Portu, namawiali mnie, żebym wchodził w nocy. Potem nieustannie mnie pytali, gdzie jestem. Dryfowałem daleko z 90 mil od lądu i odpowiadałem, że dryfuję daleko w morzu, bo mam problemy z maszyną i nie wiem, kiedy pojawię się na redzie.

Mój „przyjaciel” WW, dyrektor Eksploatacji na Bermudach, też dobrze wiedział, co tu jest grane, bo mimo teleksów od agenta, zapraszających mnie do portu w nocy, stanowczo obstawał przy wejściu porannym. Dryfowaliśmy więc dziewięćdziesiąt mil od lądu, przy okazji dając czas Januszowi, szefowi maszyny, który pociągnął układ numer jeden. Potem okazało się, że dobrze, iż go sprawdził, ponieważ w karterze znalazł kawałki białego metalu, z łożyska.

- Wiesz, Włodek? – tłumaczył mi głosem zmęczonym od całonocnego tyrania. - To ten sam układ, który robiliśmy już w Sapele. Wytrzymał tylko kilka dni. A wiesz dlaczego?

Bo przysyłają nam części po regeneracji! I nie wiadomo, z jakiej są kuźni!

Weszliśmy do Conakry rano. Od razu rzuciło się na mnie ze dwudziestu urzędników. Żaden jednak nie mówił o *bakszyszu*. Od razu walił, ile mu się należy, tyle a tyle butelek whisky oraz tyle a tyle kartonów fajek. Po długich i namiętnych targach zmniejszyłem te wielkości, szczęśliwie kończąc odprawę statku. Ale już czekała na mnie silna grupa podobnych zuchów z Port State Control. *Czarny* inspektor PSC od razu na mnie natarł.

- *Captain*! – powiedział. - Ja jestem też *captain*, wiesz? A to jest mój pomocnik, trzeci oficer!

- Miło was spotkać – odpowiedziałem grzecznie, przeczuwając jednak kłopoty.

Zaczęli ryć w dokumentach. Sprawdzali certyfikaty, książeczki żeglarskie i aplikacje, jakie wysyłane były do Liberii po owe książeczki.

- *Safety Management Certificate* jest nieważny – stwierdził nagle inspektor PSC.

- *Sir* – odpowiedziałem z przyklejonym uśmiechem, ten certificate jest ważny pięć lat...

- Owszem – przyznał z pewną niechęcią. - Powinien jednak być przedłużany w każdym roku!

- Nie w każdym, a co dwa, trzy lata! O, tu, na odwrocie, jest to właśnie napisane!

- To, co tu jest napisane, w ogóle mnie nie interesuje! – rzekł zimno. - Według naszego prawa, powinien być przedłużany co roku! W dodatku aplikacje książeczek żeglarskich załogi mają powyżej trzech miesięcy, więc są już nieważne…

- Aplikacje są ważne aż do czasu, kiedy Liberia przyśle książeczki żeglarskie!

- Nieprawda. To jest zaniedbanie armatora. Doskonale wiemy, że wyrabianie książeczek nie trwa wcale tak długo! Za te wszystkie zaniedbania nałożymy na was dużą karę!

No i wreszcie udało mu się wyprowadzić mnie z równowagi. Miałem już dość jego napuszonych bredni i tego aroganckiego tonu.

- Na aplikacjach nie ma terminu ważności! – wrzasnąłem rozsierdzony. - Certyfikat też jest ważny! W ogóle, według mnie, wszystkie te papiery są w idealnym porządku! Niczego nie będę wam płacił!

- W takim razie rekwiruję papiery statkowe – rzekł inspektor PSC stalowym głosem. – Niebawem przyślę ekipę inspektorów, którzy przeprowadzą dokładną inspekcje całej jednostki!

W tym miejscu uznał za stosowne wtrącić się nasz agent, ten sam, który wcześniej namawiał mnie na nocne wejście „*Camellii”*.

- Lepiej zapłać, *captain*! Radzę ci z dobrego serca. Z nimi nie wygrasz. Oficjalna kara będzie wysoka.

- To tak mnie bronisz, agent?! – krzyknąłem. - Dobra, ile ma mnie kosztować ta farsa?

- Chodź, pogadamy w cztery oczy, może na mostku? – rzucił inspektor PSC.

Na mostku, po niebywale długich targach, doszliśmy do porozumienia. Miałem im dać pięćset dolców, dwie butelki whisky i tyleż kartonów piwa. A na kei czekał już nowy inspektor, tym razem radiowy. Agent odwołał mnie na bok.

- *Captain* - wystękał. - Ten radiowiec zawsze robi masę kłopotów. Też będzie chciał dolary...

- *Fucken shit*! – wrzasnąłem zdesperowany. - Więcej niczego nie zapłacę!

A jednak musiałem wysupłać jeszcze karton piwa, bowiem *radiowiec* wyszperał na mostku jakieś stare przedawnione i nieużywane od dawna publikacje. A następnego dnia agent znowu się do mnie przylepił.

- *Captain*! Inspektor PSC powiada, że go oszukałeś, bo dostał tylko sto dolarów, nie pięćset!

Zaśmiałem mu się w twarz, chociaż wcale nie było mi do śmiechu.

- To znaczy, że już cię okradł, agent! Dostaniesz mniejszą działkę!

- Załatwię go! – wrzasnął agent. - Zobaczysz, następnym razem w Conakry już nie zapłacisz ani dolara!

Potem nieco się uspokoił i opowiedział mi pouczającą historyjkę. Otwierała nóż w kieszeni.

- Niedawno tutaj w porcie piraci napadli na maltański statek. Załoga obroniła się, oblewając ich wodą z pożarowych węży. Tak to rozwścieczyło piratów, że ostrzelali statek! Potem wdarli się na pokład, grabiąc co się da. Dobrze, że załoga zabarykadowała się w nadbudówce, bo przynajmniej nie było śmiertelnych ofiar. Kapitan wołał o pomoc przez ukaefkę, ale rzekomo nikt jego wołań nie słyszał. Potem piraci złożyli u władz oficjalną skargę, twierdząc, że to załoga na nich napadła, a oni tylko się bronili. Wystąpili o finansową gratyfikację. Władze przyznały im rację. Zaaresztowały statek, zabrały certyfikaty i zażądały 175 tysięcy dolarów za rzekome straty ładunkowe. Armator wpłacił te pieniądze, a wtedy oni podwyższyli kwotę do trzystu tysięcy i wyrzucili statek na wewnętrzną redę, nadal bez certyfikatów. Kapitan, obawiając się kolejnej napaści, uciekł z kotwicy na morze, bez papierów. Zaś armator zwrócił się do władz maltańskich o wydanie nowych dokumentów, jak również zmianę nazwy statku.

Zdenerwowany agent ocierał czarne czoło chusteczką, a ja już wiedziałem, że w Conakry wszyscy to jedna banda. No i jak tu kochać *Murzynka Bambo*, o którym niegdyś czytałem w elementarzu, że nie chce mleka i swojej mamie na drzewo ucieka? Może na drzewie jest rzeczywiście jego miejsce. Ale w krawacie z porządnej linki chyba bardziej byłoby mu tam do twarzy.

Tymczasem na *„Camellii"* pojawili się *biznesmeni* z telefonami komórkowymi. Można było u nich przeprowadzić rozmowę z całym światem, płacąc tylko dolara za minutę, podczas gdy w mieście trzeba było zapłacić tych dolarów aż pięć! Kiedy jechało się autem do centrum, to aż trzy razy należało stanąć, ponieważ drogę przecinały sznurki, imitujące szlabany. *Strażnicy* domagali się *bakszyszu*!

Mieliśmy też w Conakry przyjemniejsze chwile. Rosalinda, rodaczka moich filipińskich marynarzy, zawiozła pół załogi do dyskoteki, gdzie dwie dziesiątki dziewczyn kręciło dla nas tyłkami. Zwiedziliśmy również miasto. O takich, jak Conakry, mówiło się u nas kiedyś *miasta kontrastów*. Widzieliśmy tu bowiem niebywale luksusowe hotele i ścinającą z nóg ludzką nędzę. Nic jednak nie było w stanie przyćmić mojego wrażenia, że w Conakry każdy chciał okraść każdego. Szczęśliwy zatem byłem, gdy wreszcie wypływaliśmy. Chociaż czekała mnie jeszcze sławetna reda, gdzie podobno czyhali piraci.

Nie tym razem. Wzięliśmy więc kurs na Casablankę. Ale kiedy znaleźliśmy się już na pełnym morzu, nerwy mi puściły. Dopiero teraz zacząłem przeżywać upokorzenia, jakich doznałem ze strony gwinejskich urzędników. Żeby trochę odreagować, kazałem kucharzowi Aristeo przygotować na rufie *Barbecue*.

Kucharz był Filipińczykiem. Przezwałem go *Botete*, czyli Brzuchacz. Ze swego zadania wywiązał się znakomicie. Mianowicie przygotował z rusztu stek o nazwie *T-bone*, kurczaki i smaczną kiełbasę. Wszystko to popijaliśmy winem i piwem, co spowodowało, że uczta nabrała rumieńców. Zwykle wesoły steward Francisco - nazywałem go *San Francisco* - tańczył z talerzami w rytmie *salsy*. Znowu wyliśmy do karaoke. Najładniej zawodził II oficer Cecilo. Ale nasi *fiterzy* kompletnie zawiedli. Ani Edziu, ani Andrzej, zwany Kenny Rodgersem, ani Janusz, zwany *Kalbo*, czyli Łysy - nie dali się namówić na występy. Jakoby za mało wypili... Następnego dnia kucharz zameldował, że Janusz chciał go pobić. Nie mogłem w to uwierzyć. Co oni wyrabiali? Taka fajna impreza! Poprosiłem do siebie wszystkich *fiterów*, kucharza i stewarda.

- To *chief* mechanik zaczął mnie szarpać – tłumaczył kucharz.

- Nieprawda! – zaprzeczył Janusz. - Najpierw kucharz mnie popchnął!

Trudno było się w tym wszystkim połapać. Zwłaszcza, że gadali jeden przez drugiego. Kucharz narzekał, że Janusz ciągle wpycha mu się do kuchni i coś ględzi w nieznanym mu języku. Może obgaduje? Na to Janusz, że – owszem – przychodzi do kuchni, ale do jej szefa zawsze odzywa się przyjaźnie. Bo przecież nic do niego nie ma!

- Panowie, stop! – krzyknąłem, dochodząc wreszcie do głosu. - Nieważne, kto zaczął, ważne żebyście już więcej nie walczyli. Życzę sobie, byście zostali kolegami!

Okazało się, że obaj zawsze mówili do siebie po angielsku, ale nie rozumieli się wzajemnie. Kiedy im to wytłumaczyłem, padli sobie w ramiona i naprawdę zostali kolegami.

W ten sposób rozwiązałem jedyny konflikt załogowy, jaki mi się przydarzył. Załogę miałem dobrą. Nie udał mi się tylko Claro, *chief* z pokładu. Miał taki talent, że wszystko robił źle. Nieustannie musiałem go poprawiać, co było dosyć męczące.

Moich marynarzy Filipińczyków zwyczajowo traktowałem, jak większe dzieci, pozdrawiając w ich *tagalog*. Z czasem dowiedziałem się, że nazywają mnie *Captain Kabayan*, czyli Kapitan Rodak. Znaczyło to, że zaakceptowali mnie jako swojego człowieka, kogoś z rodziny, takiego, który nastawiony jest przyjacielsko.

Wreszcie nasza „*Camellia"* doczłapała się do Casablanki. To już było bardzo blisko Europy, prawie w domu. I tak się tu zawsze czułem. Zwłaszcza wtedy, kiedy Berberyjki tańczyły w tutejszych knajpach taniec brzucha. Szkoda, że Polakom zabroniono wyjścia do miasta…

No, ale w tych krajach *bakszysz* zawsze czynił cuda. Udało mi się więc załatwić przepustkę i ruszyłem w miasto, jak za dawnych dobrych lat. Dom Marynarza dobudował sobie piętro i - jak niegdyś - różnokolorowa marynarska zgraja ciągnęła tu piwo. A dziewczynki, tradycyjnie, wyłudzały drinki i papierosy. Z kolei w tutejszym kasynie grali nader grubo; mnie było stać tylko na *Jednoręcznego Bandytę*. Okazało się, dobre i to. Wygrałem dwadzieścia dolców i ruszyłem dalej.

Po pierwszym przetarciu chciałem teraz przypomnieć sobie młodość i obejrzeć – jak trzydzieści lat wcześniej – berberyjski taniec brzucha. Niestety, inne to już było miasto, inne czasy i inne knajpy. Berberyjek z tańczącymi brzuchami nie było nigdzie. A może tylko nie potrafiłem ich znaleźć, bo byłem już o te kilka dziesięcioleci starszy? Nagle połapałem się, że na rozpalonych ulicach Casablanki szukam własnego cienia. Cóż, również go nie znalazłem.

Ale tęsknota za utraconą młodością wprowadziła mnie w melancholijny nastrój.

Rozpoczęły się trzydniowe muzułmańskie święta, więc wyładunek statku przerwano.

Z umiarkowanym napięciem oglądałem tutejszą telewizję, ponieważ zapowiedziano bezpośrednią transmisję z egzekucji barana, jakiej osobiście miał dokonać król Maroka, Mohammed VI. W ślad za tym pierwszym, *królewskim,* miało tego dnia pójść jeszcze pod nóż około czterech milionów marokańskich baranów, bo rzeź baranów należy do religijnej tradycji tych świąt. W Koranie – podobnie jak w Biblii – napisano bowiem, że Bóg nakazał Ibrahimowi zaniechać mordu na swym synu, a Bogu w ofierze złożyć baranka. Od tego czasu muzułmanie zaprzestali zabijania w ofierze ludzi, a przeszli na barany. Co – w świetle głośnych światowych wydarzeń – chyba nie do końca jest prawdą. Dzień przed świętami zjawiło się na statku kilku moich marokańskich *przyjaciół*, którzy mieli miły zwyczaj budzenia mnie o drugiej w nocy, prosząc o piwo. Tym razem przyprowadzili ze sobą dyrektora finansowego Portu - Hamida, który – ku mojemu zdziwieniu – zaprosił mnie na święta do domu.

Jak obiecał, następnego ranka przyjechał po mnie samochodem. Wewnątrz, oprócz Hamida, siedział także jego brat. Potem obwozili mnie po całej Casablance. Miałem więc doskonałą okazję sfilmowania całkiem sporego kawałka tego pięciomilionowego miasta, nad którym królował – drugi pod względem wielkości – meczet świata.

- Na budowę tego meczetu musieli się składać wszyscy mieszkańcy – opowiadał Hamid. -Nic więc dziwnego, że jest tak duży. Czy wiesz, *captain*, że w jego wnętrzu może modlić się równocześnie dziesięć tysięcy ludzi?

- No tak, to robi wrażenie – skwitowałem informację. - Świątynia jest przepiękna. A w nocy, gdy jest podświetlona – wygląda wręcz imponująco...

Potem rozmowa zeszła na Casablankę. Na jej wielkie rozmiary składa się z zasadzie aż pięć różnych miast, zwanych tu dystryktami. Zaś każdy z tych dystryktów ma własny zarząd.

W trakcie pogawędki dojechaliśmy wreszcie do czteropiętrowego bloku, w którym Hamid mieszkał z rodziną. Dom stał w nowej dzielnicy. Żona z trójką dzieci przywitali mnie serdecznie, niemal natychmiast prowadząc do łazienki, gdzie gościnnie zamieszkiwał baran. Smród był tam okropny. Ale gdy go stamtąd wyciągali i z mozołem taszczyli po schodach na dach, zapach wręcz ścinał z nóg. No, ale co się nie robi dla zachowania tradycji.

Dach był płaski. Roztaczał się z niego przepiękny widok na miasto. Ale nie miejskie widoki miały mnie zajmować tego przedpołudnia. Oto bowiem kilka sąsiedzkich rodzin oprawiało zarżnięte przed chwilą barany, co nie nastrajało mnie zbyt dobrze. Muszę jednak przyznać, że wszyscy przywitali mnie bardzo grzecznie, a nawet z wielką ciekawością.

Do naszego dachu przytulone były inne dachy. I na tamtych dachach szlachtowano właśnie barany. Każdy bowiem Arab tego dnia chciał ofiarować Allahowi swojego barana. Wszyscy na dachach najwyraźniej bardzo dobrze się znali, bo po pierwszych morderczych zabiegach większość tych ludzi pofatygowała się do nas, aby przyjrzeć się z bliska, kogo też Hamid przyprowadził do domu na święta. Przyszły też jakieś ciekawskie dziewczyny, które od razu zaczęły wypytywać mnie łamaną angielszczyzną. Wszakże ich pytania nie ścinały z nóg – pytały: Czy jestem żonaty? Ile mam dzieci? Jaką lubię muzykę? A jak podoba mi się Casablanca? Lecz, gdy z kolei zapytałem, czy wiedzą, gdzie leży Polska – nie wiedziały.

A przechwalały się, że w szkole mają piątki.

Potem zaczął się obrzęd. Mój przyjaciel Hamid z bratem podostrzyli długi nóż, a następnie złapali barana za nogi i przewrócili na plecy. Hamid poderżnął mu gardło jednym pociągnięciem ostrza w tak umiejętny sposób, że biedaczysko nawet nie zdążył beknąć.

Nie męczył się też długo, a jego krew spłynęła na ulicę - rynną znajdującą się w rogu dachu. Po kilku minutach nieszczęsne zwierze wierzgnęło jeszcze kopytkami, po czym oddało ducha Allahowi. Z ciałem było gorzej, bo przeznaczono je na szaszłyki. W tej okrutnej ceremonii uczestniczyła cała rodzina Hamida, łącznie z najmłodszą córeczką, dwuletnią Szejmą. Nagle Hamid oderżnął rogi barana i podarował mi je, wygłaszając dla mnie życzenia pomyślności. Wtedy zobaczyli to sąsiedzi i z okolicznych dachów przynieśli mi w darze rogi swoich baranów. Nazbierało się tego cały worek, ale tylko dwie pary zabrałem do domu.

Wszyscy oni zachowywali się tak naturalnie, że nieoczekiwanie uznałem, że to my w Europie jesteśmy barbarzyńcami, bo świniaka zarzynamy w niebywale okrutny sposób. Niegdyś uczestniczyłem w wiejskim świniobiciu. Nie było w tej czynności nawet cienia człowieczeństwa. Była to tak wymyślnie okrutna egzekucja, że nie nadaje się w tym miejscu do opisania. Zrobiło mi się wtedy niedobrze, omal nie zwymiotowałem.

- W Europie powiadacie – rzekł Hamid - że my, Arabowie, jesteśmy mordercami!

Lecz składanie barana w ofierze to nasza bardzo stara tradycja. Tak czynić nakazuje nam religia!

- Hamid, przed ofiarą miałem mieszane uczucia – odrzekłem. - Ale to, co tu ujrzałem, radykalnie zmieniło moje poglądy. Nie spodziewałem się też, że twoi sąsiedzi przyjmą mnie tak przyjacielsko...

Potem dwuletnia Szejma pałaszowała szaszłyka, siedząc na moim kolanie, a małżonka Hamida sama podjadała dyskretnie w kuchni.

- Koran zezwala wam na cztery żony, prawda? – zapytałem znowu Hamida. - Dlaczego ty masz tylko jedną?

- *Captain*, żeby mieć cztery żony trzeba posiadać duże pieniądze! Jak je wszystkie utrzymasz? Prezent dla jednej jest niemożliwy! Muszą otrzymać wszystkie! Jestem za biedny na takie życie!

- Ty, dyrektor finansowy wielkiego afrykańskiego portu – za biedny?

- Najwyraźniej nie znasz kobiet! Potrafią wydać każde, nawet największe pieniądze! – śmiał się Hamid.

Przebrałem się w mój muzułmański strój, jaki kupiłem jeszcze we Freetown, po czym ucztowałem i bawiłem się z moimi arabskimi przyjaciółmi przez całą resztę tego pouczającego dnia. Hamid lubił podyskutować.

- Wiesz, kapitanie, Żydzi nie wierzą w Jezusa, ale my, muzułmanie wierzymy, że Jezus narodził się z Maryi Panny Dziewicy, która jest jedyną niewiastą wymienioną w Koranie z imienia. Jednak uważamy, że Jezus był Prorokiem, nie zaś synem Boga. Narodził się pod palmą na skutek bezpośredniej woli Boga. Nie wierzymy w jego ukrzyżowanie, bo Bóg nie opuściłby swojego syna. Natomiast wierzymy w jego wniebowstąpienie. To wszystko możesz przeczytać w Koranie. Tam też opisane są cuda, jakie czynił. Chociaż wolno nam modlić się tylko do Allaha, to często prosimy o pomoc Jezusa i Marię, bo oni ukazali się w krajach muzułmańskich już siedemdziesiąt razy. Wierzymy, że Jezus powróci na ziemię, jako muzułmański Mesjasz i połączy wszystkie religie...

Pod koniec dnia doszliśmy do wniosku, że Bóg jest jeden i nie ma znaczenia, jakie nosi imię. Popijaliśmy resztkę baranka piwem, chociaż Hamidowi Allah zabronił pić alkoholu.

Czy jednak piwo jest alkoholem? Jak tę kwestię traktuje Allah? W trakcie takiego uroczego wieczoru nie dało się tego ustalić! Może zresztą Allah piwa nie zauważy? Bo Hamid w pewnej chwili powiedział, że gdy się dobrze zasłoni okna, to Allah nie widzi, co się w środku dzieje. Chociaż niewątpliwie jest wielki.

Poza tym i tak wszystko jest w rękach Allaha – *Inshallah*…

# RATOWNICTWO

Elektryk przerwał nasze opowieści, odkładając na chwilę smaczne żeberko.

- Panowie! – zaczął. - Również chciałbym wam coś opowiedzieć. Tę historię opowiadałem tylko raz, w dodatku wyłącznie w gronie rodzinnym. A dlaczego?

Bo wstyd ją opowiadać. Powinna bowiem nazywać się *Jak nie ratować*...

Załoga, skupiona dotychczas wokół smażących się na ruszcie delicji, nagle z zainteresowaniem nadstawiła uszu. O czym ten elektryk tak tajemniczo zagaja? To musi być coś wyjątkowego. Tymczasem elektryk już zaczynał opowiadać.

- Bodaj w dziewięćdziesiątym trzecim roku pływałem na kontenerowcu naszego greckiego armatora. Załoga była zbieraniną z całego świata. *Stary* był Grekiem i właśnie płynął ze swą duńską kochanką. *Chief* pokładowy, również Grek, miał do pomocy oficerów egipskich, a maszynowy, też Greczysko. Armator jak widać posiłkował się wręcz niebywałą zbiorowością. Byli tam ludzie z Birmy, Malediwów, Afryki, Hondurasu i Bułgarii. Tylko ja pochodziłem z Polski. Którejś nocy wypłynęliśmy z Abidjanu do Lizbony. Na pokładzie cztery do pięć warstw kontenerów. To był duży grat, mogliśmy ich mieć wtedy nawet ze trzy tysiące. Po wyjściu na ocean trochę pokiwało. Nagle statek przechylił się na prawą burtę, na oko z pięć stopni. Grecy chcieli wyrównać przechył balastami, ale przechylili go tylko na lewą burtę. Potem znowu na prawą i ponownie na lewą. Aż w końcu statek zastygł na prawej, z przechyłem około czterdziestu stopni...

- No to rzeczywiście wykazali zdumiewającą znajomość *marynarstwa* - wtrącił *chief* pokładowy.

- Panowie! Przepijmy winkiem za grecką marynarkę! – wpadł mu w zdanie *chief* z maszyny.

- Ale to nie koniec tej komedii! – zastopował ich elektryk - Pozwólcie, że polecę dalej. Otóż po tym czterdziestostopniowym przechyle mostek wcale nie ogłosił alarmu. Nikt z nas nie wiedział, co robić dalej. Załoga czekała, ale nic się nie działo. Kompletny bezruch. I tak dryfowaliśmy chyba ze cztery godziny. Całe szczęście, że pogoda była dobra. W końcu załoga sama zaczęła spuszczać szalupę. Było to całkiem bez sensu, bo robiła to na prawej burcie, a przecież leżeliśmy na lewą. No, oczywiście szalupa nie zeszła na wodę. Poszli więc na lewą burtę i spróbowali tam zrobić to samo.

- Ja i kilku kolegów wyrzuciliśmy tratwę pneumatyczną, ale otworzyła się do góry dnem. Wtedy wyrzuciliśmy drugą i ta otworzyła się już dobrze...

Wszyscy milczeli, bo sprawa zaczęła się robić poważna. Zaś Elektryk ciągnął dalej.

- Ciemno było, jak u Murzyna, pamiętajcie, że wypłynęliśmy z Afryki. Sztormtrap był za krótki i musieliśmy w tej ciemności skakać z pokładu do wody, a było tego ze trzy metry! Do tratwy zdołało dopłynąć czterech bułgarskich *fiterów*, *chief* mechanik-Grek, Radio-Grek, dwóch greckich mechaników i ja. Było to więc nadal towarzystwo bardzo międzynarodowe, a w dodatku mieliśmy egipskie ciemności. Mechanicy siedzieli potem w tratwie i marudzili. Że pracowali w maszynie i nie wiedzieli, że załoga opuszcza statek. Że nikt ich nie zawiadomił. Że na tratwę załapali się cudem, bowiem przypadkowo wyszli na pokład i zobaczyli, iż idzie skakanie do wody. Naprawdę miałem ich dosyć. W tym czasie reszta załogi spuściła wreszcie prawą szalupę. Co ciekawe, wszyscy się do niej załadowali. Nawet Stary ze swą duńską kochanką i bagażami.

A tymczasem na naszej tratwie nikt nie umiał odpalić rakiet. Więc wziąłem się za to osobiście i po chwili trzy czerwone rakiety już szybowały ku niebu.

- No to byliście do przodu, nie? – przerwał mu *drugi*. - Uratowano was! Wypijmy więc za to!

- Tak, tak… – odrzekł z pewną niechęcią elektryk, niezadowolony, że mu się nieustannie przerywa. Ale przepiliśmy, przegryźliśmy żeberkiem, a on mógł wrócić do opowieści o *farsie ratownictwa.*

- Z grubsza po godzinie odnalazł nas grecki tankowiec i podjął wszystkich z wody. Z ich pokładu widzieliśmy światła naszego statku, który nadal dryfował w noc. Zastanawiałem się, co też teraz zrobią nasi ratownicy. Zostawią statek, a nas odwiozą do najbliższego portu? Czy wywiną jakiś inny numer? Okazało, że zastosowali wariant pierwszy, czyli statek pozostawili, a nas zaczęli odwozić.

Teraz zdenerwowałem się wreszcie ja.

- No ładnie! – warknąłem. - Jaki marynarz tak postępuje! Nie można przecież pozostawić na morzu opuszczonego statku i tak sobie odpłynąć! Zwłaszcza, jeśli opuszczony statek jest z ładunkiem! Przecież każdy, kto by teraz na niego trafił, mógłby zostać właścicielem tego wszystkiego!

- I naszych rzeczy również – wrócił do opowieści elektryk - przecież wszystko tam zostało! Mieliśmy jednak szczęście. Otóż dogonił nas inny statek kompanii, na którego natychmiast się przesiedliśmy. A potem armator podjął decyzję, abyśmy jednak wrócili pod przechylony kontenerowiec. Trochę to wszystko trwało, byliśmy przejściami cholernie zmęczeni, więc poszliśmy spać. Rankiem nieoczekiwanie pojawiło się na pokładzie kilku greckich superintendentów i wtedy zauważyliśmy, że na naszym opuszczonym statku biegają jacyś ludzie. Zaczęliśmy się denerwować. Kto to, do cholery, może być? Przecież nasza załoga opuściła statek w komplecie! Może już rabują nasz dobytek? Tylko dlaczego wzywają pomocy? Załoga statku, na którym teraz siedzieliśmy, zaczęła opuszczać szalupę, aby znaleźć odpowiedź na powyższe pytania. Ale nagle urwała się dziobowa talia i szalupa zawisła na rufowej.

Trzech marynarzy wypadło z niej do wody. Dwóch dopłynęło samodzielnie do sztormtrapu, ale trzeci wyraźnie nie miał na to siły. Rzuciłem mu więc koło ratunkowe. Nie miało jednak rzutki, zatem nie mogłem przyciągnąć go do burty. Załoga nim się nie interesowała, bo miała własne kłopoty z szalupą. W ten sposób tonący spokojnie dryfował z prądem.

- Co to za historia! – krzyknął *chief* z pokładu. - Czy oni wszyscy powariowali? Jacy marynarze z tych *pieprzonych* Greków!

- Wyobraźcie sobie, że oni żeglowali już w starożytności! – powiedział elektryk. - I podobno dobrze to robili! A teraz spuścili drugą szalupę, która popłynęła szukać marynarza z kołem. Prąd zniósł go daleko, wszakże przed zmrokiem został wyłowiony. Obyło się więc bez tragedii. Ale w ten sposób nie starczyło już czasu, aby zająć się naszym opuszczonym kontenerowcem i sprawdzić, kto tam się *pętał*. Zajęto się tym dopiero następnego dnia z rana. Znowu ruszyła szalupa, do której wsiadło też kilku naszych chłopaków, którzy dobrze znali statek. Pojechał także nasz III mechanik. Na swą zgubę. Bo kiedy tylko wdrapał się na pokład przechylonego kontenerowca, dostał zawału i zmarł. Umieszczono go potem w chłodni, po czym powrócono na statek, na którym tymczasowo kwaterowaliśmy...

- No, a co z tymi facetami, którzy biegali po pokładzie i wzywali pomocy? – zapytałem. - Znaleźli ich w końcu? Przecież po to właśnie tam popłynęli!

- To byli trzej *ślepi pasażerowie*, czyli *blindy*, które zapakowały się na gapę w Abidjanie.

- O Boże! – jęknąłem. - Czy będzie jeszcze więcej jakichś nieszczęść?

- Panie kapitanie! – uśmiechnął się tajemniczo elektryk. - To jeszcze nie koniec mojej opowieści. Teraz bowiem właśnie zaczyna się *ratownictwo*...

- Na razie to opowiadasz pan, jak ratownictwo nie powinno wyglądać – powiedziałem z przekąsem.

- Bo to greckie ratownictwo – zażartował motorzysta.

- No, ale w końcu zaczęliśmy ratować statek – podjął wątek elektryk. - Następnego dnia kilku śmiałków popłynęło tam szalupą. Niebawem podali hol.

Więc zaczęliśmy holować nasz statek z jego czterdziestostopniowym przechyłem, ale tak *myszkował*, że musieliśmy zrezygnować z holowania.

- Na pewno nie obciążono wystarczająco holu – stwierdziłem kategorycznie.

- Nie wiem, ale znowu dryfowaliśmy przy naszym stateczku w oczekiwaniu na pomoc, tym razem chyba z nieba. I cud się zdarzył. Trafił się bowiem grecki holownik z ruską załogą. I co ciekawe, szybko uporali się z ratownictwem. Weszli ze swoimi pompami, wypompowali wodę, po czym kontenerowiec się wyprostował. Część naszej załogi wróciła, lecz część odmówiła powrotu. Byłem wśród tych, którzy powrócili.

Ale zrobiłem to z mieszanymi uczuciami, bo to był jednak nieszczęśliwy statek. Potem przyjechała nowa załoga i zrobił się wielki bałagan. Nowy *chief* mechanik po obejrzeniu statku, stwierdził, że nie popłynie, więc poprzedni *chief* musiał nadal pozostać. Popłynął też *Stary*, tyle że już bez kochanki. Ci, którzy zeszli, mieli rację. Wiele jeszcze nieszczęść nam się bowiem przydarzyło. Wybuchały pożary.

Niektórzy połamali nogi. Egipskiego marynarza przygniótł kontener i biedak zmarł. W Lizbonie wyskoczyli za burtę *blindziarze*. A może ktoś im pomógł?...

Ta Lizbona wyskoczyła później, bo wcześniej pojawiliśmy się na inspekcji w Las Palmas. Na koniec Grecy wypompowali brudne paliwo za burtę i ktoś ich *podkablował*. W taki oto sposób skończył się kontrakt statku i mój. Tyle mojego, że udało mi się w zdrowiu szczęśliwie wrócić do domu...

- No to twoje zdrowie, elektryk! – ryknęliśmy chórem, ponieważ jego opowieść mocno nas wyczerpała.

## M/V „CCNI ATACAMA

”Poleciałem na wyspę Man, do głównego biura firmy *Gemini*, operatora niemiecko-chilijskiej kompanii. Właśnie zaczynałem u nich pracę. Wezwali mnie więc do swojej jaskini, abym w dwa dni poznał ich organizację pracy i nauczył się biurokracji. Statek którym miałem dowodzić nazywał się *m/v „CCNI Atacama”* i miał 45 tysięcy DWT. Mógł ładować 1843 kontenery. Wiedziałem już o nim sporo, bo zbudowany był w szczecińskiej stoczni w 1998 roku. Przed wylotem na wyspę Man miałem okazję zapoznać się z całą jego dokumentacją, a nawet porozmawiać z konstruktorem. Był to mój pierwszy kontenerowiec. Ważniejsze dokumenty przegrałem sobie na kompaktową

płytkę i tak przygotowany ruszyłem na podbój Anglii. A wiadomo, jak trudno dogadać się z Anglikami.

Malownicza wysepka Man, leżąca pomiędzy Anglią a Irlandią, litościwie przywitała mnie słoneczną pogodą. Na lotnisku w Douglas zareklamowałem uszkodzoną rączkę mojej walizki i natychmiast otrzymałem nową walizkę – lepszą... Potem agent zawiózł mnie do przytulnego hoteliku tuż nad brzegiem morza. Hotelik zrobił na mnie nie najgorsze wrażenie. Łóżko dla czterech, na ścianach szpicruty, dżokejki i inne akcesoria do jazdy konnej, wanna z masażami. Słowem, żyć nie umierać. Żałowałem tylko, że pojawiłem się tu sam. No, ale cóż ostatecznie przecież przyleciałem do pracy...

Raniutko przyjechał po mnie samochód, wbity w galowy mundur, znalazłem się w świeżo wybudowanym Forcie Anna, gdzie mieściły się biura dwóch operatorów: *Gemini* i *Midocean*, którzy wspólnie zarządzali ponad stu statkami. Ruszyłem ostro w głąb kilkupiętrowego gmachu, pilnie studiując mijane działy. Już na miejscu, zaskoczyłem niektórych znajomością statku i planami ze szczecińskiej stoczni. A potem, niejako z rozbiegu, załatwiłem telefonicznie z polską firmą naprawę telefonów na moim statku. Mój superintendent nie mógł się z nimi dogadać, ponieważ z polskiego serwisu nikt nie mówił dobrze po angielsku...

Później spotkanie z Głównym Menadżerem Gemini, czyli panem F.D. Rozmawiałem z nim już rok wcześniej w Polsce. Jak wtedy, opowiedziałem mu o swojej działalności w Lidze Morskiej i Rzecznej, wszakże tym razem wspierając mój wywód książką o Flisie Odrzańskim. FD był nią szczerze zainteresowany; również działał społecznie.

Z kolei młody kadrowiec, pan P.D., bardzo się ucieszył, kiedy mu wyznałem, że władam hiszpańskim. Stwierdził, że armatorowi zapewne będzie się to podobało, ponieważ w przyszłości zamierza on zmienić załogi na chilijskie. W tej miłej atmosferze pomógł mi potem napisać podanie o skrócenie kontraktu do trzech miesięcy, ponieważ – jak mu wyznałem - zamierzałem pod koniec czerwca znowu pojawić się na Flisie w tradycyjnej już funkcji komodora. Na zakończenie mej wizyty obiecał znaleźć mi zmiennika.

W jaskini *Gemini* atmosfera wszędzie w zasadzie była przyjazna. Tylko Menedżera, pana J.N, wszyscy panicznie się bali, ponieważ regularnie się na nich wydzierał. Nie należę do przesadnie strachliwych, więc poszedłem uścisnąć mu dłoń, chociaż mówiono mi wcześniej w Szczecinie, że w stoczni, podczas budowy statku, pan J.N. również demonstrował wrzaski. Tym razem obeszło się bez niepotrzebnych awantur. Uścisnęliśmy sobie dłonie, życząc wzajemnie wszystkiego najlepszego.

Po dwóch dniach tak wyczerpujących działań w biurach *Gemini* wsiadłem wreszcie do samolotu, aby polecieć na statek, który już czekał w Rotterdamie. Towarzyszył mi w tej podróży zwierzchnik superintendentów armatora, pan A.S, który był Hindusem. W trakcie lotu zadał mi mnóstwo dociekliwych pytań. Nie mogłem oprzeć się wrażeniu, że bada moją zawodową wiedzę na wszystkie strony. Jak się potem dowiedziałem na statku, ów Hindus był najbardziej upierdliwym armatorskim szychą, jaka kiedykolwiek wdrapała się na pokład *„Atacamy”*. Przyczepiał się dosłownie do wszystkiego.

No, ale o tym dowiedziałem się dopiero nazajutrz. Wcześniej wylądowaliśmy z A.S. na rotterdamskim lotnisku, a noc przespaliśmy w miejscowym hotelu. Rankiem pojechaliśmy do portu.

A tam, oczywiście, wyrósł przed nami mój *„Atacama”*, pomalowany w całości na niebiesko. Tylko nadbudówkę miał białą. Na pokładzie prężyły się trzy szare dźwigi.

Z daleka więc statek prezentował się niebywale elegancko. Dopiero z bliska zauważyłem, że prawa burta ma wgniecenia.

- Lewa także jest pogięta – stwierdził polski kapitan, który kończył służbę na *„Atacamie”* i teraz przekazywał mi obowiązki.

- A to dlaczego? – zapytałem zdziwiony. – Przecież ten statek ma dopiero trzy lata...

- Urządził go tak poprzedni dowódca, Niemiec. Może właśnie dlatego *Gemini* wymieniło załogi. Przedtem była niemiecko-ukraińska, a teraz polsko-rumuńsko-filipińska...

- Gdzie on te wgięcia zrobił?

- W Liverpoolu, Antwerpii, Hamburgu, nawet Kanale Panamskim. Tak mu jakoś szło. Najczęściej wginał burty w śluzach...

- Przykro mi, panie kapitanie – powiedziałem. – Muszę jednak te wgięcia opisać w *Hand Over*...

Zszedłem na keję i dokładnie obejrzałem sobie burty. Znalazłem aż czternaście różnych wgnieceń, większych i mniejszych. Niektóre miały nawet po pięć metrów długości i dziesięciocentymetrową strzałkę ugięcia. Wszystko to dokładnie opisałem. Później znowu zaszedłem do polskiego kapitana.

- A jak załoga? - zapytałem.

- Załoga w porządku – odparł. - *chief* jest Rumunem, bardzo dobry. Z kolei *drugi*, Filipińczyk, zawodowo słabiutki...

- Co z maszynistami?

- W zasadzie również w porządku. Tylko z *chiefem* mechanikiem – Polakiem - przestałem rozmawiać. To dziwny facet, zawsze wszystkiemu przeciwny...

- *Cholera*, tylko jeden Polak i akurat z nim nie można się dogadać?

- Wygląda na to, że o jednego za dużo – uciął kapitan.

Nie miał dla mnie zbyt wiele czasu, bo na burcie czekała żona. Nie okazywał zniecierpliwienia, lecz starał się przekazać mi statek, jak najszybciej. Na zakończenie podał mi rękę i życzył powodzenia. Usiadłem za biurkiem na jego miejscu. Zacząłem od lektury dokumentacji, a potem uczyłem się instrukcji.

Powolutku poznawałem statek i jego załogę. *chief* z pokładu, ów chwalony przez kapitana Rumun, miał już dyplom kapitański i takież pretensje. Rzeczywiście był dobry, ale mój poprzednik dał mu za dużo władzy. Przekazał mu nawet kapitańską pieczątkę, dopuścił, aby *chief* samodzielnie przyjmował odprawy statku. Czy można się dziwić, że to *chief* rządził *„Atacamą”*?

- Może to i wygodne – pomyślałem sobie - ale zupełnie nie w moim stylu, ciężko będzie Rumunowi odebrać władzę.

Potem poprosiłem do siebie *chiefa* mechanika, Polaka.

- Panie *chiefie* – zagaiłem po wstępnych grzecznościach. – Będę potrzebował pańskiej rady i pomocy. Otóż muszę odebrać trochę władzy *chiefowi* z pokładu, który czuje się tu chyba już jak dowódca. Nie może być dwóch kapitanów na statku...

- A moja rada jest taka, panie kapitanie, żeby pan do niczego się nie wtrącał.

Niech pozostanie tak, jak było.

- To bardzo ciekawa rada – odrzekłem sarkastycznie - lecz dla mnie zupełnie nie do przyjęcia. Przyjechałem na statek jako jego dowódca, nie pasażer. Dlatego od

pana też będę wymagał lojalności, a w pierwszym rzędzie meldowania mi wszystkich poważniejszych spraw maszyny...

- Maszyna się kręci i to wystarczy – odparł bezczelnie i wyszedł.

- No, rzeczywiście – pomyślałem. - Miał rację mój poprzednik, ciężko będzie się z tym facetem dogadać...

Zacząłem wprowadzać swoje porządki. Zacząłem od tego, że pokładowemu *chiefowi* odebrałem pieczątkę. Potem wydałem mu szereg poleceń, a następnie wziąłem się za sprawdzanie działu pokładowego.

Od razu stwierdziłem szereg błędów i nieprawidłowości. Na przykład, w prowadzeniu Dziennika Pokładowego.

- *Chief*! – powiedziałem. - Dziennik jest źle prowadzony, nie wpisujesz pan, na przykład, pomiarów balastów i zęz…

- *Captain* – odrzekł z tłumioną irytacją - jestem u tego armatora od siedmiu lat i nigdy nie wpisywałem pomiarów do Dziennika!

- No to teraz będziesz wpisywał. Ale co było z nimi dotychczas? Prowadzisz pan dla nich jakiś inny dziennik? Dziennik Pomiarów Balastów i Zęz?

- Czy nie szkoda czasu na mierzenie i pisanie? Przecież mamy zegary wskazujące na stan balastów!

- *Chief*, zegary to za mało – stwierdziłem. - Nie ma pan potem żadnej dokumentacji na papierze. Powtarzam, od dziś będziesz pan wpisywał pomiary do Dziennika Pokładowego.

Jasne?

Widziałem jak Rumun zgrzyta zębami i trzęsie się ze złości. Potem aż go rzucało, gdy wpisywał odpowiednie dane do *żurnała*, wykonując moje *bzdurne* polecenia. Aż któregoś dnia nie wytrzymał.

- *Captain*, powiedz mi czego ty naprawdę ode mnie chcesz? Ty mi nie wierzysz, tak?

- Ależ ja ci wierzę, *chief* – odparłem łagodnie. – Mam jednak taką zasadę, że muszę wszystko sprawdzić i wiedzieć...

- Przecież ja za te pomiary odpowiadam!

- A ja, *chief*, weź to pod uwagę, odpowiadam za wszystko, za Ciebie też!

Pomyślałem sobie, że pierwsze starcie wygrałem, ale że to z pewnością nie koniec. Nagle otrzymałem wsparcie, którego się nie spodziewałem. Oto któregoś dnia przyszedł z biura długi list od Głównego Nawigatora *Gemini*, który wskazywał na szereg błędów, popełnianych uprzednio w naszym Dzienniku Pokładowym. Jednym z nich był brak wpisów pomiarów balastów i zęz. Po tym liście *chief* już wykonywał moje polecenia, aczkolwiek niechętnie. Natomiast filipińska załoga była zwykle grzeczna i uśmiechnięta. Kucharz już z daleka do mnie wykrzykiwał.

- *Kabayan komusta ka*? Przyjacielu, jak się masz?

- *Mabude* – odpowiadałem przyjaźnie. – Dobrze...

Ale na statku trzeba uważać z okazywaniem sympatii. Pod koniec miesiąca ten sam sympatyczny filipiński kucharz wywinął mi numer. Zrobił taki remanent prowiantu, że stawka żywieniowa skoczyła na 9 dolarów, a nie 6, jak być powinno. Zwołałem więc komisję remanentową i raz jeszcze wszystko przeliczyliśmy. Wyszło nam 6 dolarów. Co więc się stało uprzednio? Otóż kucharzowi nie chciało się dokładnie liczyć.

Pomyślałem, a może jednak chciał mnie oszukać? Przecież nieustannie wymienia prowiant w różnych portach, przeważnie na krewetki i ryby. Może wymienia go też prosto do swojej kieszeni? Z kolei II oficera, również Filipińczyka, miałem strasznie tępego, ale ten, zanim cokolwiek zrobił, przynajmniej kilka razy wcześniej mnie pytał. No więc takie to są na statku problemy.

I jak tu się do wszystkiego nie wtrącać?

Miałem jeszcze jeden trudny orzech do zgryzienia. W ostatnim rejsie, tuż przed moim zamustrowaniem, statek podpadł w Bilbao. Oto *czarna brygada* znalazła w zaplombowanym kontenerze pięćdziesiąt kilo kokainy. Co prawda, załoga po przesłuchaniu została uniewinniona, ale w dokumentacji znalazłem także notatki o prawdopodobnym zaangażowaniu tej załogi w inną narkotykową aferę. Zresztą już wcześniej, w biurze *Gemini* na wyspie Man, ostrzeżono mnie, że linia do Południowej Ameryki, na jakiej kursuje *„Atacama”*, jest bardzo niebezpieczna. Nawiasem, w więzieniu w Liverpoolu siedziało już dwóch Filipińczyków; dostali odpowiednio 17 i 10 lat.

Kłopoty kłopotami, ale pracować trzeba. Zabraliśmy więc ładunek w Rotterdamie, Hamburgu, Antwerpii i Felixtone i właśnie dopływaliśmy do owego nieszczęsnego Bilbao, gdy wyszła jeszcze jedna sprawa. Oto agent przysłał mi telex, w którym apelował, abym nie ujawniał materiałów wybuchowych, które wieziemy. Z grubsza chodziło o to, że *wybuchowe* nie miały manifestów. Także o to, aby nie dowiedzieli się o nich baskijscy terroryści.

Agent zapewniał jednak w telexie, że w razie czego będzie mnie bronił.

- Chyba w więzieniu – pomyślałem z ponurym humorem. - Ale statek! W dodatku może wybuchnąć!

Mimo tak groźnych pomruków, Bilbao nie okazało się tym razem groźne. A potem wreszcie ruszyliśmy na Atlantyk, kierując do San Juan, w Puerto Rico. Szykował się długi przelot.

Z nadzieją zacierałem ręce, że wreszcie będę mógł się wyspać po nocnych manewrach, a ponadto pograć w ping ponga z elektrykiem Rumunem, a może nawet jeszcze popływać trochę w basenie, aby była kondycja na starość. Od elektryka nauczyłem się kilku słów po rumuńsku, więc co rano starałem się być miły.

- *Bunā dimineaţā*, dzień dobry!

*m/v* ***„CCNI Atacama”***.

W porze obiadowej mówiłem *pofã bunã*, smacznego, a po obiedzie *mulţumesc*, czyli dziękuję. Jednak uprzejmości nie załatwiały wszystkiego. Nadmiar obowiązków powodował, że w pięciu kolejnych portach nie udało mi się wyjść do miasta. „*Atacama”* to było prawdziwe szaleństwo pracy. Kilka godzin w porcie na załadunki i wyładunki, a trzeba było jeszcze *wyprodukować* tony dokumentów. Całymi dniami tkwiłem więc przy komputerze; straszna biurokracja. W ten sposób dziesięć dni oceanicznego rejsu minęło jak sen i znowu zaczął się szał portów.

W San Juan mieliśmy tylko jeden dzień postoju, ale tym razem udało nam się z *chiefem* mechanikiem jednak wyjść do miasta. Podziwialiśmy więc potem te stare miasteczko, zadeptywane przez tysiące amerykańskich turystów. Zadziwiały szesnastowieczne forty, jak również domy z ażurowymi balkonami, pełne wysypujących się kwiatów. Wiedzieliśmy, że cały ten pejzaż ma w swej pamięci bogate czasy hiszpańskich piratów, co zresztą dyskretnie sugeruje nazwa państwa, bo *Puerto Rico* znaczy tyle co *Bogaty Port*. Wałęsaliśmy się po wąskich uliczkach, gdzie zaciszne stare bary pulsowały karaibską atmosferą. Na niektórych skwerach przygrywały orkiestry z solistami, podsycając atmosferę tęsknym śpiewem *flamenco.* Pieśń opowiadała o gorącej miłości i pożądaniu graniczącym z obłędem.

Ludzie przystawali, śmiali się, przyklaskiwali, reagowali na muzykę żywiołowo. No cóż, tutaj nawet powietrze przesycone było erotyzmem. Wracaliśmy na statek pod urokiem tego miejsca na ziemi. A w porcie stały dwa nowoczesne *pasażery*, po dwa, trzy tysiące miejsc każdy. Dopiero teraz je zauważyliśmy.

Przed następnym portem, czyli Cartageną, zorganizowałem załodze *Barbecue*, co na statku było zwyczajem. W dużej beczce na rufie piekły się różne smakołyki, a więc ryby, owoce morza i mięsiwo. Na stołach pojawiło się kilka butelek rumu *Bacardi*, wspartych przez rozmaite wina i pospolite napitki. Impreza dochodziła do skutku właściwie dzięki składkom załogi, która płaciła za kantynę dziesięć procent więcej i w ten sposób miała prawo pić tyle, ile zechciała. Naturalnie, nazajutrz w pracy musiała stawić się trzeźwa. Jak to pogodzić?

Ich sprawa. Ale bawili się na całego, a ja filmowałem wszystko na pamiątkę moją kamerą. Zabawa była przednia, zresztą ukochana przez Filipińczyków. W telewizorze leciało *karaoke*, więc wydzierano się do mikrofonu, ile sił w płucach. Naturalnie, popisywałem się i ja, w moich ulubionych operowych ariach.

- Brawo, Pavarotti! – wydzierali się Filipińczycy.

Potem Rumuni śpiewali swe narodowe pieśni, a my z mechanikiem - nasze.

Z kolei Filipińczycy, w *tagalog***,** wyśpiewywali miłosne tęsknoty swych serc. A później wszyscy tańczyli i cieszyli się jak dzieci. Przez kilka następnych dni zaśmiewano się w mesie podczas oglądania filmu, nakręconego przeze mnie na video w trakcie *Barbecue*. A potem była już Cartagena.

Byłem tu już dwadzieścia lat temu, kiedy pływałem na „*Leo Solingu”*. Ale wówczas jeszcze nie wiedziałem tego wszystkiego na temat tego miejsca, co wiem teraz. A wiem, na przykład, że jego wysoka kultura została stworzona już na tysiąc lat przed Chrystusem. Uczynili to Indianie Czibczowie, z których do dzisiejszych czasów przetrwało zaledwie ćwierć miliona. W szesnastym wieku opanowali tę ziemię Hiszpanie, nazywając ją Nowa Grenada. Obecnie Kolumbia jest drugim po Brazylii eksporterem kawy w świecie. Zajmuje także drugie miejsce, za Holandią, w eksporcie kwiatów, głównie orchidei. Jest też w Ameryce Południowej – znowu po Brazylii – drugim

producentem złota. Ale najbardziej słynie z produkcji i przemytu narkotyków. Mimo licznych bogactw i aktywów, panuje tu straszliwa bieda.

No więc – zawinęliśmy do Cartageny. Akurat był Wielki Piątek, trzynastego.

W awanporcie dał się zauważyć atomowy bunkier prezydenta. Lecz potem witała już nas ustawiona w środku portu spora figura Matki Boskiej z Dzieciątkiem na ręku, tutejsza patronka marynarzy. Zaczął się rozładunek, który – jak powiedział *chief* z pokładu – miał potrwać minimum parę godzin. Parę godzin? Postanowiliśmy zaryzykować i wyskoczyć z *chiefem* mechnikiem do miasta, które liczy prawie milion mieszkańców.

Na pierwszy ogień poszło Stare Miasto, wypełnione zabudową z czasów hiszpańskich konkwistadorów. Zaglądaliśmy do kościołów, udało nam się nawet wziąć udział w nabożeństwie. Wszak to Wielki Piątek! Potem, mimo trzydziestu sześciu stopni w cieniu, pojechaliśmy na Boca Grande. Tam, na ciągnącej się kilometrami plaży, nikt nie pamiętał o kościelnym święcie. Same tańce i swawole. Wszędzie tłumy, a muzyka *salsa* wręcz porywała do tańca. W nieodległych hotelowych dyskotekach balowali turyści, a piękne dziewczyny w skąpych strojach zdawały się być na pierwsze ich skinienie.

Ale wypada też wspomnieć o wielkim kolumbijskim problemie, z którym od wielu lat ten kraj nie umie sobie poradzić. To wojna domowa, a ściślej wojna, jaką wydali *guerillas* swojemu państwu. Zdemoralizowani i zdziczali partyzanci napadają na wsie i miasteczka, mordując i rabując. Najczęściej żądają od władz kolejnych przywilejów, także rozmaitych dóbr, a nawet ziemskich posiadłości. Władze niejednokrotnie ustępują, chcąc wreszcie zakończyć krwawą i bezsensowną wojnę. Ale to nie skutkuje. Trwa ona dalej, bo tak naprawdę jest to walka o gigantyczne pieniądze, czyli zmonopolizowanie handlu narkotykami. *Guerrillas* chcą kontrolować cały handel, a rząd się temu przeciwstawia, bo w ogóle nie chce narkotyków w Kolumbii. Oto oś konfliktu.

Świadomość czającego się wszędzie niebezpieczeństwa towarzyszyła nam, kiedy przyglądaliśmy hasającym po plaży Boca Grande turystom. A przecież to oni powinni szczególnie uważać. W Kolumbii porwania turystów dla okupu są na porządku dziennym. Niebezpieczeństwo czai się tuż za miejskimi rogatkami. A jednak ludzie zdają się tym nie przejmować. Nauczyli się z niebezpieczeństwem żyć. Zerknęliśmy na zegarki i zatrzymali taksówkę. Potem podjechaliśmy pod statek, a tu dźwigi sklarowane, koniec rozładunku. *Cholera*, a miało być parę godzin!

Potem *„Atacamę”* skierowano do Buenaventury, od której oddzielał ją Kanał Panamski.

Z nudów zajrzałem do opracowań. Otóż Kanał Panamski oficjalnie otwarto w 1914 roku. Pierwszym statkiem, jaki go przepłynął był s/s *„Ancon”*. Od tego czasu skorzystało z tej wodnej drogi prawie 830 tysięcy statków. Podczas kopania usunięto około 200 milionów metrów sześciennych ziemi. Kanał używa w śluzach wody słodkiej, która spływa do jeziora Gatun z kilku rzek. A co ma do kanału jezioro Gatun? Otóż przez nie właśnie przebiega trasa i to nawet na osiemdziesięciu kilometrach! Trzeba też wspomnieć, że wszystko to leży 26 metrów nad poziomem morza. W kolejnych śluzach należy więc regulować poziom wody. Najpierw od strony Atlantyku, w Cristobal, podnosi się statek na wysokość około 27 metrów, aby przy Pacyfiku, w Balboa, opuścić go niemal dokładnie tyle. Do tych operacji służą trzy śluzy - Gatun w Cristobal, a po drugiej stronie najpierw dwie w Pedro Miguel i ponownie dwie w Miraflores.

Za przejście kanałem płaci się prawie trzy dolary za tonę rejestrową netto. W ten sposób nasz armator musiał zapłacić na przepłyniecie *„Atacamy”* około 35 tysięcy

dolarów. Wszakże to nie było dużo, bo rekord należy do pewnego *rorowca*, którego właściciele zasilili kasę kanału niemal dwustoma tysiącami *twardych*. Przez całe dziesięciolecia łapę na Kanale Panamskim trzymali Amerykanie. Nieźle tam zarabiali, więc długo nie chcieli się stamtąd wynieść. Zrobili to dopiero w Sylwestra 1999 roku.

Zapomniałem wspomnieć, że nasz statek mimo, iż był stosunkowo krótki, należał do grupy tak zwanych panamaxów, ponieważ miał 32,2 metra szerokości, zaś śluzy tylko 33 i pół metra. Zatem jeszcze się w kanale mieścił! Trudno więc się dziwić, że jego przejście z Atlantyku na Pacyfik miało swoją dramaturgię. Ale po kolei.

Przed wejściem do śluzy na statek wdrapuje się po sztormtrapie dziewiętnastu członków ekipy cumowniczej, nasi marynarze tylko im pomagają.

*Śluzy w Cristobal.*

Potem mocujemy holownik z dziobu i rufy, a następnie po dwie lokomotywy z każdej burty na dziobie i rufie. Tak uwiązani zostajemy wciągani do kolejnych śluz.

Na burcie mamy dwóch pilotów: jeden amerykański „kowboj" – tak go nazwałem, bo miał krzywe nogi i kierował naszym statkiem po kowbojsku. Nie bardzo mi się to podobało, bo czasami pchał się niebezpiecznie wyprzedzając na trzeciego.

Drugi koreański emeryt wydawał anemiczne komendy z wrodzonym wschodnim akcentem i to on okazał się naszym nieszczęściem.

Kiedy wpływaliśmy już naszym kontenerowcem do ostatnich śluz Miraflores, wciągani przez holownik na dziobie i przytrzymywani przez holownik rufowy.

Zaskrzeczała UKF-ka:

- Dziób *„Atacama"* cztery lokomotywy mocno! – zameldował mi pierwszy oficer.

- Dziękuję *chief „Atacama"* – odpowiedziałem zwyczajowo dodając nazwę statku, żeby nie mylić z innymi także tu manewrującymi.

- *Drugi „Atacama"!* Wybieracie stalówki lokomotyw!? – zawołałem rufę.

- Mostek *„Atacama"!* Lewa burta lokomotywy mocno! Właśnie wybieramy prawą!

Wtedy właśnie zauważyłem, że dziób nasz leci za mocno w lewo na nabrzeże śluzy...

- Prawo na burtę!!! – ryknąłem ze skrzydła do sternika.

*Lokomotywy w śluzach Kanału Panamskiego.*

Pilot stał na skrzydle z przylepionym na twarzy uśmiechem, tak jakby nic się nie działo...

Dziób statku odbił się lekko od gumowego odbijacza nabrzeża i wpłynął spokojnie do śluzy.

No faktycznie chyba nic się nie stało – myślę sobie – nawet nikt nie odczuł bum... Po prostu oparł się delikatnie... A pilot też nawet nic na ten temat nie wspomniał... Wpłynęliśmy do następnej śluzy i nagle usłyszałem na UKF-ce jak ktoś z nabrzeża informuje pilota, że mamy dziurę w burcie, z której cieknie woda...

- *Captain!!!* Przecież żadnego uderzenia nie było, ja nic nie odczułem – denerwował się pilot.

- Pilot! Było małe uderzenie, ale ja też myślałem, że nic się nie stało…

- *Captain!* To było normalne złożenie się do nabrzeża, my tak zawsze składamy statek...

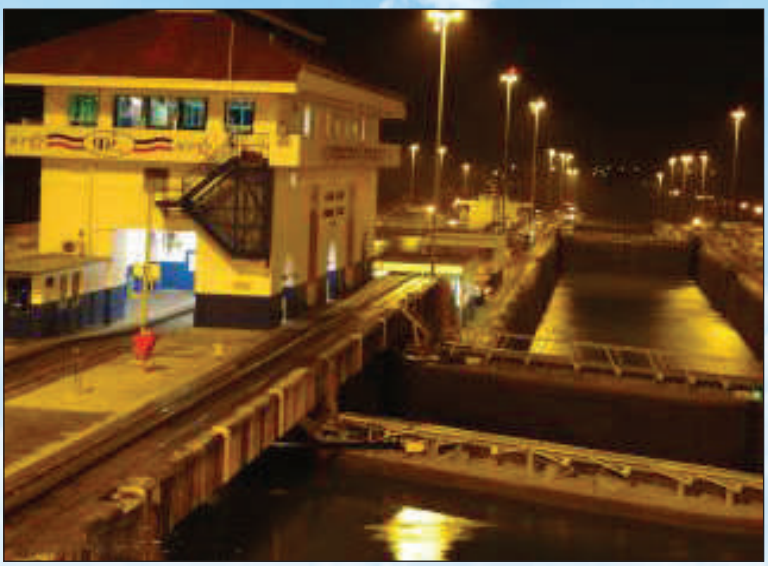
Nie wyjaśniałem mu dalej, jakie ma ten statek burty, pamiętając uwagę jednego pilota:

- *Captain!* Jeżeli Twój statek ma tak słabe burty, to nie powinien pływać...

Zawołałem przez radio mojego agenta, opisując mu, co się stało i informując, że właśnie piszę protest.

**M/V"CCNI ATACAMA"** **ON BOARD 15/04/2001**
**MASTER**

**STATEMENT OF FACTS**
Entering Miraflores (Panama Canal) lock.
Contact ship hull port side with SW Miraflores lock wall.
**Weather conditions:** Wind N-2, visibility poor (rain).
**Ship's conditions:** Draft: F- 8.20m, A- 8.30m Berthed at Miraflores sw lock with port side.
**Vessel's command:** Captain Wlodzimierz Grycner



*Śluzy Miraflores.*

**Pilot:** Captain Y.Kim
**Forward tug:** Guia
**Aft tug:** Parfitt
Prior enter Panama Canal for transit, all navigation equipment has been checked and found in good working condition. Main engine was tested ‘’ahead’’ and ‘’astern’’; passage plan and manoeuvres agreed between Pilots and Master.
Vessel entering Miraflores SW lock :
At 15/1758Z –tug boat ‘’Guia’’ fast stb side fwd.
At 15/1900Z –mooring gang on board and ship’s crew on stations.
At 15/1905Z - tug boat ‘’Parfitt’’ fast aft.
At 15/1920Z - FWD locomotives fast.
At 15/1922Z –Aft locomotives fast.
At15/1922Z – ship touched with her port side the lock wall
At 15/1923Z –tug clear aft
At 15/1930Z –vsl inside first Miraflores SW lock.
At 15/2010Z –vsl left Miraflores SW locks
At 15/2020Z –Port Captain Mr. William Huff and C/O Ion Banciu inspected (from motor boat) ship’s port side hull.
After inspection Port Captain arrived on our board to discuss with Captain Wlodzimierz Grycner about the damage to ship’s port side hull. Port Captain informed that official hull inspection can be only on 16th April 2001, because of Easter’s Holidays, so ship can wait for surveyor on anchorage about 24 hrs. No damage noticed to the quay. Master called through Panama Radio ship’s agent ‘’Pancanal Shipping’’ and agent confirmed. Port Captain information.
Master called through Panama Radio Gemini General Manager Mr. Jim Nelson and received instructions to issue the Protest to Port Captain and proceed to next port – Buenaventura.

Sea Protest was handed to the Pilot Mr. Y.Kim (with copy to agent). Same Protest was sent by telex to Agent Pancanal Shipping (CC: Gemini, CC: CCNI STG).
At 15/2112Z – Pilot off.
Commands to the tugs and locomotives for towing manoeuvres were given by the pilot direct to tugs and locomotives. Engine orders and wheel commands were given by the Master on Pilot's recommendation. At SW Miraflores lock vessel was towed by two tugs, two forward locomotives, and two aft locomotives. Engine was ordered ''dead slow ahead'', suddenly forward tug boat pushed ship's bow and ship softly touched lock wall with her port side. Nobody noticed any impact of the ship, so we did not espect any damage, but people from the quay informed the Pilot about some damage to the ship. Damage introduced to Port Captain and Pilot.
As the dammage was not big I decided to continue the voyage to next port Buenaventura.

Master of m/v ''CCNI ATACAMA''
Cpt. Wlodzimierz Grycner

- *Captain!* Dobrze, że piszesz protest, ale według tutejszego prawa, jeżeli chcesz coś od nich wyciągnąć, to musisz rzucić kotwicę na redzie i czekać na komisję opisującą szkody…

- Jak długo mam czekać?

- Dzisiaj jest święto, więc może jutro mogliby przyjechać...

- Przecież to niemożliwe czekać cały dzień, to za duże straty dla statku…

- *Captain,* decyzja należy do Ciebie...

- No to dziękuję za pomoc... – odpowiedziałem zdenerwowany.

Po wyjściu ze śluzy, pod burtę podpłynęła motorówka kapitana portu i poprosiłem ich, żeby zabrali mojego *chiefa* celem oględzin tej dziury... Kapitan Portu razem z *chiefem* obejrzeli burtę i zjawili się u mnie na mostku.

- *Captain*! Dziurka jest jakiś metr ponad linią wody, jest mała, bo ma około 25 cm, pęknięcie pionowe na wręgu, a woda cieknie z tanku nr 2 używanego do wyrównywania przechyłów – meldował mi *chief*. Jest jeszcze wgniecenie ze 4 metry, ale tam było kilka starych wgnieceń.

- *Captain*! W kanale jest takie prawo, że musisz poczekać na kotwicy na komisję poawaryjną, inaczej nie dostaniesz, żadnego odszkodowania– dodał Kapitan Portu.

- Wiem... wiem, już to słyszałem od agenta...

- *Sir!* Co się stało? – Kapitan Portu spytał pilota.

- Nic... całkowicie nic… nawet nie poczułem uderzenia, ten statek musi mieć strasznie słabe burty, przecież my zawsze składamy statki na belce nabrzeża – odpowiedział pilot.

- *Captain!* Jaka jest twoja decyzja?

Rzucasz kotwicę, czy płyniesz dalej? – spytał Kapitan Portu.

- Składam protest i płynę dalej, bo to byłyby za duże straty w porównaniu ze szkodami wynikającymi z tej dziurki...

*Cholera* – myślę – komisja znalazłaby poprzednie wgniecenia i z odszkodowania byłyby nici. Kapitan Portu wyraził swoje ubolewanie z powodu incydentu i opuścił

statek. Protest wręczyłem na zejście przepraszającemu mnie pilotowi i popłynęliśmy dalej. Dla potwierdzenie mojej decyzji zadzwoniłem jeszcze do *Gemini* i Pan JN, powiedział, że słusznie zrobiłem płynąc dalej, bo oni już mieli w Kanale takie sprawy i nic nie uzyskali...

Grzebiąc potem w dokumentacji znalazłem podobny protest złożony w Kanale przez niemieckiego kapitana.

No a później wyszliśmy wreszcie z Kanału i znaleźliśmy na otwartym morzu.

Skończył się Kanał, z daleka widać wieżowce pięknej panoramy stolicy – Panamy. Wracają wspomnienia spędzonych tam paru dni, w oczekiwaniu na statek *m/v „Tolten"*.

Pobyt w pięknym hotelu, z niebieściutkim basenem otoczonym palmami. Taneczne wieczory w nocnych klubach, gorące dziewczyny proponujące masaż… raj na ziemi. Na dodatek na koszt armatora i jeszcze człowiekowi płacą.

A my znowu płynęliśmy w czyste szaleństwo, jakie poznałem wcześniej. Codziennie nowy port, nocne manewry. Ciągle chodziłem niewyspany. W Buenaventurze staliśmy zaledwie kilka godzin, a potem dalej do Guayaquil, największego miasta Ekwadoru, które liczy półtora miliona mieszkańców. Przypomniałem sobie, że dwadzieścia lat temu kotwiczyłem tu na rzece Guayas i wtedy zostaliśmy zaatakowani przez piratów. Na szczęście złupili tylko statek, zaś nie dosięgli nas, bo wtedy byłoby krucho. Zabarykadowaliśmy się w nadbudówce i zjadał nas potężny strach. Opowiedziałem tę historię agentowi, a ten rzekł, że takie napady zdarzają się tu nadal. Wszystko podobno z biedy, która w tym kraju aż piszczy. Niby Ekwador to największy eksporter bananów, który zmienił narodowe pieniądze na dolary, lecz przeciętnemu mieszkańcowi nie na wiele to się przydaje.

Następnego dnia osiągnęliśmy Callao, przedmieście Limy, stolicy Peru. Tu co krok człowiek ociera się o historię.

Peru to dawna część składowa potężnego imperium Inków, które w XV wieku obejmowało jeszcze Ekwador, Peru, Boliwię**,** północne Chile i kawałek północno-zachodniej Argentyny. Stolicą tego państwa było wtedy Cuzco, leżące trzy i pół kilometra nad poziomem morza. Panujący wówczas Inka Paczakuti uchodził za dziewiątego, kolejnego władcę. Podbił wiele sąsiednich plemion. Religią był kult słońca i sił przyrody, wpływających na pomyślność zbiorów. Inkowie charakteryzowali się monumentalną sztuką o bogatym wystroju. Kiedyś w Salavery miałem okazję zwiedzić ich potężne piramidy Słońca i Księżyca, które dały mi pewne pojęcie, jak to wtedy wszystko tutaj musiało wyglądać. Inkowie uprawiali ziemię i hodowali lamy. Dobrze też rozwinęli system dróg i mostów. Łączność utrzymywali poprzez gońców, a posługiwali się pismem węzełkowym. Inka stojący na czele państwa, uznany jako potomek boga Słońca, był władcą absolutnym. Kiedy umierał, zabijano też wszystkie jego żony, składając do wspólnego z nim grobu. Nie mógł przecież czuć się samotny po śmierci!

Trzeba też wiedzieć, że uwiezienie przez Francisco Pizarra ostatniego władcy Inków, Atahualpy, zapoczątkowało podbój kraju przez Hiszpanów i jego niemal całkowite zniszczenie. Jednak resztki świetności inkaskiego imperium zachowały się po dziś dzień.

W trakcie postoju udało mi się pojechać do Miraflores**,** najpiękniejszej dzielnicy Limy. Jest skąpana w niebywale pięknych kwiatach, co sugeruje sama nazwa dzielnicy. Zachwyciłem się. Wokół podzwrotnikowa zieleń, egzotyczne krzewy, no i naturalnie

*Wejście do portu Callao.*

wspomniane już kwiaty. Na skwerach kolorowe parasole, a w ich cieniu liczni turyści popijający rum *Bacardi*. A tuż obok różni artyści oferowali produkty swych talentów i pracowitości – obrazy, rzeźby i co tam jeszcze. Zainteresowałem się cenami. Niestety, drogo. Nic nie kupiłem. A po drobne prezenty dla znajomych pojechałem na *Inka Market*. Kupiłem tam także kapelusze do mojej domowej kolekcji. Wtedy sprzedawcy zainteresowali się mną.

Jak mam na imię? Vladimiro. A oni ze śmiechem – może Montesino? A z tutejszej telewizji już wiedziałem, że tegoż Vladimiro Montesino poszukuje policja. Co zbroił? Zdefraudował miliony. A teraz podobno zmienił twarz...

Popłynęliśmy do Chile i niemal od razu rozgorzał stary spór. Oto dostałem od agenta teleks, aby zapisać wymianę wód balastowych w obu Dziennikach - pokładowym i maszynowym. Nie zwlekając zatem zaatakowałem *chiefa* z pokładu, Rumuna.

- *Chief* – powiedziałem - zapisz pan wymianę wód w Dzienniku Pokładowym...

- *Captain*! – najeżył się z punktu. - Nie należy tego robić. Wypełniam przecież specjalny raport wymiany wód balastowych.

- *Chief*! – mówię z naciskiem. – Szkoda czasu na takie gadanie. Raport swoją drogą, a wpis też ma być, jasne? Agent przysłał w tej sprawie specjalny teleks!

- *Captain*! Pływam już lata i nigdy tego nie robiliśmy! Zresztą ja za to odpowiadam!

- *Chief*! – warknąłem, rozeźlony nie na żarty. - To źle robiliście! Teraz będziecie robić inaczej! Takie jest moje polecenie i kropka. Poza tym, to ja za to odpowiadam!

Po tej wymianie zdań z upartym Rumunem zastanowiłem się, który z nas wygra drugie starcie. Chociaż z góry było przecież wiadomo, kto. Jeśli facet nie wykona polecenia, skończą się żarty. Nadzieję go na widelec, potraktuję ostro. Na statku nie może być dwóch dowódców. Wieczorem sprawdziłem wszystkie dzienniki. Wpisy zostały zrobione. Odetchnąłem z ulgą.

Dotarliśmy do pierwszego chilijskiego portu – Arica.

A przed nami były jeszcze Iquique, Antofagasta i San Antonio. Wszystkie te miasteczka są do siebie podobne, jak dwie krople wody, której tu brakuje. To prawdziwe

*Arica.*

oazy między Kordylierami. Wokoło suche góry i pustynie, a tylko w miasteczkach jest woda, zieleń i stała temperatura przez cały rok – od piętnastu do dwudziestu pięciu stopni.

- *Captain* - opowiadał mi agent w Arica. – Byłem tu dziesięć lat temu, kiedy spadł ostatni deszcz. Od razu spowodował straszliwą katastrofę. Padał chyba tylko pół godziny. Początkowo wszyscy się cieszyli, jak dzieci. Aż tu nagle spłynęło błoto z gór i zabrało ze sobą wiele domów, ludzi i zwierząt. To była wielka tragedia. Tylko w samej Arice zginęło ponad stu ludzi... Kiedy tutaj jest mżawka, wszyscy bardzo się cieszą. Można bowiem wtedy wziąć parasol i założyć kalosze. To jedyna taka okazja, żeby się w tym stroju pokazać sąsiadom...

Milczałem.

- Nie rozumiesz, *captain*?

Pokręciłem przecząco głową.

- Bo tu nigdy nie pada deszcz i przeciwdeszczowe ciuchy leżą w schowku przez całe lata...

Porty wspomnianych miasteczek też były do siebie podobne. Zbudowano je zapewne według tych samych planów i niemal tak samo. Nawet pilotów bierze się na pokład w podobnym miejscu.

- Panie kapitanie – zapytał mnie pilot w Arica. - Widzisz ten statek na redzie?

- Jasne – odparłem. - Stoi na kotwicy...

- Słusznie – skomentował pilot. - Tyle tylko, że on tu już stoi na kotwicy rok i dwa miesiące!

- *Wow*! Co się stało?...

- Został aresztowany za przemyt narkotyków. Znaleziono na nim siedem ton czystej kokainy. Miała wartość miliarda dolarów...

- *Wow*! Siedem ton? Miliard dolarów? Kto to przemycał?

- Załoga była mieszana, kolumbijsko-peruwiańsko-ukraińska!

- Niezła mieszanka – skomentowałem z uznaniem.

- Namierzyli ich Amerykanie – ciągnął pilot. - Przez satelitę sfotografowali, jak załoga przeładowuje kokę na oceanie z innego statku. Musiało to być od dawna kontrolowane...

- A co się stało z załogą?

- Siedzi w tutejszym więzieniu. Dostali co najmniej po dziesięć lat. A panamski armator nagle wyparował. Jego statku pilnuje tylko wachtowy...

W Arica na *„Atacamę"* przybył sam szef Sekcji Wschodniej naszego armatora, pan W.E. Zaopiekował się nami troskliwie, przez co w kolejnych chilijskich portach miałem nieco luzu. Mieliśmy też na burcie specjalistę, który z poświęceniem zakładał nam nowy satelitarny system łączności *Inmarsat B*, niejako podmieniając zepsuty *Inmarsat A*.

A potem była już Antofagasta, a wraz z nią kolejna przygoda.

Otóż wieczorem mieliśmy przeholować *„Atacamę"* na inne, głębsze nabrzeże. Do portu bowiem wpływała coraz większa fala i statek *chodził* przy nabrzeżu. Załadunek

*Antofagasta.*

szedł pełną parą, a pilnował go mój niezrównany chief z pokładu, Rumun, którego zacząłem nazywać *No problem*, gdyż na wszystko odpowiadał *no problem.* No, ale on jednak sam był *Big problem*.

Zaniepokojony martwą falą, wyszedłem na nabrzeże sprawdzić zanurzenie.

Statek nurzał się na *swellu*, osiągając niekiedy 9,40 m na dziobie i 9,30 m na rufie.

A wiedziałem, że przy tym nabrzeżu dozwolone jest zanurzenie tylko do 9,14 m.

Co prawda byliśmy załadowani na 9,00 m, ale na martwej fali statek mógł uderzać o dno. Znalazłem *formana* i poprosiłem, aby o sytuacji powiadomił agenta. Ten zaś obiecał, że zaraz przyjedzie, ale podejrzanie długo się nie pojawiał. Przybył natomiast pan W. E, szef od Armatora, który zaczął mnie uspakajać, żebym się nie martwił, gdyż on nieoficjalnie wie, że przy tym nabrzeżu są jeszcze dwie stopy zapasu. W pobliżu pojawiła się też twarz mojego *chiefa* z pokładu, który natychmiast mnie pocieszył, mówiąc *no problem.*

Ale nie byłem tego taki pewien. Dlatego ruszyłem na poszukiwanie agenta, którego biuro rozłożyło się niedaleko. Tam poprosiłem jedną z pracownic, aby skontaktowała mnie ze swoim szefem, który gdzieś krążył. Kiedy już go miałem na linii, opisałem mu sytuację *„Atacamy”*, prosząc o powiadomienie Kapitanat Portu. Chciałem także mieć list gwarancyjny. Potem tkwiłem w jego biurze i gapiłem się na milczący telefon. Po paru minutach zadzwonił. To był mój agent. Poprosił mnie, abym poszedł na statek i szybko przeholował go na głębsze nabrzeże. Pilota i holowniki jakoby załatwił.

I tak rzeczywiście było. Pilot stał już na pokładzie i z punktu mnie zaatakował.

- Kapitanie, czy wiesz, że tu można ładować tylko do zanurzenia 9,14 m?

- Wiem – odrzekłem - ale wszyscy mnie zapewniają, że jest jeszcze dwie stopy zapasu...

- To tylko nieoficjalnie. Nie wolno ci tu więcej ładować. Powinieneś natychmiast przerwać załadunek!

- *Cholera*! – zdenerwowałem się. - Od dwóch godzin wszystkim to tłumaczę, ale nikt nie chce słuchać! Ten wasz port jest otwarty, przez co *pieprzony swell* robi się tak niebezpieczny.

- Nie denerwuj się, *captain*! – mitygował mnie pilot. - Aż tak źle nie jest. Pewien zapas mamy. Poza tym, wiesz, twój statek jest chilijski, nikt mu tu krzywdy nie zrobi...

W tejże Antofagaście zostałem zaproszony przez pana W.E. do najlepszej tamtejszej restauracji. Zabrałem ze sobą *chiefa* mechanika. Byli też dyrektor Agencji Angusa i przedstawiciel załadowcy. Nie było źle. Przez trzy godziny jedliśmy przeróżne frykasy i od dawna tak się nie obżarłem. Szczególnie różnych owoców morza**.**

- Panowie – powiedziałem w pewnej chwili. - Jesteśmy tutaj otoczeni łańcuchem gór, które nazywają się *Cordilleres de Domeyko*. Czy któryś z was może wie, kto to był Domeyko?

Zapanowało kłopotliwe milczenie. Zdecydowałem się je przerwać.

- Jak to? – zapytałem ironicznie. - Przecież oprócz owych pasm górskich, macie tutaj całe mnóstwo różnych szczytów, a nawet miejscowości, nazwanych tym nazwiskiem?

- No tak, oczywiście, wiemy, wiemy...

- I co z tego? Okazuje się, niewiele wiecie. Otóż Ignacy Domeyko był Polakiem, panowie! Polskim uczonym, geologiem i mineralogiem. Po Powstaniu Listopadowym

– było to nasze pierwsze powstanie przeciwko Rosji – najpierw wyjechał do Francji, a w 1839 roku do Chile.

Był wykładowcą tu na uniwersytecie w Santiago de Chile, równocześnie prowadząc badania geologiczne i przemierzając Chile we wszystkich kierunkach. W dowód uznania, jego imieniem nazwano też minerał *Domeykit***.** Słowem, Domeyko odkrył wam wcale potężne bogactwa i właściwie Polakom też należałoby się trochę złota z tych waszych kopalni!

- Tak, teraz sobie przypominam – próbował ratować lokalną twarz agent. - Uczyliśmy się o tym w szkole. Chile rzeczywiście jest bogate w rozmaite minerały. Wydobywa się je przeważnie w kopalniach odkrywkowych. Po prostu, zabiera się kawałek góry i po wszystkim...

- *Cholera* – zażartowałem dla rozładowania atmosfery. - To znaczy, że wywozicie góry naszego Domeyki!

- Panie kapitanie – zapytał Mr W.E od Armatora. - Skoro pan już nas tak przeegzaminował, to pozwoli pan, że i ja też. Czy pan wie, że na wschód od nas leży pustynia Atacama?

- Wiem! – uśmiechnąłem się triumfalnie. - Czytałem o niej. To jeden z najbardziej suchych obszarów na świecie! Leży na wysokości około dwóch tysięcy metrów, między Kordylierami.

- Brawo! - pochwalił mnie W.E. - Ale czy pan wie, że tam również są kopalnie? Saletry, żelaza, miedzi, kobaltu, ołowiu i węgla?

- Tak, wiem. Wiem jeszcze, że ku zachodowi Atacama przechodzi w pustynię wysokogórską zwaną Puna de Atacama. Tam, pomiędzy wysokimi pasmami Andów, znajdują się tu bezodpływowe kotliny z wielkimi solniskami, takim na przykład Salar de Atacama**.** Mogę zresztą pochwalić się jeszcze dokładniejszą wiedzą...

- Mianowicie? – chciał wiedzieć pan W.E.

- No, wiem też, że płyniemy wzdłuż chilijskiego wybrzeża tak zwanym Atacamskim Rowem, który liczy około dwóch i pół tysiąca kilometrów długości, a największą głębokość, ponad osiem kilometrów, osiąga właśnie gdzieś tutaj, na zachód od Antofagasty.

- No, *captain,* skoro tyle wiesz – wtrącił agent - to wiesz chyba i to, że płyniecie ponad wulkanami. Właśnie z nich biorą się nasze trzęsienia ziemi. I dlatego mamy tak gorące dziewczyny!

- Ciekawe – dziwił się załadowca. - Zaskakująco dużo wiesz o naszym kraju. No i bardzo dobrze mówisz po hiszpańsku! Czyżbyś specjalnie podszkolił się na to spotkanie?

Podziękowałem za dobre słowa. Zrobiło się miło. Potem jedliśmy i pili, a ja coraz bardziej upewniałem się w przekonaniu, że całe to przyjęcie zostało zorganizowane tylko po to, aby mnie udobruchać przed spodziewanymi następnymi załadunkami na mieliznach, które – tak się składało – stały się niemal zwyczajem w tej Kompanii.

No a później *„Atacama”* ruszyła w dalszą podróż. Kiedy wypływaliśmy z portu, na nasze miejsce już czekała pełetemowska *„Diana”*. Dowodził nią Przemek Piotrowski, z którym trochę pogawędziłem przez ukaefkę. Powspominaliśmy stare dobre czasy, kiedy to prowadziliśmy *kandydatkę* Liceum Morskiego. Szkoda, że nie mogliśmy spotkać się przy kei.

W San Antonio, porcie mojego patrona świętego *Antoniczka*, oddalonym od Santiago de Chile tylko o sto kilometrów, na naszym pokładzie zameldował się sam Główny Szef Operacyjny Aramatora, Mr L.V. Ucieszyło mnie, że docenił moją pracę bonusem.

- *Captain* – powiedział – wiemy, że jesteś poirytowany tymi mieliznami.

Ale w rzeczywistości to nie jest problem. Otóż my tu po prostu, tak pracujemy.

Nie wiem, czy wiesz, że *„Atacama"* jest w całości nasza?

- Widziałem w dokumentacji *Protesty* moich poprzedników z zaliczonych mielizn w Buenaventurze – odparłem. – Również w biurze zapowiadali mi, że tutaj nasze statki zawsze stoją na mieliźnie, mam się nie przejmować, pisać *Protesty* i jechać dalej.

- To ci powiem coś jeszcze – rzekł Główny Szef Operacyjny Armatora. - W drodze powrotnej w Callao też będziesz siedział na gruncie!

- Dlaczego?

- Bo będziesz głęboko załadowany!

- Rozumiem, będziemy więc czuwać, żeby statkowi nic się nie stało...

Załadowani prawie *na full* przybyliśmy znowu na redę do Callao. Z naszym zanurzeniem 10, 80 m mogliśmy wejść i wyjść tylko na wysokiej wodzie. Podpłynął ku nam pilot, holowniki już czekały, wszystko więc było gotowe do wejścia.

- Ile jest wody przy kei? – zapytałem pilota.

- Zaraz się dowiem w Kapitanacie – odpowiedział pilot, a *„Atacama"* tymczasem już dopływała do główek.

- Co jest, pilot? – zdenerwowałem się. - Przecież wcześniej wszystkich zawiadomiłem, jakie mam zanurzenie!

Po kilku denerwujących minutach Kapitanat wreszcie odpowiedział, że przy nabrzeżu jest teraz 10, 77 metra, a na niskiej wodzie będzie 10, 47 m.

- *Chief*! – krzyknąłem w ukaefkę. - Zobacz na dziobie, ile mamy zanurzenia!

- Na dziobie jest teraz 10, 70 metra, a na rufie powinno być jakieś 10,75! – odwrzasnął.

- *Captain*! – zapytał znowu pilot. - Jaka będzie twoja decyzja? Wchodzimy, czy nie?

- No jak to, do *cholery*, przecież praktycznie siedzimy już w środku, nie?! I holowniki zamocowane!

- Zawsze możemy jeszcze wyjść na redę, a wejść gdy będzie wysoka woda...

- Macie jakieś głębsze nabrzeże? – zapytałem go, aby się uspokoić, bo już puszczały mi nerwy.

- Jest jedno głębsze – odparł. - Ale tam nie można zacumować, bo akurat je remontują...

- No to nie ma co myśleć – zdecydowałem zdesperowany. - Cumujemy! Jeśli tego nie zrobimy, Armator wyśle mnie do domu. *Szlag* by to trafił! Na dodatek mamy tu jeszcze ładować!

Holowniki wciągnęły nas po mule do nabrzeża i natychmiast zaczął się szybki załadunek. Wymogłem tylko telefonicznie na panu W.E. ładowanie pustych kontenerów przed niską wodą, a dopiero pełnych, gdy woda zacznie rosnąć. Tuż po północy na niskiej wodzie staliśmy na mule (brakowało trzydziestu centymetrów wody), ale załadunku nie można było przerwać, bo do rana – czyli do *wysokiej* wody - nie zdążylibyśmy załadować wszystkiego. Wychodziliśmy w morze mając tylko dziesięć

centymetrów pod kilem i 11, 20 m zanurzenia. Musieliśmy szybko uciekać, bo wody ciągle ubywało. Nerwy miałem napięte jak sznurki, a pewną rekompensatą za to wszystko był teleks od Armatora, który otrzymałem już na pełnym morzu, a który chwalił mnie za współpracę w Callao. Sprawdziłem potem statek, tanki i zęzy, nic nie ciekło. Raz jeszcze się udało. Ale był jeszcze przed nami załadunek w Buenaventurze. Pilota w Buenaventurze wziąłem dopiero po wejściu do portu, czołgając się już się po mule, ale musiałem zdążyć z wejściem jeszcze na *wysokiej* wodzie. Cała zabawa zaczęła się przy nabrzeżu, na *niskiej* wodzie, gdzie zabrakło nam około metra wody. Przez trzy godziny staliśmy na gruncie, a statek przechylił się dwa stopnie na prawą burtę. Tego już było dla mnie trochę za dużo. Mieliśmy bowiem zanurzenie 11, 75 metra, a statki wchodziły tu poprzednio z zanurzeniem maksimum 11, 20 m, co i tak było za dużo. Mówiono mi, że na dnie jest ponad pół metra mułu. A co pod mułem? Tego nie wiedział nikt.

Załadunek jednak trwał, bo nie zdążylibyśmy załadować i uciec jeszcze na *wysokiej* wodzie. Więc popuściliśmy cumy, sondując wokół burt i sprawdzając balasty.

W końcu wysmażyłem *Protest*, do czarterującego, którym był mój Armator, więc jakoby protestowałem przeciwko własnemu Armatorowi, który kazał mi ładować w tak drastycznych warunkach. Nie mogłem jednak tego przemilczeć, bo gdybyśmy tak nagle zaczęli tonąć na oceanie, to co wtedy? Na szczęście wody w tankach nie przybywało, udało nam się też załadować wszystko i uciec na *wysokiej* wodzie. Ale tym razem pochwały nie dostałem, bo Armator musiał łyknąć *żabę*, jaką mu wysłałem faksem – *Protest* z zestawem dokumentów opisowych.

Potem przeszliśmy Kanał Panamski i *przeskoczyliśmy* Atlantyk. Znowu przybyło mi trochę siwych włosów. Na kotwicy w Bilbao spotkałem pężetemowski statek *„Wisła”*, którego kapitanem był mój kolega Leszek Ptak. Naturalnie, zawisłem na ukaefce. Pogadaliśmy o tych czasach, kiedy wspólnie pływaliśmy do Japonii, wokół Afryki, spokojne czterdzieści sześć dni przelotu bez portu.

- Leszek! – wołałem do ukaefki. - A w tej podróży miałem czternaście portów w miesiącu, masz pojęcie? W dodatku Armator kazał ładować w takich portach, gdzie brakowało metra wody! Przybyło mi siwych włosów, chociaż chyba wypada już je mieć, bo kończę 56 lat!

- No to życzę ci stu lat w zdrówku! – odkrzyknął Leszek. - Chyba masz dobry statek, bo się nie nudzisz!

- Stary, ja tu za mielizny dostaję pochwały i bonusy! – zdążyłem jeszcze zawołać, ale łączność nagle się urwała. Odchodziła ona w przeszłość, tak jak ten rejs *„Atacamą”*, który powolutku zbliżał się do końca.

## M/V „CSAV GENOVA”

Właśnie zaczęła się piękna polska złota jesień roku 2001, gdy nagle światem wstrząsnęły ataki terrorystyczne, na skalę dotychczas przez naszą cywilizację nieoglądane. Oto runęły dwa potężne drapacze chmur *Word Trade Center* w Nowym Jorku i stanął w płomieniach *Pentagon*. W symbole potęgi kapitalistycznego świata uderzyły pasażerskie samoloty, porwane przez fanatycznych islamskich terrorystów. Zginęły prawie trzy tysiące niewinnych ludzi. Zgodnie z Koranem, wszyscy oni

poszli do nieba, zresztą razem z atakującymi terrorystami. Rozpoczęła się trzecia wojna światowa. Święta wojna religijna. Świat zamarł z przerażenia. Czyżby miała spełnić się przepowiednia Nostradamusa?

Strach było wsiąść teraz do samolotu, a ja właśnie miałem wylecieć do Barcelony, gdzie czekał na mnie statek *„CSAV Genova”*. Na lotnisku w Berlinie uczucia miałem mieszane. Pewna Niemka grzecznie zaproponowała mi pilnowanie moich walizek, widząc, że nie mogę się z nimi zmieścić w wąskich drzwiach toalety. W przypływie wiary w człowieka zgodziłem się, bo – nie da się ukryć – mocno mnie wtedy przycisnęło. Wątpliwości przyszły potem, gdy już mogłem chwilę pomyśleć. A jeśli ta Niemka coś mi podrzuciła? Gorączkowo zacząłem przeszukiwać cały bagaż, czemu z bliska przyglądał się nieznany Arab, obracający między palcami muzułmańskimi paciorkami. W bagażach niczego nie znalazłem, ale i tak potem w samolocie siedziałem, jak na przysłowiowych szpilkach.

Tymczasem w Barcelonie okazało się, że nie ma moich walizek. Znowu różne myśli poczęły chodzić mi po głowie. Całkiem niepotrzebnie, gdyż walizy przyleciały następnym samolotem. Na szczęście *„CSAV Genova”* wypływała dopiero za pół godziny, co dało mi szansę przybycia na jej pokład w komplecie, czyli - z całym dobytkiem.

Zmieniałem Andrzeja L, dawno niewidzianego przyjaciela. Więc zamiast przekazywać sobie statek, przegadaliśmy wszystkie wolne chwile. Jednak tych wolnych chwil było tyle, co kot napłakał, gdyż kapitan Andrzej ciągle był zajęty, produkując pod koniec miesiąca obowiązkową tonę statkowych papierów.

Potem Andrzej zmustrował i wreszcie zostałem sam. Przeprowadziłem się z kabiny pilotowej do kapitańskiej i zacząłem rządzić.

*„Genova”* była ładna, miała tylko dwa lata. Przypominała mi *„Atacamę”,* którą również pomalowano na niebiesko. Oba statki zostały zbudowane w Szczecinie. *„Genova”* była jednak nieco mniejsza, niż jej siostra, gdyż liczyła 171 metrów, o nośności trzydziestu pięciu tysięcy DWT. Była kontenerowcem, obliczonym na 1650 blaszanych pudełek. Na pokładzie znalazło się też trochę tradycyjnej drobnicy, w tym – helikopter do Chile. Armatorem statku był Niemiec, Rickmers, co zapowiadało solidność i porządek.

*m/v „CSAV Genova”.*

Za oficerów miałem Rumunów, a załoga była filipińska. W *chiefie* mechaniku odnalazłem Polaka, imieniem Wiesław. Co mnie bardzo ucieszyło, gdyż w ten sposób zyskiwałem człowieka do pogawędek. Jakoż nie myliłem się, bo *chief* z maszyny okazał się nie tylko doskonałym fachowcem, ale też dobrym kolegą, a nawet towarzyszem do flaszeczki i wspólnych wypraw w kolejnych portach.

Wśród filipińskiej załogi atmosfera była nie najlepsza. Oto ledwie tydzień wcześniej mój poprzednik, Andrzej L, przekazał do szpitala w Gibraltarze jednego z marynarzy, który stał się ofiarą kłótni. W mesie kolega wbił mu nóż w plecy, a ostrze weszło bardzo głęboko.

Niewiele brakowało, aby delikwent przeprowadził się na tamten świat. Gdyby nie stanowczość bosmana, który przytrzymał agresywnego Filipińczyka za rękę, zaatakowany nieszczęśnik otrzymałby jeszcze jeden cios. Niedoszłego zabójcę zabrała hiszpańska policja, zaś superintendent zabronił sprzedawać Filipińczykom gorzałki. Przez trzy miesiące!

Ciekawa nacja, ci Filipińczycy. Przepracowałem z nimi wiele lat i nadal ich nie znam. Ba, nawet ich nie rozumiem! Do dziś pamiętam, jak dwadzieścia lat temu mój angielski kapitan przestrzegał mnie przed nimi. Przytoczył stare brytyjskie porzekadło, które brzmiało – *nigdy nie wierz uśmiechającemu się Filipińczykowi.* No i rzeczywiście miał rację, czego potem wiele razy doświadczyłem. Zawsze grzeczni i uśmiechający się Filipińczycy w pewnych chwilach, właściwie bez żadnych istotnych przyczyn, nagle stawali się nieprzewidywalni. Zresztą, jak wszystkie inne nacje Wschodu.

Rumuńska statkowa kasta oficerska też była skłócona, ale tymczasem jeszcze się nie próbowała zabijać. *Chief* z pokładu nie cierpiał swego krajana, II mechanika, bo ten jakoby w ogóle nie miał pojęcia, o co w maszynie chodzi. Podobno był nauczycielem, który na jakimś rumuńskim targu kupił dyplom mechanika. *Chief* usiłował więc przez cały czas mu szkodzić, ale skuteczność najwyraźniej nie należała do jego mocnych stron. Jednak za swe intrygi i donosy podpadł wszystkim kolejnym polskim kapitanom na *„Genovie”*. Uznano bowiem, że facet nie tylko szkodzi nieudolnemu *drugiemu*, ale wygryza także polskich dowódców, ponieważ akurat był to czas, kiedy rumuńskie załogi powolutku przejmowały statki tej kompanii, taniej oferując swe zawodowe umiejętności.

Miałem więc pierwsze poważne zadanie - uspokoić i zintegrować załogę. A jakie działania mogły mnie stosunkowo łatwo doprowadzić do tego celu? Już dawno wiedziałem, że najlepiej na nastroje działa wspólne *Barbecue*! Zebraliśmy się więc na rufie przy różnorakim grillowym mięsiwie i piwie. Stoły załogi i oficerów kazałem zsunąć, żeby pokazać, że jesteśmy jedną załogą i od tej chwili powinniśmy ze sobą współpracować. Ale jak obejść zakaz wydawania alkoholu Filipińczykom? Uznałem, że piwko to nie alkohol i poleciłem wydanie kilku kartonów na rozgrzewkę.

Rzeczywiście, atmosfera się rozluźniła. Śpiewaliśmy w czterech językach, po angielsku, polsku, rumuńsku i w *tagalog*. Filipińczycy przygrywali na gitarze i przez pewien czas wydawało się, że odniosłem pełen sukces, bo stanowimy całość. W kolejnych chilijskich portach okazało się jednak, jak mało o sobie wiemy i jak bardzo się różnimy.

Zaczęło się już w Iquique, gdzie przywitała nas specjalna brygada antynarkotykowa. Wpadło ich ze trzydziestu, a wszyscy uzbrojeni po zęby. Ich szef wręczył mi pismo o przeszukaniu statku i od razu zaczął rządzić.

- *Captain*, cała załoga do mesy! Nikt nie ma prawa poruszać się po statku!

- Jak pan sobie życzy!

Siedzieliśmy potem w mesie przez cztery godziny, a oni z pieskiem biegali po całej *„Genovie”*. Co pewien czas wbiegali do nas, zabierając kolejnego załoganta do przeszukania kabiny. W końcu padło na mnie. Przeczesali kabinę bardzo dokładnie, ale niczego nie znaleźli, ponieważ na szczęście nigdy nie interesowały mnie narkotyki. Gdyby było inaczej, do dziś zapewne gniłbym w chilijskim więzieniu.

- Naprawdę pan przypuszcza, że trzymałbym narkotyki we własnej kabinie? – zapytałem grzebiącego mi w szufladach oficera.

- Zdarza się i tak – odpowiedział, kartkując moje papiery.

Grupa celników szczególnie zainteresowała się pewnym chłodzonym kontenerem.

- *Captain*, ten kontener nie ma manifestu! Jest natomiast na planie ładunkowym!

Wyładowali pojemnik na keję, obcięli plombę, otwarli, po czym wyrzucili z wnętrza wszystkie kartony z serem. Potem jeszcze prześwietlili wszystko promieniami *gamma*. Natychmiast zaprotestowałem.

- Panowie, ten ser się zepsuje! W dodatku to ser dla Chile!

Moje protesty nie robiły jednak na celnikach wrażenia.

- Nic mu nie będzie, może jest konserwowany narkotykami?

W pewnej chwili na keję przybiegł *chief*, przynosząc odnaleziony w papierach manifest maltretowanego właśnie kontenera. Natychmiast dokument celnikom pokazałem, ale nie zrobił na nich większego wrażenia. Nadal twierdzili, że kontener *jest trefny*. Jednak narkotyków nie znaleźli. W końcu kontener załadowali, ponownie zaplombowali i wyekspediowali na pokład, bowiem wieźliśmy go z peruwiańskiego Callao i do San Antonio w Chile.

Ale rozmawiając z szefami tej brygady w ich języku udało mi się w pewnym stopniu rozładować napiętą atmosferę, a nawet uwolnić kilku moich marynarzy do ich prac. Przy okazji dowiedziałem się, że na moim statku coś jednak jest, bo celnicy dostali całkowicie wiarygodny *cynk* z USA., Dlatego w następnym chilijskim porcie też będziemy przeszukani. Wyraźnie byli niezadowoleni z wyników swojej dzisiejszej pracy. Cała ta awantura skończyła się moim oficjalnym *Protestem*, złożonym na ręce agenta. W dokumencie obarczyłem brygadę antynarkotykową odpowiedzialnością za stratę czasu (przerwany wyładunek) i ewentualne straty ładunkowe (zepsuty ser, z chłodzonego kontenera).

Wieczór przyniósł jednak zdecydowanie przyjemniejsze zdarzenia. Oto pojawiła się na statku młoda i urocza *shipchandlerka* Georgina, zapraszając nas z Wiesiem, *chiefem* mechanikiem, do restauracji w ekskluzywnym hotelu na plaży. Georgina miała w swych żyłach chińsko-chilijską krew, a także nader ciekawą osobowość. Przy drinku opowiedziała nam połowę swego absorbującego życia. Dwukrotnie rozwiedziona, samotnie wychowywała córeczkę, prowadząc przy tym *shipchandlerkę*. Pełna złych doświadczeń z facetami, postanowiła więcej się z nimi trwale nie wiązać, żyjąc jako osoba wolna. Miała dyplom *kapitana jachtowego* i właśnie gromadziła pieniądze na zakup dużego jachtu, którym zamierzała pływać po świecie. Najciekawsze jednak były jej przeżycia z Nigerii, gdzie została zaproszona przez pewną firmę, która zaproponowała atrakcyjną współpracę. A potem tylko cudem udało jej się uciec z Afryki.

W następnym porcie San Antonio, mieliśmy jakby *powtórkę z rozrywki*, bo znowu zafundowano nam przeszukanie. Ale tym razem okazałem więcej odwagi.

- Panowie nic tu nie znajdziecie! Ten statek już został dokładnie przeszukany w Iquique!

- *Captain*, wszystko wiemy! – odrzekli *brygadziści*. - Ale tu jest San Antonio i zobaczymy, kto jest lepszy w szukaniu! Prosimy pokazać wszystkie *cargo manifesty*...

- *Chief*! - ryknąłem na pokładowego - Dawaj *cargo manifesty*!

Po chwili leżał na stole gruby plik manifestów. Wówczas *brygadziści* zapragnęli tylko tych manifestów, jakie dotyczyły ładunku z Callao.

- To niech sobie szukają... – mruknął chief z pokładu.

- Kapitanie, chcecie z nami współpracować, czy nie? – zapytał zdenerwowany celnik z brygady antynarkotykowej.

- Oczywiście, że chcemy pomóc... – odpowiedziałem, wkurzony nieodpowiednim zachowaniem mojego *chiefa* oficera. - *Chief*! Natychmiast wyszukaj w tym stosie manifesty z Callao!

Te podchody i przeszukiwania nie na wiele się jednak celnikom przydały, bo również tym razem narkotyków na *„Genovie”* nie udało się im znaleźć. Na pewno dzięki wstawiennictwu Świętego *Antoniczka*, który zawsze pomaga mi w życiu i do którego się modliłem. Na tym się jednak sprawa nie skończyła, bo po wyjściu w morze dostaliśmy telex, żeby wytłumaczyć, dlaczego *trefny* kontener został wyładowany bez plomby. Znowu trzeba było się bronić, że to nie my obcięliśmy plombę, tylko celnicy na kei w San Antonio.

Myślałem, że to już koniec *tematu narkotyki*. Aż tu któregoś wieczoru na morzu rozbłysły wszystkie światła pokładowe. Natychmiast zadzwoniłem na mostek.

- Panie *trzeci*, co się dzieje!?

- Panie kapitanie, ktoś chodzi po pokładzie z latarką! – odrzekł. - Myślałem, że elektryk sprawdza *reefery*, ale on właśnie siedzi w mesie z całą oficerką. Więc załoga poszła szperać, czy nie mamy ślepego *pasażera*... Właśnie miałem do pana w tej sprawie dzwonić...

- OK. No to szukajcie tego *stowawaysa*! - zarządziłem i poszedłem na mostek.

Przeszukali cały statek, ale nikogo nie znaleźli. Zarządziłem dokładniejsze przeszukanie przy świetle dziennym, a tymczasem zamknięcie nadbudówki i każdej z kabin. W ten sposób spaliśmy *jak zające*, dusząc się w zabarykadowanej nadbudówce. Nie mogąc zasnąć, zastanawiałem się, czy rzeczywiście mamy *pasażera*. Jeśli tak, to jak dalece jest niebezpieczny. Bo jeśli jest z narkotykowej mafii, to z pewnością ma broń i jest groźny. Wszakże poranne poszukiwania niczego nie wykryły. Znowu biłem się z myślami. Może celowo niedokładnie szukano? Może załoga pomaga *pasażerowi*?

Zarządziłem dochodzenie. Pierwsze ustalenia wykluczyły wszystkich oficerów. Pozostali więc Filipińczycy. A ci zgodnie twierdzili, że wczoraj wieczorem na pokładzie nie byli. *Chief* z pokładu kazał im pisać oświadczenia. Więc wypisywali – między innymi takie oto cuda.*I, Jose L. Amador as Deck Fitter on board the ship m/v CSAV GENOVA, yesterday November 9th, 2001, after dinner at around 1730 hr. I go up in my cabin. I listen to my radio cassette and at 2030 hr I sleep. At past 2030 hr I heard announcement in system loudspeaker of closing the cabin door and the accommodation entrance door and I close my cabin door.*

W ten prosty sposób okazało się, że na *„Genovie”* pracują same aniołki. Tymczasem wszyscy wiedzieliśmy, że w naszej kompanii kilku Filipińczyków odsiaduje wysokie wyroki za przemyt narkotyków. Nie było mi więc do śmiechu, ale potrafiłem jeszcze żartować z oficerami.

- W razie czego, panowie, błyskawicznie urywam się tym helikopterem!

I pokazywałem palcem maszynę, jaką wieźliśmy na pokładzie.

Z czasem sprawa narkotyków jakby przyschła. Mieliśmy bowiem port po porcie, nieustanne nocne manewry, wejście-wyjście. No cóż, taka jest specyfika kontenerowca.

Ale równocześnie *temat narkotyki* nie przestał nas dręczyć. Ze względu na nieustanną harówkę rzadko udawało się wyskoczyć do miasta. Dopiero w Callao stworzyła się taka możliwość i bryknęliśmy z Wiesiem, c*hiefem* mechanikiem na zakupy do *Inka Market*. Trzeba było bowiem kupić trochę prezentów.

Oczywiście, znowu kupiłem kapelusz i tamtejszy narodowy instrument, zwany *charrasca*. Gra się na nim w ten sposób, że drapie pałeczką po tarce zasuszonej tykwy. Namówiłem Wiesia na identyczny zakup i zaczęliśmy wspaniały koncert, trwający prawie do białego rana. Ubrani w peruwiańskie kapelusze, pogrywający na obu *tykwach* i piszczałkach wpadaliśmy do kolejnych portowych barów, dając *show*, jakiego miejscowi jeszcze nie widzieli. W rytm muzyki Inków śpiewaliśmy także polskie pieśni ludowe i biesiadne. Najbardziej podobała się *Szła dzieweczka do laseczka*. Wszędzie przyjmowani byliśmy z entuzjazmem, a dziewczyny biły nam brawo. My zaś popijaliśmy piwko, grając jak w transie. W filipińskim barze dołączył do nas polski kapitan z jakiegoś kontenerowca, próbując wyciągać wysokie „*c”*. Zabawa więc była przednia, ale jak się potem okazało – kosztowna. Zajęci bowiem występami, przegapiliśmy dziewczyny przy barze, które piły na nasze konto. Ale cóż, przyjemności kosztują, a my jednak potrzebowaliśmy nieco odprężenia po tych aferach z narkotykami.

Potem *„Genova”* zawinęła do portu La Guaira, w Wenezueli. Leżał przycupnięty u stóp wysokich gór, których zbocza pokryte były dziesiątkami osiedli tandetnych budek, skleconych z byle czego, a świecących w nocy niczym gigantyczna świąteczna choinka. Nieopodal znajdowało się lotnisko Maiquetia, z którego co kilka minut startowały wielkie samoloty.

Po drugiej stronie gór tkwiła stolica kraju, Caracas. Nie pojechaliśmy jednak tego wszystkiego zwiedzać, gdyż agent zaprosił nas do restauracji. Przez całą drogę – a liczyła ona bodaj ze dwadzieścia kilometrów – zachwalał tę restaurację, mówiąc jaka to dobra i bezpieczna knajpa. Już na miejscu okazało się, że to *American Bar*, czyli zwykły nocny klub z tańczącymi na rurze dziewczynami. W dodatku to my mieliśmy płacić za drinki. Nie bardzo nam to się spodobało, chociaż dziewczyny okazały się rzeczywiście pierwsza klasa.

- Uff, Wiesiu! – powiedziałem do mechanika. - Spójrz, jakie tu są laski! Wpadliśmy, jak śliwki w kompot! Wszystkiego do wyboru i koloru!

- No, rzeczywiście – przytaknął. - Jest na czym oko zawiesić. *Cholera*, jak ta blondyna tańczy! Tak potrafią tylko w tych krajach!

Usiedliśmy przy barze i zamówiliśmy piwo. Potem wlepiliśmy gały w trzęsące się przy rurze gołe dziewczęta, tańczące w rytm ostrej muzyki. Amerykanie obok nie wlepiali gał, tylko od razu zabrali się do obmacywania.

- Agent! – powiedziałem. - Ustal, ile tu kosztuje piwko, bo mam przykre doświadczenia w tym względzie!

- *Captain* – odrzekł. - Nie muszę niczego ustalać, bo wiem - około półtora dolara!

- No to nas jeszcze stać – zawyrokował Wiesiu.

Wszakże po trzecim piwie agent nagle gdzieś zniknął, a butelka nieoczekiwanie skoczyła do trzech i pół dolca za sztukę. Sklęliśmy agenta soczyście, ale zamówiliśmy po jeszcze jednym.

Po wypiciu nowej butelki *dojrzałem* do zaproszenia najlepiej tańczącej dziewczyny. Drink dla niej kosztował osiem dolarów, ale przecież za rozmowę też trzeba płacić.

- Diana – przedstawiła się grzecznie.

- A ja Vladimiro – odrzekłem równie grzecznie. - Vladimiro Montesino...

- To jeszcze cię nie złapali? – zachichotała.

- Jak widzisz. Jestem po operacji plastycznej!

- *Czy mogę więc mówić do ciebie Vladi?*

- Oczywiście...

Potem wspólnie żartowaliśmy na temat Montesino, który – będąc w peruwiańskim rządzie – zdefraudował miliardy dolarów, przez co poszukiwała go policja na całym świecie. Diana pytała, z jakiego kraju pochodzę. Odpowiedziałem, że z Polski. Nie przypadło jej to do gustu, ponieważ Polska to dla niej zimny kraj. A ona jest gorąca, stopi każdy lód.

- A ile taka przyjemność kosztuje? – chciałem wiedzieć.

- Odmrożenie 150 dolarów, a o reszcie powie ci barman...

- No ile? – zagadnąłem więc barmana.

Podliczył niespodziewanie szybko. 150 dolarów dziewczyna, o czym już wiedziałem. 100 dolarów szampan. 40 za pokój na piętrze. No i to wszystko, co dotychczas przy barze wypiliśmy. Razem – 326 dolców.

- Wiesiu! – zakomenderowałem. - Płacimy za piwo i spadamy!

*Niebawem wypłynęliśmy z La Guairy i ruszyliśmy w drogę powrotną.*

W Callao spotkaliśmy PŻM-owski statek *„Kopalnia Rydułtowy”*, który tułał się w tych stronach po pożarze w maszynie. Chłopaki mieli już szczerze dość trzymiesięcznego remontu na redzie Panamy, bez klimatyzacji, porządnego jedzenia, kropelki gorzałki i telefonu do domu. Zaprosiłem więc kapitana i trzech załogantów na „*Genovę”*, gdzie daliśmy *ostro w czajnik*.

Opowiadali, jak gasili pożar agregatów i jak potem w ciężkich warunkach remontowali statek. Na koniec, podpici, wyżalili się, że nikt im od szczecińskiego Armatora za tę ciężką pracę nie powiedział dobrego słowa, nie wspominając już o tak rzadkim słowie, jak dziękuję.

Przejęci do głębi, odśpiewaliśmy wszystkie znane nam narodowe pieśni, zwłaszcza, że właśnie mijał 11 listopada, Dzień Niepodległości. Jednym z gości był kucharz Jurek, z którym pływałem niegdyś na „*Macieju Rataju”*. Obdarował mnie świeżo wypieczonymi przez siebie bułeczkami, które natychmiast rozszarpała moja filipińska załoga, nie mogąc się nadziwić, że polski kucharz piecze bułeczki dwa razy w tygodniu. Zrewanżowałem się Jurkowi tomem moich opowiadań i rozstaliśmy się z łezką w oku.

Po dwóch miesiącach *„Genova”* wracała już do Europy. Na cztery dni przed Walencją II oficer zameldował, że z naszym kucharzem jest coś niedobrze. Brzuch ma, jak beczka, w dodatku twardy.

- Dałem mu *Laxigen* – pochwalił się. - Już raz tak z kucharzem bowiem było. Wtedy też dałem *laxigen* i mu przeszło...

- To bardzo źle, panie *drugi*! – odpowiedziałem. - Niech pan natychmiast przerwie to łykanie *Laxigenu*! Nie wiemy przecież, co on tam w tym brzuchu naprawdę ma!

- Ależ, panie kapitanie, już mówiłem, kiedyś po *Laxigenie* mu przeszło!

- A teraz może nie przejść! – uciąłem. - Niech pan obserwuje kucharza, a wszystkie obserwacje proszę wpisywać do Dziennika Medycznego, jasne?

Po kilku dniach zameldował się u mnie sam kucharz. Był zgięty w pół z bólu, ale powiedział, że już czuje się dobrze. Wszakże prosi o *coś konkretnego* do zjedzenia, gdyż po postnym jedzonku, jakie mu funduje *drugi* - umiera z głodu. Nie zgodziłem się.

- Jutro będziemy w Walencji – powiedziałem, poklepując go po plecach - Tam wyślę cię do lekarza. Jeden dzień wytrzymasz...

W hiszpańskim szpitalu natychmiast wzięto kucharza pod nóż. Okazało się, że rozlał mu się wyrostek robaczkowy. Operacja trwała trzy godziny. Była udana, kucharz przeżył.

Nieoczekiwanie przyszła wiadomość, że mamy przygotować statek do oddania w ręce innej załogi. Oto po dwóch latach w obcej służbie, *„Genova”* mogła teraz znaleźć się w niemieckim systemie podatkowym i Armator postanowił skorzystać z tego przywileju, zmieniając załogę i angielski *Management.* Zrobił to już wcześniej z *„Barceloną”*, która znalazła się w Europie tuż przed nami, a której załoga właśnie przekazywała statek. Zrobiliśmy to więc również my, aczkolwiek z przykrością. Przykrości towarzyszyła jednak radość, bo oto wracaliśmy do domów, a w dodatku zbliżały się Boże Narodzenie i Sylwester.

Już na odchodnym, nasz szkocki superintendent zaproponował mi zamustrowanie na inny statek kompanii, a miało to nastąpić za dwa miesiące. Ucieszyłem się, bo nie musiałem doświadczyć znowu uciążliwych poszukiwań pracy. Tym razem zamierzano ulokować mnie na *m/v „Tolten”* , nowoczesnym kontenerowcu, pięćdziesięciotysięczniku. Liczył on zaledwie cztery lata, a załogę miał chilijską. Superintendent zgodził się również z moim wnioskiem, awansującym dwóch rumuńskich oficerów *„Genowy”*, którzy za dwa miesiące mieli pojawić się ze mną na *„Toltenie”* , o co też we wniosku prosiłem. Cieszyłem się z tej akceptacji, bo na statku nie ma nic lepszego, jak oficerska wdzięczność.

## M/V „TOLTEN”

W połowie lutego 2002 zacząłem pakować walizy na kolejny statek chilijskiego armatora. Statek nazywał się *m/v „Tolten”*. Zaproponowano mi podmiany co cztery miesiące.

Pół na pół. Cztery miesiące pływania i cztery odpoczywania. Pięćdziesięciotysięcznik *„Tolten”*, urodzony w którejś z chińskich stoczni, płynął właśnie z Japonii przez Pacyfik do Kanału Panamskiego. Trzy pierwsze swoje lata spędził na wodach

Dalekiego Wschodu, a teraz miał przepłynąć Kanał po raz pierwszy. I to mnie przypadł niewątpliwy zaszczyt przeprowadzenia go przez tę słynną trasę; potem mieliśmy płynąć do USA. Z tych względów czekał mnie długi lot do Panamy.

Lot jak zwykle męczący. Zaliczyłem bowiem lotniska w Berlinie, Londynie i Miami, aby po dwudziestu czterech godzinach latania wylądować wreszcie w Panamie. Strach przed atakiem terrorystów nadal paraliżował światowy transport powietrzny. W Miami, na Florydzie, prześwietlili więc mnie tak dokładnie, że sprawdzili nawet buty; jakoby złapali Araba, który w obcasach ukrył ładunek wybuchowy. Zabrali mi także niewielkie nożyczki do obcinania wąsów. Potem trzymali godzinami w odprawach. Chcąc zdążyć na następny lot, po lotnisku musiałem biegać, nie zaś chodzić. Za to w Panamie okazało się, że zginęła jedna z moich waliz. Podobno miała przylecieć następnego dnia. Na szczęście agent doniósł, że nie tylko samoloty nawalają, ale również statki. Oto mój „*Tolten*" się spóźnił i miał przyjść do Panamy dopiero jutro. Skoro tak, postanowiłem porządnie się wyspać.

Lecz nie było mi to dane. Na lotnisku czekał bowiem III mechanik, Rumun, który również przyleciał na „*Toltena*". Wspólnie zatrzymaliśmy się więc w czterogwiazdkowym hotelu, który nie tylko dysponował basenem pod palmami, ale przede wszystkim nocnym klubem, gdzie pogrywała orkiestra. Przycupnęliśmy tam na chwilę, aby coś zjeść i nacieszyć uszy południowymi rytmami. Było to jednak mało interesujące. Ot, kilka par kręciło tyłkami, a goście dorywali się do mikrofonów, aby prezentować swoje zdolności wokalne. Męcząca podróż i różnica czasu zbijała nas z nóg. *Trzeci* poszedł więc spać.

Ale ja nie darowałem. Przecież w Panamie byłem po raz pierwszy! Musiałem zobaczyć stolicę, tak zachwalaną przez Amerykanów. Więc zamiast położyć się do łóżka, wziąłem taksówkę i ruszyłem w Panamę *by night.* Objechałem centrum, gdzie między wieżowcami nieustannie krążyli ludzie, zaliczyłem dwa nocne kluby z dziewczynkami tańczącymi na rurze i spokojny, że już wiem, *co tu w trawie piszczy*, udałem się na zasłużony wypoczynek do naszego klimatyzowanego hotelu.

*Panama.*

Raniutko udało nam się jeszcze wspólnie wyskoczyć po śniadanku na zakupy. W jakimś markecie kupiłem tanią koszulkę i dżinsy. Statek nadal spóźniał się, więc dopiero wieczorem agent zawiózł nas na motorówkę, którą mieliśmy popłynąć na redę portu Balboa, gdzie podobno właśnie „*Tolten"* rzucił kotwicę. Na motorówkę akurat pakowała swój sprzęt grupa nurków. Jak się okazało, mieli – z polecenia władz USA – przeszukać dno naszego statku, żeby stwierdzić, czy nie podczepiono tam ładunku wybuchowego lub narkotyków. Potem wspólnie ruszyliśmy, aby po godzinie szybkiej jazdy dotrzeć wreszcie pod burtę potężnego *grata*. Na szczęście nie trzeba było się na niego wdrapywać, gdyż w burcie widniały wrota, a chilijska załoga zaniosła moje bagaże na ósme piętro. Jak się potem okazało, winda była zepsuta...

Na powitanie kapitan oznajmił, że kazali mu w Balboa zmustrować, więc właściwie powinien już mnie pożegnać. Mamy zatem wszystkiego dwie godziny, na przekazanie statku!

- *Szlag* by to trafił! – zakląłem po polsku. Kapitan nie zrozumiał, ale wyczuł moje zdenerwowanie.

- *Sorry* – powiedział pojednawczo. – Ale niech pan zrozumie, że ja im tłumaczyłem, iż powinniśmy wspólnie popłynąć do amerykańskiego Mobile, a statek przekazywać sukcesywnie po drodze. No, ale *Biuro* oświadczyło, że przychodzi doświadczony kapitan, da sobie radę...

- *Szlag* by trafił! – powtórzyłem raz jeszcze i zaraz dodałem - Dawaj pan, chociaż dolary policzę...

Stało się więc tak, że w nocy, zdenerwowany, zestresowany, zmęczony podróżą i różnicą czasu, odebrałem potężne, nieznane pudło o długości dwustu metrów, a szerokości ponad trzydziestu. Właściwie *na słowo honoru*. Zaś rano, po dwóch godzinach snu, wprowadzałem już „*Toltena"* do Kanału Panamskiego.

Nie było to proste. Manewrowanie naszym *panamaxem* utrudniała obecność dwóch potężnych hangarów, w których mieściły się dźwigi, tak zwane *gantry*. Sięgały one siódmego piętra, przez co z mostku nie było widać dziobu. Co prawda, na dziobie mieliśmy ster strumieniowy, również ster statku dawało się wychylić 70 stopni na burtę, co powodowało, że statek robił cyrkulację na trzech *kablach*. Jednak wchodząc do śluz powinno się widzieć, czy dziób przypadkiem nie huknął w keję.

Poszło jednak, jak po maśle. Kanał przepłynęliśmy bez problemów i po czterodniowym przelocie zawinęliśmy do pierwszego portu wyładunkowego, mianowicie Mobile w Alabamie. Na wejściowych manewrach, wychylonym zwisem dziobu, przygiąłem lekko poręcze drabinki na dalbie, o czym dopiero zameldował mi *drugi*, ponieważ z mostku, przez te *pieprzone* hangary, nie widziałem dziobu. Na nabrzeżu jednak nikt niczego nie zauważył. Siedziałem więc cicho, żeby mnie finansowo nie obciążyli. Jednak następnego dnia bosman odkrył w tunelu pękniętą wręgę, mniej więcej w tym miejscu, gdzie przypuszczalnie musnąłem feralną poręcz. Tymczasem na inspekcję, aż z wyspy Man, przyleciał superintendent, pan S. Fish, który potem przez cały dzień czołgał się po zbiornikach.

- Nieźle się zaczęło – pomyślałem ponuro. - Muszę mu chyba powiedzieć o tych *pieprzonych* drabinkach. Mój pierwszy port i już afera...

Zabrałem go do tunelu i pokazałem pęknięcie..

- *Sir* – rzekłem. – Przypuszczalnie w trakcie manewrów nieco pogiąłem drabinkę

na dalbie. Tak mi się tylko wydaje, nie jestem pewien. Ale to nasze tutaj pęknięcie jest wyraźnie stare. Widać rdzę, no i taka drabinka nie połamałaby przecież wręgi!

- *Captain* – odrzekł grzecznie. - Masz rację, to stare pęknięcie. Musimy jednak do tej sprawy zawołać *surveyora DNV*. Jak wiesz, wszelkie pęknięcia kadłuba wymagają powiadomienia klasyfikatora. Ponadto musi to pospawać ktoś, kto ma do tego uprawnienia...

- A może pęknięcie powstało na skutek ciężkiej pracy na fali? - zapytałem, gdyż nie dawało mi to spokoju.

- Jest to możliwe, bo ta stal nie jest dobrej jakości. Statek budowali Chińczycy. Zrobimy próbę. Na końcu szpary wywiercicie dziurę i w trakcie rejsu będziecie sprawdzać, czy pęknięcie się nie powiększa. Tymczasem zawiadomię Armatora, a w Chile postaramy się to zreperować...

I tak się skończyło. Wyładunek miedzi, stali i innej drobnicy poszedł szybko, po czym ruszyliśmy do Nowego Orleanu. Przez cały czas wciąż tkwiłem w papierach i przy komputerze, nieustannie wysyłając *e-maile*. Tyrałem w ten sposób od rana do nocy, wykończony, klnąc i złorzecząc na biurokrację. W Nowym Orleanie papierków, faksów i teleksów wcale nie miałem mniej. Kiedy jednak superintendent wreszcie odleciał, udało nam się z *chiefem* maszynowym wyskoczyć na *French Quater*. Pooglądaliśmy nieco dziewczynek tańczących na rurze, potem kupiłem maskę i koraliki z *Mardi Grass*. No a później trzeba było wracać na te stare pudło, zwane *„Toltenem”*.

Nazajutrz płynęliśmy już do Houston, w Teksasie. Tamtejszy pilot, gdy zobaczył nasze *gantry*, aż się za głowę chwycił. A potem wezwał przez ukaefkę jeszcze jednego pilota.

- *Captain*, znamy takie statki! – zawołał. - Na nich musi być dwóch pilotów! Przez te *szafy* na pokładzie nie widać dziobu! Dlatego na manewrach jeden pilot będzie stał na dziobie!

*m/v „Tolten”.*

W Houston staliśmy tylko dzień. Miałem urywanie głowy, bo na plecach wisiał mi przedstawiciel Armatora, no i oczywiście zaopatrzenie, a więc prowiant, bunkrowanie

i tak dalej. Nie było szans, aby wyjść do miasta. Musiałem obejść się smakiem i wykończony ruszyłem do następnych portów wyładunkowych w Meksyku – Tampico i Veracruz.

W Tampico trafiliśmy na pierwszy dzień wiosny, no i na *fiestę*. Na Placu Wolności stał chyba piętnastometrowy pień drzewa, na którym - wysoko pod niebem - zbudowano dziwną konstrukcję w kształcie koła, z której zwisały do ziemi cztery liny. Na scenie, w fantastycznie kolorowych azteckich strojach, tańczyły ludowe zespoły. Monotonna muzyka piszczałek i skrzypek wprowadzała je w trans. Tancerze nosili na głowach korony i pawie pióra, a w czasie tańca rytmicznie potrząsali grzechotkami. Nieoczekiwanie wprowadzono na scenę biało ubraną dziewczynkę. Kapłan uderzył ją rytualnym nożem w pierś, po czym wyrwał serce i wzniósł je wysoko, jakby ofiarując bogom. Tłum bił brawo. Oczywiście serce było sztuczne, ale scena i tak zrobiła na mnie porażające wrażenie.

- Widzisz, Wiesiu – powiedziałem do *chiefa* mechanika. - To nadal są barbarzyńcy...

- No, rzeczywiście – odparł lekko przygaszony mechanik. - Spójrz, co oni tam robią przy ognisku! Jakaś dziewczyna okadza ludzi dymem. A jaka do niej kolejka! Może byśmy też tam stanęli?

- No, nie wiem... – bąknąłem niezdecydowany. - A jeśli nas zaczaruje?

- Skąd! – wołał wniebowzięty mechanik. - Zobacz jaka z niej ładna laska. Może odgoni od nas złe duchy? Zresztą, już nas zauważyła i zaprasza...

Ominąłem więc kolejkę i stanąłem przed ubraną w aztecki strój dziewczyną, a ona od razu okadziła mnie pachnącym dymem, jaki wydobywał się z azteckiego kaganka.

Zapytałem dziewczynę, na co ten dym pomaga. A ona, że dym to stare czary Azteków, które uzdrowią moje ciało i duszę, przegonią złe moce. Słowem – będę teraz szczęśliwy. Mechanik też chciał sobie zafundować szczęście, więc wepchnął się do okadzenia.

Nie zdążyliśmy jednak sprawdzić, czy obaj jesteśmy już szczęśliwi, bo akurat zaczęli występy czterej śmiałkowie, którzy jęli wspinać się na piętnastometrowy pień. W końcu usadowili się gdzieś pod niebem, owijając w pasie linami. Końcówki lin opletli wokół stóp, po czym zrobili tak zwany *swobodny zwis*. Kiedy tak wisieli głowami ku ziemi, koło nagle zawirowało. Najpierw wolno, potem coraz szybciej. W finale popisu śmiałkowie szybowali w powietrzu jak wielkie białe ptaki. Potem powoli opadli ku ziemi, a tłum nagrodził ich burzliwymi oklaskami.

Zabawa na placu trwała do późnej nocy. Byłem pod takim urokiem, że wszystko nakręciłem moją starą wysłużoną kamerą, aby potem pokazać film rodzinie i przyjaciołom.

A następnego dnia pojawił się Agent, który wcześniej obiecał zademonstrować nam coś specjalnego. W ten sposób trafiliśmy do nocnego klubu o nazwie *Jet Set*. I rzeczywiście. Tańczące tam na rurze dziewczynki były fantastyczne! Zjeżdżały po rurach aż z sufitu, nie zapominając przy tym o kręceniu tyłeczkami. Zgromadzeni wokół faceci ogniście bili brawo, a potem za marne dziesięć dolców brali je na prywatne występy przy stolikach lub na zapleczu. Nie wiem, co się działo na zapleczu, ale *prywatne* występy panienek przy stolikach mogliśmy swobodnie obserwować. I naprawdę nie wiem, za co ci faceci płacili, bowiem wszystko ograniczało się do siadania panienek na

*Tampico.*

ich kolanach i robieniu im cycuszkami masażu twarzy. Wiesia, jako mechanika, najbardziej interesowało, jakim smarem przygotowywane są tłoki, które wynoszą pod sufit podesty z tańczącymi *artystkami*. Długo nie umiał do tego dojść, a następnego dnia musieliśmy już, niestety, wyruszać do Veracruz.

Mówiło się, że Veracruz to miasto *fiesty*. Wiedziałem coś o tym, bo to właśnie w tym mieście zostawiłem przepiękne wspomnienia. W 1965 roku byłem jeszcze praktykantem i przypłynąłem w te strony „*Transportowcem”*. Miałem wtedy dwadzieścia lat; cały miesiąc ładowaliśmy kukurydzę. Po raz pierwszy zasmakowałem uroków marynarskiego życia. Ona miała na imię Nancy, liczyła osiemnaście lat.Nasza miłość była tak gorąca i szalona, że niekiedy koledzy musieli mi wyciągać z pleców i tyłka igły kaktusa. I pomyśleć, że to było trzydzieści siedem lat temu! Jeszczeteraz, spacerując z Wiesiem nadmorską promenadą, oczami wyobraźni widziałem szczupłego młodzieńca w marynarskim mundurku i wtuloną w niego czarnowłosą dziewczynę. To były piękne dni...

*Zocalo De Veracruz.*

No, ale minęły. Oczy już nie te,figura też jakby inna. Tylko Veracruz pozostało takie samo, pełne turystów, z powietrzem wypełnionym rytmi-czną, gorącą muzyką. Akurat mieli-śmy Wielkanoc. Na skwerze

przypromenadzie, w rytmie *Sal-Sal,* grałaorkiestra, wzmocniona kolorowo ubranymi tancerkami. Tłumek widzów ulegał urokowi tej sceny, tańcząc i śpiewając razem z solistą. Nas także porwało do tańca. Po kwadransie podrygiwania zorientowałem się, że wariujemy w takt piosenek religijnych! Szkoda, że u nas tak nie grają w kościołach!

Na Placu Zocalo również zastaliśmy tłumy. Także tutaj popisywały się liczne orkiestry. Porządku pilnował *Szeryf*, spacerujący po placu w paradnym meksykańskim stroju. Miałem wrażenie *déjà vu*. Tak oto wygląda *fiesta*, która identycznie prezentowała się trzydzieści siedem lat temu i z pewnością tak samo będzie wyglądała za dalsze trzydzieści siedem! Nastroiło mnie to melancholijnie. Dla poprawienia nastroju sprawiliśmy sobie słomkowe kapelusze, zapaliliśmy cygara, po czym usiedliśmy pod parasolami zamawiając po zimnym piwku. Niemal natychmiast pojawił się czyścibut. Tak wypucował Wiesiowi buty, że można było się w nich przejrzeć!

Potem krążąca fotografka zrobiła zdjęcie, mimo że energicznie protestowaliśmy. Przeszła nam złość, gdy po dziesięciu minutach wręczyła breloczki do kluczy, razem z gotowymi już zdjęciami. Bez protestów, kupiliśmy. Tymczasem na placu linoskoczek rozwiesił linę między palmami, demonstrując na niej wymyślne szpagaty. Aby tradycji stało się zadość, zamówiłem u gitarzysty melodię *La Bamba*, po czym wszyscy zaśpiewaliśmy ogólnie znane słowa *Yo no soy marinero, soy capitan, soy capitan! Bamba La Bamba!* Zawsze tak robiłem, kiedy przypływałem do Veracruz.

Niestety, następnego dnia *„Tolten”* ruszał już w drogę. Płynęliśmy do Puerto Bolivar w Kolumbii. Na trawersie pamiętnych plaż zatrąbiłem *grubo* syreną na pożegnanie. Towarzyszące nam holowniki odpowiedziały *cienkim piskiem*. Potem, gdzieś poniżej Kuby, rozdzwoniły się nagle dzwonki alarmowe i odezwał mój telefon.

- *Captain*! - meldował z mostku *drugi*. - Mamy wypadek w maszynie. Przed chwilą Ślusarz, *fiter*, ten Chilijczyk, wie pan, wkręcił dłoń w wiertarkę. Ogłosiłem alarm, bo trzeba go wynieść...

- Wołaj pan *trzeciego* na mostek! – poleciłem - a sam leć do maszyny udzielać pierwszej pomocy!

Tymczasem dzwonki nadal wyły, gdyż akurat się zacięły. Załoga wyniosła Chilijczyka do szpitalika, gdzie natychmiast pognałem. *Fiter* leżał i wył z bólu. Lewe przedramię zwisało mu na chuście, przygotowanej z rozerwanego prześcieradła. Owinięto mu je bandażami, które zdążyły się już zabarwić na czerwono. Obok stali moi rumuńscy oficerowie pokładowi – *Chief* i *drugi* – pilnie studiując książki medyczne. Od czasu do czasu przeglądali też apteczkę z lekarstwami. Na cały ten pejzaż rzucał okiem milczący Wiesiu *chief* mechanik oraz kilku zdecydowanie bezradnych załogantów.

- Czego szukacie w tej apteczce? Po co te książki? – zapytałem oficerów.

- Chcemy coś znaleźć na ból. Strasznie cierpi...

- Dobra – uciąłem. - Zaraz przyniosę morfinę...

- *Captain* – rzekł niepewnie *chief* z pokładu - może morfina to trochę dla niego za mocne, co?

- Nie zawracaj głowy, *chief*! – odrzekłem. - Zaraz wracam!

Po chwili przyniosłem morfinę i strzykawkę. Jednak *chiefem* najwyraźniej nadal targały wątpliwości.

- Może jednak dać mu coś słabszego, panie kapitanie? Bo jeśli dostanie zawału?

- Przymknij się, *chief*! – warknąłem. - Który potrafi zrobić zastrzyk?

- Ja nie! – szybko zameldował *drugi*, który był przecież statkowym lekarzem. Reszta też rozłożyła bezradnie ramiona. Padło więc na mnie. Pogadałem więc chwilę po hiszpańsku z rannym ślusarzem, aby go uspokoić, po czym niespodziewanie wbiłem mu igłę w pośladek. Zachował się dzielnie. Zaś gdy morfina zaczęła już działać, poleciłem *drugiemu* oczyścić rany. Były wyraźnie głębokie, a kości połamane. Zastanowiłem się więc, co robić dalej. Do Puerto Bolivar mieliśmy bowiem jeszcze dwa dni drogi. Szczęśliwie wcześniej przepływaliśmy w pobliżu wyspy Grand Cayman; zdecydowałem więc zawrócić i płynąć tam cztery godziny. Bo tam była profesjonalna opieka medyczna, gdyż wyspa należała do Wielkiej Brytanii.

Bez zwłoki połączyłem się telefonicznie z *Designated Person*, czyli osobą na wyspie Man, którą wyznaczył nasz operator. Powiadomiłem go o wypadku i mojej decyzji dostarczenia ślusarza do szpitala na wyspie Grand Cayman. Zgodził się z tym wyborem, informując przy okazji, że powiadomi superintendenta i P&I Klub. W ten sposób już po pół godzinie miałem *e-maila* od agenta ubezpieczeniowego na wyspie, czyli P&I Klubu. Wszystko było załatwione, motorówka z redy, ambulans i szpital.

Nie mając dokładnej mapy, podszedłem na redzie milę od wejścia do portu George Town. Załadowaliśmy rannego Chilijczyka na motorówkę, po czym pożegnałem go rycząc syreną. Skończyło się więc szczęśliwie, ale równocześnie straciliśmy dziesięć godzin.

Nie martwiłem się jednak zbytnio, bo dla mnie zawsze najważniejsze było zdrowie moich marynarzy. O koszty *operacji Grand Cayman* niech walczy Armator z ubezpieczycielem.

Wróciliśmy więc na naszą trasę, zadowoleni z dobrze wykonanej akcji. Następnego dnia przyszła wiadomość, że *fiter* czuje się nie najgorzej, aczkolwiek musiał przejść skomplikowaną operację... przeszczepu kości.

***STATEMENT OF FACTS***

*28/1330 LT FITTER MR. FUENZALIDA SUSPERREGUY NELSON, DURING THE DRILLING OPERATIONS IN ENGINE ROOM WORKSHOP SUFFERED A SERIOUS INJURY. HIS LEFT ARM BONES ARE OPEN BROKEN – NEAR THE WRIST. HE GOT ON THE SHIP FIRST AID. 13.35 LT FIRST AID IN THE ENGINE ROOM – APPLIED WOOD SPLINT AND BANDAGES. SHIP THE FITTER IN THE TREATMENT ROOM. 1340 LT HE GOT A MORPHINE INJECTION 10mg/1 ml, FOR PAINKILLER. 13.42 OPEN THE BANDAGES CLEAN AND DISINFECTANT THE INJURY AREA WITH CETRIMIDE AND IODINE SOLUTION, APPLIED A TRIPLE ANTIBIOTIC AND NEW BANDAGES AND WOOD SPLINT. KEEP UNDER THE OBSERVATION. 1510 LT HE GOT 2 PILLS – PAIN RELIEVER- FOR PAIN.*

*28/1900 LT DISEMBARKED AT GEORGE TOWN (GRAND CAYMAN). DUE TO THE ACCIDENT I CONTACTED WITH GEMINI DESIGNATED PERSON MR. J. JACKSON AND AFTER CONSULTATION I DECIDED (28/1400 LT) TO ALTER THE COURSE TO THE NEAREST ISLAND (4 HRS TO GO), GRAND CAYMAN (U.K.) FOR MEDICAL ASSISTANCE.*

*ON 28/1900 LT FITTER SIGNED OFF TO HOSPITAL (GEORGE TOWN- GRAND CAYMAN) HE SAILED WITH AGENT ON MOTORBOAT (FITTER WALKED ON GANGWAY TO THE MOTORBOAT)-GENERALY WAS IN GOOD CONDITION.*

*P&I CLUB WAS INFORMED (MR. PHILLIP NICOLS), AND AGENT APPOINTED (THOMAS MILLER)*
*28/1900 LT – RESUMED VOY TO PUERTO BOLIVAR.*
*ON 28/2400 LT VESSEL REACH POSITION WHERE COURSE WAS DIVERTED.*
*SO TOTAL DEVIATION WAS 136 NM( 10 Hrs). IFO/MDO USED DUE TO DEVIATION – 16,5 MT/0,1 MT*
*ETA PUERTO BOLIVAR 30/1830LT*

*MASTER OF M/V "TOLTEN"*
*WLODZIMIERZ GRYCNER*

Tymczasem „*Toltena"* czekał załadunek węgla pod taśmą w Puerto Bolivar, która – jak nam powiedziano – mogła ładować do dziesięciu tysięcy ton na godzinę.

Mój rumuński *chief* z pokładu, nawiasem mówiąc świeżo i lekkomyślnie przeze mnie awansowany, już w morzu wykazywał zaniepokojenie sposobem załadunku. Widząc jego zdenerwowanie, przekazywałem mu swoje doświadczenie w ładowaniu węgla, zdobywane dziesięcioleciami w różnych portach świata. Jak się potem okazało, słuchał jednym uchem.

A opowiedziałem mu, między innymi, o mojej dawnej przygodzie w Rosji, kiedy to statek miałem już załadowany na *full*, a nie mogłem zatrzymać taśmy nadal sypiącej węgiel, bo – po prostu – nie było w pobliżu nikogo, kto to potrafiłby zrobić. Kiedy indziej i gdzie indziej mała „*Noteć" ,* wszystkiego, 750 DWT, znalazła się pod taśmą, która ładowała cztery tysiące ton na godzinę. Cały załadunek trwał więc pół godziny. No, ale rumuński *chief*, jak się potem okazało, wypuszczał całe moje przeładunkowe doświadczenie swoim drugim uchem, gdyż wydawało mu się, że pozjadał wszystkie rozumy.

Więc kiedy już znaleźliśmy się pod taśmą w Puerto Bolivar, na wszelki wypadek postanowiłem kontrolować załadunek, którego on doglądał z obowiązku. Stanąłem więc przy ukaefce i przyglądałem się pracy *chiefa.* Wszystko szło dobrze do czasu, gdy nagle okazało się, że metrowa fala i *swell* przy nabrzeżu są tak duże, że nie można dokładnie odczytać zanurzenia. Pod koniec załadunku *chief* odczytywał już inne zanurzenia, niż rozliczający ładunek *draft surveyor.* A waga na taśmie podawała jeszcze inaczej! Niby wierzyłem mojemu oficerowi, którego przecież osobiście na to stanowisko awansowałem, ale gdy przynieśli rozliczenie i zanurzenie, to włosy stanęły mi dęba. Szybko wszystko posprawdzałem i nawet bez komputera wyszło, że załadowaliśmy o jakieś pięćset ton za dużo, przez co nasze zanurzenie znacznie przekraczało dopuszczalne wymogi Kanału Panamskiego.

Wściekłem się. W życiu nie miałem takiej wpadki. Plułem sobie w brodę, że sam, na bieżąco, nie sprawdzałem zanurzenia. No, ale przecież nie można robić za wszystkich wszystkiego! Komuś w końcu trzeba wierzyć! Co prawda, taśmowa waga pokazywała, że załadowano pięćdziesiąt ton za mało, lecz doświadczenie mówiło mi, iż wagom nie należy wierzyć. Teraz całą moją nadzieją było to, że wszyscy źle odczytali zanurzenie, bo jednak była fala i odczyty mogły ulec zniekształceniom. Wiadomo jednak, że nadzieja jest matką głupich.

Z drugiej strony miałem prawie pewność, że jesteśmy przeładowani i nie przepłyniemy Kanału Panamskiego. Z tego wszystkiego postanowiłem dobrać się do *chiefa*.

- *Kurwa* twoja mać, *chief*! – darłem się wściekły. - Ile żeś, do *cholery*, załadował? Wiesz to chociaż?

- Ależ, panie kapitanie! – bronił się ten rumuński zarozumialec - W takich warunkach, w jakich ładowaliśmy, nikt nie potrafi precyzyjnie odczytać zanurzenia!

- Do *cholery*! – nie mogłem się opanować. - Trzeba było mi to powiedzieć w końcówce, a nie dopiero teraz! Zatrzymałbym taśmę przed czasem! I teraz najwyżej bylibyśmy niedoładowani, nie zaś przeładowani!

- *Captain*, obliczyłem, że gdy wypompujemy pozostałe balasty i wypuścimy za burtę wodę pitną, to z takim zanurzeniem jednak wejdziemy do Kanału!

Dosłownie mnie zatkało. I takiego bałwana zrobiłem *chiefem* oficerem!

- A po diabła, *chief*, trzymasz te balasty, co? Przecież mówiłem ci, że balasty mają być suche!

- Ależ, panie kapitanie! – walczył o swoje *chief*. - W komputerze siły tnące i gnące są za duże! To dlatego wyrównałem je balastami!

- Czy nie mówiłem ci, abyś nie wierzył w ten *pieprzony* komputer!?

- *Captain*, wypompuję balasty przed kanałem i wtedy zobaczysz, że wszystko będzie w porządku...

Miałem go dosyć. Teraz musieliśmy mieć pewność, a nie *chiefowe* przewidywania. Zadzwoniłem do rumuńskiego *drugiego*, bo *chief* z przerażenia przestał już myśleć.

- *Drugi* – poleciłem. - Siadaj przy komputerze i pisz *Protest* przeciwko terminalowi załadowczemu. O, tu masz wzór, ja to potem poprawię i uzupełnię...

*Drugi* klapnął posłusznie przed komputerem, a ja wpisałem w *Statement of Facts* swoje uwagi. Że na fali, jaka się wytworzyła, nie można było precyzyjnie odczytać zanurzenia.

Że właściwie nie wiemy, ile załadowaliśmy. Wysmażyłem więc *Protest*, lecz przecież z góry wiedziałem, że to na nic się nie przyda. Trzeba płynąć dalej, a tutaj, przy taśmie, nic się już nie da zrobić. Bo nawet odładować nie można!

W drodze do Kanału Panamskiego wypompowaliśmy te nieszczęsne balasty, wyrzucając sto ton słodkiej wody słodkiej i od tej chwili zaczęliśmy się modlić, aby zanurzenie nie przekroczyło 12,04 m w TFW, czyli w tropikalnej wodzie słodkiej. Oczywiście, musiałem o wszystkim zawiadomić Biuro Armatora, przez co natychmiast rozpętała się burza pytań. Odpowiadałem na nie rutynowo, ale w głębi duszy i tak przecież wiedziałem, że to wina mojego *chiefa*, a zatem również moja, bo na statku kapitan odpowiada za wszystkich i wszystko.

Nie była to wesoła refleksja. No bo czym to się skończy? Jak się wytłumaczę?

W końcu rzuciliśmy wreszcie kotwicę na wewnętrznej redzie Cristobalu.

*Chief* natychmiast popędził do mierzenia zanurzenia. Okazało się, że na rufie jest sześć centymetrów za dużo. W takiej sytuacji poprosiłem do siebie obu pierwszych, z pokładu i maszyny.

- *Chiefowie*! – powiedziałem. - Mamy lekki przechył na lewą burtę. Spróbujemy zatem przepompować paliwo rufowe z lewej burty, na dziób z prawej burty, co?

I tak zrobili. Okazało się, że byliśmy już bardzo blisko, ale jednak na rufie ciągle mieliśmy pięć centymetrów za dużo. Teraz liczyłem już tylko na cud, czyli małą falę,

mogącą zaciemnić odczyt Kapitanowi Portu, który właśnie przypłynął sprawdzić nasze zanurzenie.

Aby je zmniejszyć, nakazałem Bosmanowi przesunąć nieco do przodu nasze pokładowe dźwigi. Lecz Kapitan Portu natychmiast się do tej operacji wtrącił, polecając przywrócenie poprzedniego stanu. Potem objechali motorówką, z moim rumuńskim *chiefem,* statek dookoła, a jeszcze później pojawili się w mojej kabinie. Każdy z nich miał inny odczyt zanurzenia, *chief*, oczywiście, mniejszy.

- *Captain*! – rzekł Kapitan Portu surowym głosem. - Na rufie zanurzenie jest za duże! Musisz coś z tym zrobić!

- *Sir*! – odpowiedziałem uprzedzająco grzecznie. - Widzę, że mój *chief* ma jednak inny odczyt. No, ale jest fala, łatwo pomylić się o kilka centymetrów. Nie będę kruszył kopii. Skoro jednak upierasz się przy swoim, możemy przerzucić pokrywę z dziesiątej ładowni na pierwszą, co da nam osiemdziesiąt ton mniejszego nacisku.

W tym fałszywie konstruktywnym duchu przemawiałem jeszcze z minutę. Wiedziałem jednak, że to nic nie da, bo – po prostu – „*Tolten"* miał za dużo ładunku. Wszakże Kapitan Portu wziął moją gotowość za dobrą monetę, bo wyraził zgodę na manewr z ładowniami i zapowiedział swój ponowny przyjazd za dwie godziny. Wcale nie musiał tego robić, co uznałem za dobry sygnał i postanowiłem go przekupić. Armator dał mi bowiem do zrozumienia, że powinienem spróbować.

- Gdyby pan sobie czegoś życzył – powiedziałem kusząco - mógłbym spróbować to załatwić...

- Nie mam specjalnych życzeń – uciął chłodno Kapitan Portu.

Nie było więc rady. Przełożyliśmy klapę ładowni. No, ale po dwóch godzinach przyjechał inny Kapitan Portu i cała *kołomyjka* zaczęła się od początku. Z tym, że ten nowy stwierdził już siedem centymetrów nadmiaru! Próbował potem uzyskać dla nas specjalne pozwolenie na przejście Kanału z tym zanurzeniem, jednak go nie uzyskał. Pozostało nam więc tylko odładowanie statku lub opłyniecie okrężne, czyli przez Cieśninę Magellana. W tej sytuacji zaproponowałem Armatorowi najtańsze wyjście, mianowicie odpompowanie paliwa na barkę.

Przystali na to, w efekcie czego po kilku godzinach dobiła do naszej burty bunkierka, na którą przepompowaliśmy czterysta siedemdziesiąt ton ciężkiego paliwa. Na swoje potrzeby mieliśmy go dosyć, więc te z barki Armator sprzedał. O północy przybył jeszcze jeden Kapitan Portu i ten z kolei – po sprawdzeniu naszego zanurzenia - znowu miał wyższy odczyt od naszego. Okazał się jednak człowiekiem, bo zgodził się uznać nasz odczyt. Potem też nie robił żadnych problemów i wydał „*Toltenowi"* pozwolenie na tranzyt Kanałem.

Wszystkie te perturbacje spowodowały, że straciliśmy cały jeden dzień. Jednak już w dniu następnym, raniutko o szóstej, manewrowaliśmy w śluzach Gatun. Właściwie to nie manewrowaliśmy, a czołgaliśmy się po dnie, jak żółw. Zaś ze śluzy Pedro Miguel musiał nas nawet wyciągać holownik! Dlaczego? Bo aż woda gotowała się w silniku, a statek nie chciał ruszyć na *całej naprzód*! W końcu jednak, po wielu takich przygodach, przebrnęliśmy jakoś na drugą stronę, o czym natychmiast powiadomiłem Armatora. I wszyscy odetchnęli. A nawet byli szczęśliwi, że „*Tolten"* znalazł się na Pacyfiku! Dziwiłem się dlaczego, bo wciąż spodziewałem się odesłania do domu po tej aferze z rumuńskim *chiefem*. Tymczasem Armator w telefonicznych rozmowach

telefonicznych nie tylko nie odsyłał mnie do domu, ale wręcz dziękował za akcję! Cała wina za przeładowanie statku zrzucona została na Terminal Puerto Bolivar! No, nie było więc tak źle.

Po trudach Kanału Panamskiego przyszedł wreszcie czas odpoczynku i... *Barbecue*. Kucharz, którego wcześniej musiałem *opieprzać* za *cienkie* żywienie, tym razem przygotował żarcia w brud. Z kolei bosman okazał się świetnym gitarzystą i śpiewakiem. Również ja, uspokojony i odprężony, wyciągnąłem teraz wysokie *c* w kilku popisowych ariach. W pewnej chwili było nawet tak dobrze, że załoga krzyczała *Brawo Pavarotti*! Jedynie Rumuni psuli wszystkim humor. Stanowczo nie pasowali do naszego towarzystwa. Nie pili, nie śpiewali, siedzieli smętni i milczący. Natomiast Chilijczycy, którzy mają podobny do polskiego temperament, byli przyjacielscy i dobrze się z nimi bawiło.

W pracy zresztą też byli dobrzy. Rozmawiałem z nimi tylko po hiszpańsku, szlifując sobie tym sposobem znajomość języka. Nie mogłem się tylko dogadać z Rumunami, którzy byli niedouczeni, leniwi i zadufani w sobie. Taki *trzeci*, dla przykładu, nieustannie mi podpadał. Musiałem go ciągle upominać, aby przestał mnie pouczać. Miał niewątpliwy dar przekonywania, tyle tylko, że niekiedy plótł głupoty. Zdarzało się, że kazałem mu stać za moimi plecami, ponieważ podczas odpraw uwielbiał siadać przy moim stole i załatwiać za mnie wszystkie sprawy. Dobrze dbał o dokumentację, ale na wachtach popełniał kardynalne błędy w nawigacji. W tym kontekście moje zdumienie budziło jego twierdzenie, że ma za sobą szesnaście lat pływania i pracę w pilotażu.

Pewnego razu odmówił odbezpieczenia bolca wiszącej na szelkach zrzutowej szalupy, tłumacząc, że boi się stracić życie. Wówczas na moje polecenie, do szalupy wszedł jego krajan, *chief*, który ostatecznie zluzował ów bolec zabezpieczający szalupę przed zsunięciem po szynach, ale nogi trzęsły mu się widowiskowo. Tymczasem była to czynność całkowicie bezpieczna, bo szalupa wisiała na stalówkach, zaś ja odbezpieczanie bolca testowałem wcześniej setki razy. Naturalnie, na innych statkach. Wówczas, patrząc na moich rumuńskich oficerów, zrozumiałem, że gdybym naprawdę znalazł się ze statkiem w niebezpieczeństwie, wcale nie mógłbym na nich liczyć. Podobnie było bowiem z *drugim*. Był jakoby po rumuńskiej Akademii Marynarki Wojennej. Nieustannie powtarzał, że to skandal, gdyż ma już dyplom *chiefa*, a zrobili go tylko *drugim*. Ale gdy ledwo awansował na „*Toltenie"* za *drugiego*, a już chciał zostać *chiefem*, czyli *pierwszym*. Wszakże każdą dodatkową robotę, należącą zresztą do jego obowiązków, przyjmował z wielkim narzekaniem, mamrocząc, jaki to on jest przepracowany.

W końcu tak mnie zdenerwował, że mu zapowiedziałem, iż zanim zostanie *chiefem*, musi nauczyć się być *drugim*. Zaś jeśli nadal tak będzie się zachowywał i tak źle pracował, to go zdegraduję go do funkcji *trzeciego*. Kiedy pod koniec podróży wystawiłem mu tak złą opinię, na jaką bez wątpienia zasługiwał, zaczął mnie straszyć donosami. Nie przestraszyłem się jednak i opinii nie zmieniłem. *Chief* mechanik powiedział mi kiedyś, że jego rumuńscy mechanicy zachowują się podobnie. Są niekompetentni i leniwi. Gdy zaś zwrócił im na to uwagę, arogancko mu odpowiedzieli, że pracowaliby lepiej, gdyby im lepiej płacono.

W Chile przyjechał na „*Toltena"* niejaki pan R. P, *supercargo* od Armatora. Przeczytał całą przygotowaną dokumentację na temat przeładowania statku i, o dziwo, nie miał do mnie pretensji. Nawet obiecał mi *bonus* w następnej podróży! Siedział potem

na statku dwa tygodnie, jeżdżąc z nami po wszystkich chilijskich portach. Tak się do nas przyzwyczaił, że później przyleciał na „*Toltena”* do peruwiańskiego portu Callao. Pan R.P. miał dyplom kapitana żeglugi wielkiej, zacięcie do pracy i duszę skorą do zabawy. Były więc solidne podstawy, abyśmy się polubili i przeszli na *ty*. Naturalnie, sporo razem wypiliśmy. R.P lubił moje prezenty. Tak się do nich przyzwyczaił, że zamówił potem kilka ich skrzynek.

Nagle spadło na nas nowe nieszczęście. Zmarła matka stewarda. Była już stara i schorowana, ale Jose bardzo przeżywał jej śmierć. Lubiłem Jose'go. Przede wszystkim za jego zawodowy profesjonalizm i przyjacielski charakter. Był urodzonym stewardem. Miał ten zawód, jak to się mówi, we krwi. Gdy sprzątał moją kabinę, ucinaliśmy sobie niekiedy pogawędki. Opowiadał mi wówczas o swojej licznej rodzinie, zwierzał się z problemów. Poprawiał też błędy w moich opowiadaniach, jakie – dla wprawy – pisałem po hiszpańsku. Kiedy załatwiałem w *Biurze* jego wyjazd na pogrzeb, starałem się też wybłagać powrót.

Ale *Biuro* się nie zgodziło. W miejsce Jose'go, dostałem więc faceta, który do tej pracy zupełnie się nie nadawał. Codziennie rankiem męczył mnie deklaracją, że wcześniej pływał jako marynarz, nie znosi pracy stewarda, a w ogóle to chce wracać do domu. Początkowo starałem się mu pomóc, tłumacząc, że każdego zawodu można się przecież nauczyć i go polubić. Nie na wiele to się przydało, bo następnego ranka sprawa zaczynała się od nowa. W końcu miałem go dość i rzeczywiście odesłałem do domu. Niebawem *Biuro* przysłało innego, który w poprzedniej podróży był na naszym statku kucharzem. W ten sposób, nieoczekiwanie, miałem teraz dwóch kucharzy. Postanowiłem to wykorzystać. Zarządziłem pisanie tygodniowego *menu* i wreszcie zaczęliśmy porządnie jadać, przez co statkowe życie od razu stało się znośniejsze. Mimo to zacząłem już przeliczać, ile mi zostało pływania na „*Toltenie”*. Otóż jeszcze jedno takie kółko i do domu! Bardzo mnie to ucieszyło, bo powoli zaczynałem mieć dość tego statku.

Ale *kółko* zmienili na Kanadę i w ten sposób znowu miałem pecha. Armator zapowiedział nie tylko zmianę Operatora, lecz również wymianę załogi na chilijską.

Przypomniałem sobie, że na *„CSAV Genova”* również zmienili mi *Management*, czyli Operatora.. W Veracruz zamustrował więc na statek nowy chilijski kapitan, w towarzystwie nowego Chilijczyka *chiefa* oraz Chilijczyków mechanika i elektryka. Przez cały miesiąc siedzieli nam na karku, bo odbierali statek. W mesie zjawiali się zawsze w nienagannie białych koszulkach i w ogóle zachowywali się, jak angielska arystokracja. Elektryk, olbrzymi grubas, tkwił całymi dniami w angielskich instrukcjach, co nas mocno śmieszyło, ponieważ był on w angielskim tak dobry, jak my w chińskim. Z kolei nowy kapitan ciągle opowiadał o swoich koniach i o rancho. W końcu *szlag* nas zaczął trafiać, bo tych trzech nowych nieustannie skupiało się na *duperelach*, zupełnie nie dostrzegając spraw poważnych. Tymczasem rejs się przedłużał, bo najpierw na redzie Veracruz czekaliśmy na decyzję w sprawie dalszej podróży, a potem przez tydzień na przejście przez Kanał Panamski.

Ale ostatecznie popłynęliśmy do Vancouver w Kanadzie, gdzie w końcu miała wreszcie nastąpić kompletna podmiana załogi. Jednak jej termin ciągle przesuwano. Któregoś dnia pogadałem sobie na ten temat z Wieśkiem, *chiefem* mechanikiem.

- Wiesz, zaczynają mnie wkurzać te typy – zagaiłem. - Dziś, na przykład, powiedziałem nowemu *Staremu*, że telefon satelitarny kosztuje, dlatego korzystamy z niego

tylko w sprawach rzeczywiście bardzo pilnych. Doradziłem mu korzystanie z teleksu lub Internetu. Natychmiast się obraził! I teraz wydzwania na koszt bosmana, masz pojęcie?

- A mój szpera w maszynie, wynajduje jakieś drobiazgi i nieustannie się wymądrza – złościł się Wiesiu. - Był podobno na budowie „*Toltena”* i wydaje mu się teraz, że wszystko wie lepiej...Też mam go dość...

Aby poprawić nastrój, zrobiłem znowu *Barbecue*, gdzie popiliśmy i pośpiewaliśmy.

No i atmosfera rzeczywiście się poprawiła. Tak nawet dalece, że nowy *Stary* zaczął poprawiać moje hiszpańskie opowiadania! Zaprosiłem więc ich kilka razy do siebie na *party* i tak jakoś żeglowaliśmy dalej razem. Ale nie ma róży bez kolców. Oto mój rumuński elektryk zaczął robić aferę, bo właśnie *uciekał* mu termin emigracji jego rodziny z Rumuni do Kanady. Wszystko, okazało się, miał już przygotowane, zarezerwowany lot, sprzedany dom, a *Biuro* ciągle przesuwało termin naszej podmiany. Interweniowałem u pana A.S. w tej sprawie, ale *Biura* moje interwencje i rumuński elektryk interesowały tyle, co *zeszłoroczna pietruszka*; byłem zbywany aroganckimi poleceniami. Nawiasem mówiąc, ze swego *sposobu pracy* A.S. znany był w całej flocie.

Na skutek tych wszystkich drobiazgów i zawirowań atmosfera na „*Toltenie”* znowu się zagęściła. Elektryk zaczął straszyć, że – skoro *Biuro* tak z nami postępuje – to on postara się, aby statek miał poważne problemy. Z kolei rumuński II oficer, niezadowolony z opinii, jaką mu wystawiłem, naprawdę zaczął pisać na mnie donosy. Do tego wszystkiego doszła świadomość, że w kraju niebawem zaczynał się kolejny Flis Odrzański, a mnie tam jeszcze nie było!

I ta właśnie kropla przepełniła kielich. Nagle zacząłem mieć serdecznie dość tego statku i tej *pieprzonej* atmosfery. Zawyła mi dusza. Chcę do domu! Na szczęście wreszcie polecieliśmy.

## M/V „ALBA”

Oddałem „*Toltena”* w ręce Chilijczyków, a mój chlebodawca, *Gemini*, zaproponował mi stałe podmiany na dwóch *panamaxach – m/v „Alba”* i *m/v „Attila”*. Miało być trzech kapitanów i dwa statki. Pięć miesięcy pływania i trzy wakacji, przy czym urlop bezpłatny. Zgodziłem się, chociaż próbowałem powalczyć o nieco inny kontrakt, mianowicie - cztery na dwa. No i naturalnie o nieco większe pieniądze.

Po urlopie zaproszono mnie więc do *Biura*, co oznaczało konieczność ponownego lotu na wyspę Man. Wybrałem się tam, jak zwykle, w mundurze, żeby Anglikom pokazać się godnie. Wiedziałem, że oni to cenią... Na lotnisku, jak zwykle, zniszczono mi walizkę, ale tym razem, po mojej reklamacji, nie wręczono jednak nowej. Spisali tylko moje personalia, podali ich telefoniczny numer i powiedzieli, aby się dowiadywać. Wszystko schodzi na psy.

Zamieszkałem w niewielkim, ale ładnym, hoteliku w centrum Douglas, tuż przy plaży. Ponieważ było lato, wybrałem się na spacer wzdłuż morza. A tam wielkie zamieszanie, wywołane przez dwie *dzierlatki* bez biustonoszy...

Rano zawieziono mnie do *Biura*, mieszczącego się w pięknym Forcie Anne, gdzie ostro wziąłem się do roboty. Na początek poszła sprawa zniszczonej na lotnisku walizki, którą przekazałem do załatwienia zaprzyjaźnionemu PD, czyli kadrowemu *Biura*.

PD był bardzo gościnny. Wszędzie mnie oprowadzał, a nawet wypytywał o Flis Odrzański. Wiedział o nim sporo po mojej uprzedniej wizycie w *Biurze*, kiedy to wychwalałem Flis pod niebiosa, mówiąc że jest to oryginalna polska recepta na ożywienie zaniedbanej rzeki. Teraz w dodatku przywiozłem płytę kompaktową ze zdjęciami z Flisu, którą oczywiście wszystkim wciskałem do oglądania. Obejrzał ją nawet Główny Menedżer!

Jednak *gwoździem* mojego pobytu w *Biurze* było pisemne podziękowanie polskiego ministra Obrony Narodowej Bronisława Komorowskiego, w *cywilu* prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej, który w ten sposób osobiście podziękował PD za pomoc w zwolnieniu mnie na czas trwania Flisu, gdzie zwyczajowo pełnię funkcje komodora. Miałem z *Gemini* obowiązujący półroczny kontrakt i gdyby mnie PD nie zwolnił, po raz pierwszy Flis musiałby popłynąć beze mnie. Ale PD podszedł do sprawy ze zrozumieniem. I teraz mogłem mu wręczyć osobisty list Ministra-Prezesa Komorowskiego. PD był dumny, jak paw.

Po wzruszeniach u PD, obskoczyłem wszystkie działy. Wysłuchałem nowości, przyjrzałem się też nowo zatrudnionym. Na zakończenie poznałem wreszcie Eksploatację niemieckiego armatora *Peter Doehle Schiffahrts* KG, dla którego miałem teraz pracować. Tutaj nieustannie wbijano mi do głowy, że *m/v „Alba"* to oczko w głowie Armatora. Miałem tak postępować, aby statek nieustannie wyglądał jak nowy, bowiem podczas postojów w portach europejskich z pewnością będą mnie czekały liczne armatorskie wizyty. Pan AS proponował nawet, żebym przed Europą zatrzymywał statek w morzu i pomalował burty! Z dyrektorem Kadr poruszyłem sprawę moich pieniędzy i – ku pewnemu zaskoczeniu - obiecał mi podwyżkę. A ponieważ *„Alba"* pływała pod banderą Wyspy Man, czyli brytyjską, wyposażono mnie w nowy dyplom, który mieli już przygotowany.

Wieczorem odwieziono mnie do hotelu, potem na lotnisko. Miałem lecieć z Londynu do Sao Paulo w Brazylii, a stamtąd do Vitorii, gdzie moją *„Albę"* już zapowiadano. Wszakże na lotnisku w Douglas okazało się, że z powodu mgły mój lot się opóźnia, przez co mogłem nie zdążyć na samolot z Londynu. W tej sytuacji zadzwoniłem do PD. Ale PD niezbyt się przejął.

- Panie kapitanie – powiedział. - Jeśli zajdzie potrzeba, łap pan taksówkę na lotnisku w Londynie i pędź na lotnisko *Heathrow.* Między tymi lotniskami jest około pięćdziesięciu mil, a więc godzina dobrej jazdy.

- O.K. A jeśli nie uda się złapać tego samolotu na *Heathrow*?

- To wówczas załatwię panu hotel w Londynie, a bilety przebukuję na jutro!

Pomyślałem wtedy, że właściwie dobrze byłoby się spóźnić i spędzić jedną noc w hotelu. Ale gdy wylądowałem w Londynie, pozostawało jeszcze półtorej godziny do następnego samolotu na Heathrow. Odebrałem więc moje walizy i biegiem ruszyłem łapać taksówkę. Jednak zamiast taksówki, nadziałem się na faceta w mundurku. Coś tam zapisywał, a karteczki wręczał podjeżdżającym taksówkom.

- *Sir*! – krzyknąłem - Natychmiast potrzebuję taksówkę na *Heathrow*!

- Jest kolejka takich jak pan – odparł spokojnie. - Musi pan czekać!

- Ale ucieknie mi samolot!

Uśmiechnął się ironicznie.

- Na *Heathrow* można pojechać też autobusem. Odchodzi za godzinę...

Przełknąłem złośliwość. Stanąłem i uzbroiłem się w cierpliwość. Wreszcie przyszła moja kolej i mogłem wpakować się z walizami do dużej limuzyny.

- *My Friend* – powiedziałem do taksówkarza. - Za godzinę muszę być na *Heathrow*! Ucieka mi samolot do Brazylii!

- Ciężko będzie! – odrzekł śpiewnie. - Wszystko zależy od ruchu na trasie.

W normalnym natężeniu jedzie się tam godzinę. Ale przy korkach może być rozmaicie...

- Skąd pochodzisz? – zapytałem nagle.

- Z Meksyku...

- Dobrze znam Meksyk! – zakrzyknąłem po hiszpańsku. - Jest piękny! Niedawno byłem w Veracruz. Wiesz, jestem Polakiem i marynarzem. A teraz muszę zdążyć na statek w Brazylii!

- Spróbuję tak zrobić, abyś zdążył! – odrzekł taksówkarz po hiszpańsku.

Na autostradzie ruch był rzeczywiście spory, ale mój Meksykanin jechał jak szalony. Wcale nie zważał na przepisy drogowe. Aby go rozluźnić, przez całą drogę opowiadałem o marynarskim życiu. Po pięćdziesięciu minutach byliśmy na miejscu.

- Życzę ci szczęścia! – powiedział taksiarz na pożegnanie. - Płacisz 80 funtów. To o dziesięć więcej, ale za taką jazdę, sam rozumiesz...

- Rozumiem – odpowiedziałem pogodnie. - I wcale się nie gniewam.

Za wszystko płaci Armator...

Rozstaliśmy się w przyjaźni. Ale zaraz musiałem ostro się ruszać, bo mój samolot startował za dwadzieścia minut. A przecież musiałem jeszcze odebrać bilet, odprawić siebie i bagaże!

Niestety, nic w życiu nie przychodzi lekko. Przed odprawami tkwiły tasiemcowe kolejki! Wpadłem tam z wózkiem pełnym bagaży i natychmiast zacząłem przepychać się brutalnie do przodu. Ludzie spoglądali na mnie zdziwieni, ale jednak ustępowali drogi. Kiedy, nieustannie przepraszając, dopchałem się wreszcie do odprawy, okazało się, że jest już za późno. Chwyciłem więc ostatnią deskę ratunku, bo kiedyś już to trenowałem z dobrym skutkiem. Mianowicie poprosiłem o rozmowę z *Superviserem.*

Po kilku chwilach stanął przede mną z uprzejmym obliczem.

- *Sir*! – poinformowałem go najuprzejmiej, jak potrafiłem. - Muszę polecieć tym samolotem!. Jestem kapitanem, a w Brazylii czeka na mnie statek! Bez kapitana nie może wypłynąć!

- O.K, spróbujemy - zdecydował z uśmiechem, przyglądając mi się uważnie. - Dawaj pan te bagaże!

Do samolotu wpadłem w ostatniej minucie. Potem, kiedy już tkwiłem w fotelu, zastanawiałem się, po co mi to wszystko było. Czy nie mogłem teraz wygodnie siedzieć w jakimś barze w londyńskim Soho i coś tam sączyć? Przecież nic by się nie stało.

*„Alba”* ma tkwić w Vitorii całe pięć dni! Prawdę jednak mówiąc, w gruncie rzeczy byłem szczęśliwy, że się udało i że zdążyłem. Przecież oto lecę na mój nowy statek!

Następnego dnia o dziewiątej rano byłem już w Sao Paulo. Potem odsiedziałem ze dwie godziny na lotnisku w oczekiwaniu na samolot do Vitorii, gdzie ostatecznie

wylądowałem o piętnastej. Z lotniska agent zwiózł mnie prosto do hotelu, bo już padałem na twarz; napięcie, różnica czasu, długa podróż… Moja *„Alba”* miała pojawić się w porcie dopiero wieczorem, więc liczyłem na solidną drzemkę. Ale gdy podjadłem owoców morza, wsparłem je podwójną *Cuba Libre,* od razu odzyskałem siły. Szybko też doszedłem do wniosku, że szkoda życia na spanie. A ponieważ mój hotelik leżał tuż nad plażą, wybrałem się na spacer.

Plażowiczów było mało, bo przecież była zima. Znalazło się za to pełno wędkarzy. Łowili z brzegu, rzucając spinningami. Sprzęt mieli fantastyczny. Nawet ubrania nosili z odpowiednią klasą, bo różne czapki, kolory, klubowe koszulki i tak dalej. A przecież nie rozgrywali żadnych zawodów! Od czasu do czasu któryś z nich wyciągał z morza dziwną rybę, miałem więc co obserwować.

Po spacerze trochę jednak się zdrzemnąłem, zaś wieczorem agent zawiózł mnie na *„Albę”*. Stała daleko od centrum, za płotem strzeżonej fabryki. O mały włos by mnie nie wpuścili, bo nie figurowałem na liście u ochroniarzy. Ale wszystko skończyło się dobrze. Ściągnęli agenta z odprawy i wreszcie mogłem wejść na pokład statku, na którego miałem wracać w następnych latach.

- *Magandang gabi*, dobry wieczór – przywitałem zdziwionego filipińskiego wachtowego, który targał moje ciężkie walizy...

W biurze pokładowym jeszcze trwała odprawa. Przedstawiłem się i wszystkim uścisnąłem dłonie.

- *Dobsze, że jusz pan jest* – powitał mnie łamaną polszczyzną AK, kapitan. Wiedziałem wcześniej, że mówi po polsku, chociaż jest Pakistańczykiem. Ale Szkołę Morską kończył w Gdyni i ożenił się z Polką.

- *Steward pokasze panu kabine, pan teraz odpocznie, mamy czas, ja dopiero do domu za cztery dni*!

- To fantastycznie! – wyraziłem zadowolenie. - Na moim ostatnim statku dano mi tylko dwie godziny na odebranie obowiązków!

Dostałem kabinę pilotową, która znajdowała się tuż przy kapitańskiej.

Tam natychmiast padłem, bo wyszarpnęła ze mnie siły *cholernie* męcząca podróż. Kiedy wreszcie wróciłem do normy, zacząłem przyglądać się statkowi i temu, co się z nim dzieje. Otóż ładowaliśmy właśnie *iron pigs*, czyli kilkukilogramowe kostki żelaza, które z taśmociągu leciały prosto do ładowni. A tam, na dnie, ułożono aż pięć warstw drewnianych palet, bo gdyby tego nie zrobiono, *żelazne prosiaki* z pewnością przedziurawiłyby dno i wpadły do balastów. Jednak żelazny kurz wgryzał się w farbę i był to problem, bo potem mieliśmy z tym wiele kłopotów.

Kapitan AK nieustannie grzebał w papierach i przygotowywał *„Albę”* do przekazania w moje ręce. Ja z kolei przerzucałem dokumenty i w dalszym ciągu oglądałem statek. Prezentował się dobrze, ale nic dziwnego, skoro liczył przecież dopiero pięć lat. Zbudowano go w południowokoreańskiej stoczni dla niemieckiego armatora *Peter Doehle*. Mimo młodego wieku, zdążył już trzy razy zmienić nazwę!

Z *m/v „Hawthorn”* przeszedł na *m/v „Nol Sirius”*, a kiedy rok temu trafił we władanie *managementu Gemini*, zmienił na *m/v „Alba”*. Jak wcześniej wspomniałem, powiewała na nim obecnie bandera Wyspy Man, czyli brytyjska.

Skąd ta *„Alba”*? Było na świecie kilka miast o tej nazwie, miedzy innymi w USA, we Włoszech, Hiszpanii, a nawet Rumunii. Był też słynny książęcy ród w Hiszpanii, na czele z walecznym, ale okrutnym, wodzem Alba Fernando Alvares de Toledo,

żyjącym między 1508 a 1582; wsławił się zwycięskimi wyprawami w Afryce i Europie. Z kolei w dawnej Polsce odnotujmy folwark Alba w okolicach Nieświeża, historyczną rezydencję książąt Radziwiłłów, a za czasów księcia Karola Radziwiłła *Panie Kochanku* jego Bractwo Rycerskie, zwane *Albańczykami*, od nazwy folwarku właśnie. Wszakże dla mnie najważniejsza było, że *„Alba"* to również nazwa liturgicznej szaty księdza! Poczułem się niemal duszpasterzem mojej załogi!

Teraz metryczka statku. Moja *„Alba"* była masowcem o długości 225 metrów i szerokości 32, 24 metra. Miała siedem ładowni oraz 73.048,6 DWT.

*m/v „Alba".*

Burty pomalowano na szaro, a pokłady w kolorach zielono - czerwonych. Mnie przykazano, abym pokłady przemalował *w drodze* na czerwono, gdyż taki właśnie kolor obowiązywał u tego armatora. Nie bardzo mi się to podobało, ponieważ od dzieciństwa wiedziałem, że to kolor zielony najlepiej *robi na oczy.* Statek nie miał windy, przy czym nie było to takie uciążliwe, jako że nadbudówka liczyła tylko pięć pięter. Bardziej dokuczliwy okazał się brak basenu, więc przyrzekłem sobie, że go załodze zafunduję. Statek wyposażono w dwie burtowe szalupy, a zatem nie było problemu z rzucaniem szalupy rufowej, co zawsze wiązało się z pewnym ryzykiem.

No i wreszcie silnik. Marki Samsung Man B&W. Miał 1800 BHP, więc przy 82 obrotach i dobrej pogodzie *wyciągał* 14 węzłów. Maszyna prezentowała się czysto, a polski *chief* i II mechanik twierdzili, że nie ma z nią problemów. Załoga liczyła ośmiu Polaków i czternastu Filipińczyków. Szczęśliwie *chief* z pokładu i II oficer byli Polakami, więc nie groziło mi ciężkie przepracowanie. W końcu dotychczasowy dowódca, ów pakistańsko-polski AK, który długo sposobił się do przekazania mi *„Alby"*, ale okazało się, że nie tylko nie potrafi, lecz nawet brak mu na to czasu, ponieważ ciągle tonął w papierach. W końcu mnie zdenerwował.

- Kapitanie! – warknąłem. - Nie mogłeś tego wszystkiego przygotować wcześniej? Wiedziałeś przecież kiedy tu przyjadę!

- No wiesz, tyle się teraz tego produkuje, że nie zdążyłem – mruknął bez humoru.

- A teraz nie masz czasu, aby przekazać *„Albę"*! Ostatni mój statek przejąłem w Balboa w dwie godziny, bo na schodzącego kapitana już czekała motorówka!

- To co on panu przekazał? – spytał zdziwiony AK.

- Właściwie niczego. Przeliczyliśmy tylko dolary! Ale wszystkie papiery miał przygotowane super! Bowiem zrobił to wcześniej!

W wyniku tej wymiany zdań, następnego ranka AK chodził obrażony, ale już wieczorem wybraliśmy się w zgodzie do najbliższej knajpy, która nosiła mało wyszukaną nazwę *Manila Bar*. Przed naszą bramą stały taksówki, które za dwie minuty jazdy kasowały pięć dolarów. Nie daliśmy się na to wziąć, ale z drugiej strony nawet taki krótki spacer mógł się dla nas skończyć tragicznie. Lokalni bandyci świetnie wiedzieli, że idący do miasta marynarze na pewno mają przy sobie kilka dolarów. Starzy marynarze wiedzieli, że jeśli zaatakują, należy kilka dolców dać, wtedy ma się szansę przeżycia. Na wszelki wypadek wziąłem więc ze sobą trochę forsy, poupychanej po różnych kieszeniach. Ruszyliśmy zatem, a po drodze minęliśmy hałaśliwy przedwyborczy festyn. Ostro wyły głośniki, zachwalając kandydatów do rządzenia.

*Manila Bar* to była nędzna dziura. Jednak stała blisko portu i wypełniały ją dziewczynki. To dlatego siedzieli tu marynarze z okolicznych statków. W małej ciemnej salce aż roiło się od marynarskiej braci, w większości filipińskiej. Na małej scence rozbierały się po kolei wszystkie pracujące tu dziewczyny, a po występie wracały do stolików swoich potencjalnych klientów. W środku panowała duchota i cuchnęło. Zrezygnowaliśmy więc z występów i rozsiedliśmy się przy stolikach na zewnątrz. Piliśmy piwo, bo wychodziło najtaniej, a w dodatku mieliśmy pewność, że niczego nam nie dosypali. Dziewczynki snuły się wokół, zaczepiały i prowokowały skąpymi strojami, a trzeba przyznać, że miały co pokazać. Brazylia to bowiem raj dla marynarzy. W tym kraju dziewczyny mają jakby *inną duszę*, poza tym są wesołe, żyją miłością, tańcem i dopiero z konieczności – codziennością.

Przysiadła się do nas Alejandra, zgrabna, cera w kolorze kawa z mlekiem. Wyróżniała się nie tylko urodą, ale również elegancją. Miała na sobie czarną zwiewną sukienkę. Zachowywała się dostojnie i nie była natrętna. Po angielsku mówiła słabo, więc porozumiewaliśmy się przy pomocy *mieszanki* portugalsko-hiszpańskiej.

Ale rozumieliśmy się wyśmienicie. W ten sposób dowiedziałem się, że mieszka w Rio de Janeiro, a do Vitorii przybyła tylko z wizytą. Oto odwiedziła rodziców i trójkę swoich dzieci. Bardzo mnie to zdziwiło.

- Masz trójkę dzieci?! – zdziwiłem się. - To przecież niemożliwe! Wyglądasz na niecałe dwadzieścia lat!

- Możliwe, możliwe – odparła z uśmiechem. - A lat mam dwadzieścia sześć!

- Nosisz cienką sukienkę, widać przez nią ciało, nawet piersi...

- Nie cierpię być czymkolwiek krępowana, majtek też nie noszę – odpowiedziała kusząco.

- A gdzie ojciec dzieci?

- Rozeszliśmy się rok temu, bo nagle oszalał z zazdrości, przepił sklep, który nas utrzymywał i zaczął mnie bić....

- Widocznie miał za co – zażartowałem.

- Tak mu się tylko wydawało – rzekła z nagłą powagą. - Wcale go nie zdradzałam. Jednak przez swe pijaństwo stał się chorym umysłowo człowiekiem, psychopatą, dlatego od niego uciekłam...

- Napijesz się czegoś? – zapytałem.

- Chętnie, ale tylko coca colę, bo jestem samochodem. Widzisz tego czarnego opla? Jest mój, mogę cię zawieźć, gdzie zechcesz...

- To ty jesteś bogata! – zażartowałem znowu.

- Bogata może nie. Ale za taksówkę do mnie nie będziesz płacił...

Propozycja była nęcąca, ale musieliśmy wracać na statek. Alejandra powiedziała, że mile jej się ze mną gawędziło i wyraziła nadzieję na jeszcze jedno spotkanie. Z trudem wcisnąłem jej dziesięć dolarów za dotrzymanie towarzystwa. Już mieliśmy się podnosić od stolika, kiedy nagle wszystkie *dziewczynki* z baru wyległy na ulicę. Oto dwie ich koleżanki wzięły się za kudły! Od razu górę wzięła czarna, większa i mocniejsza, która nieźle poniewierała mniejszą, prawie filigranową. W końcu zmagań cisnęła ją nawet na bruk, odebrała rower, po czym zrobiła na nim rundkę, jak prawdziwa zwyciężczyni. Zmagania panienek odbywały się przy hałaśliwym dopingu *koleżanek*. W końcu przybyło dwóch policjantów. Rozdzielili walczące i poszli sobie. Lecz kiedy odeszli, *zabawa* zaczęła się na nowo. Duża bowiem wróciła na kradzionym rowerze i kontynuowała maltretowanie małej. Nie było litości. Tym razem przyjechał policyjny samochód i zwinął obie dziewczyny. Wszyscy byli rozczarowani, że policja zepsuła tak wspaniałe widowisko.

Rozgrzany babską bijatyką AK, wielkodusznie postawił dziewczynom po piwie.

W chwilę później już tego żałował, bo piły wszystkie, a rachunek szedł w górę.

- No, dosyć tego dobrego na dzisiaj! – powiedziałem stanowczo. - Wracamy na statek!

Wpakowaliśmy się z AK do opla Alejandry, a ona jeszcze poszła wybłagać zgodę szefa knajpy na odwiezienie nas. Zabierała przecież pracę stojącym pod knajpą taksówkarzom.

Następne dni spędziłem na odbieraniu statku, a że był to koniec miesiąca, więc papierów miałem co niemiara. Strasznie się ta biurokracja rozrosła! Statek był na *off hire*, bo czarterujący zażyczył sobie odbioru ładowni pod ziarno, a one były czyste tylko pod *iron pigs*. W końcu AK załatwił odbiór za 600 dolarów, które dał inspektorowi pod stołem, i zaczęliśmy ładować *żelazne prosiaki*. Lecz AK ostatecznie odleciał, zmienił się też *chief* mechanik. Słowem, rozpoczęliśmy nowe rządy. Załadowaliśmy 37.000 ton *iron pigs*, po czym ruszyliśmy po resztę do Ponta Da Madeira, leżącego też w Brazylii. Oto minęło pięć dni przelotu i znowu cumowaliśmy przy taśmowcu.

Ponta Da Madeira to była dziura. Do najbliższego miasteczka mieliśmy niebywale daleko. Ale przecież w końcu trzeba rozprostować nogi, no i zobaczyć jak wygląda ląd. Więc wieczorem znowu wylądowaliśmy u *Brudnego Wacka*. Knajpa była tego rodzaju, że nawet *Brudny Wacek* mógłby się tu pobrudzić. Co prawda, dziewczynki były odpowiednio wesołe, jednak nie dorównywały klasą tym z Vitorii. Dziwiły się nawet, że my - biali oficerowie - siedzimy w knajpie razem z filipińską załogą. Co było jednak robić? Na naszym statku panowały właśnie takie przyjacielskie zwyczaje. Niestety, tego wieczora nic nie chciało się nam kleić. Humory nie dopisywały, choć powinny. Wypiliśmy po kilka piwek i tyle było z zabawy.

A w świetle dnia załadowaliśmy do pełna owe 72.000 ton *iron pigs* i pożegnaliśmy ten smętny zakątek Brazylii. *„Alba”* miała teraz zawitać do Nowego Orleanu, gdzie *żelazne prosiaki* zamierzaliśmy wyładować. Na koniec wystosowałem *protest* do załadowcy i czarterującego, obwiniając ich o to, że zabrudzili mi cały statek żelaznym

kurzem, który tak wbił się w farbę, że nie dało się tego usunąć. W przelocie załoga starała się statek wymyć, szorowała metr po metrze, a żelazny kurz nic sobie z tego nie robił. No, ale jak długo można żyć wyłącznie kłopotami? Marynarzom też się coś należy od życia, które ich przecież nie rozpieszcza! Czas na *Barbecue*!

Mieliśmy więc pełne morze, sobotę. Chciałem lepiej poznać załogę, a ją ze sobą zintegrować. Filipiński kucharz przygotował *T–Bone*, czyli steki, szaszłyki z krewetek, kurczaki, kiełbasy i wiele innych smakołyków. Największym przebojem okazały się dwie duże ryby, po osiem kilo każda, zwane *Yellow Fish*, które kupiłem w Brazylii. Kucharz nafaszerował je różnościami, opakował w folię, a potem cierpliwie smażył na wolnym ogniu. Dosłownie rozpływały się w ustach! Miały tak wielkie wzięcie, że II oficer wręcz nie mógł się od nich oderwać. Postawiłem na stole kilka butelek rumu *Bacardi*, których zawartość z coca colą, lodem i cytrynką - jako *Cuba Libre* – wchodziła nam jak po maśle. Niektórzy woleli piwko lub *fantę*, co wszakże nikomu nie przeszkadzało.

Na skutek tych przyjemnych działań, załoga odprężyła się, po czym zaczęły się śpiewy i tańce. Bosman pięknie śpiewał i grał na gitarze, a reszta wyła do *karaoke*. Oczywiście, również ja spróbowałem wyciągnąć wysokie *„c”* w operowych ariach, co tak wszystkich rozkręciło, że zaczęli przynosić z kabin swoje butelki z różnymi napojami. Musiałem więc wkroczyć i powiedzieć, o co tu chodzi. Czyli - przerwać pijaństwo! Zakończyliśmy więc balety, posprzątali bałagan i spać. Nie było żadnych problemów, incydentów nie zanotowano, wszystko więc O.K. Zawsze bowiem trzeba wiedzieć, kiedy, gdzie i ile można wypić. Dlaczego tak uważam? Bo niedawno w Nowym Orleanie *US Coast Guard* wysłał pewnego kapitana z *Gemini* do domu. Delikwent dostał zakaz wstępu do USA na kilka ładnych lat! Łupnięto go też po kieszeni – sześć tysięcy dolarów kary! Za co? Za to, że miał we krwi 0, 28 promila alkoholu! To tak, jakby wypił dwa piwa i pożegnał się z pracą na morzu!

Zaś *„Alba”* wpłynęła tymczasem na Mississippi, najdłuższą - razem z Missouri - rzekę świata. Byłem na niej od lat częstym gościem.

*Na Mississippi.*

Daleko za Nowym Orleanem rzuciliśmy dwie kotwice i zacumowaliśmy na beczkach. Tutaj, w pięć dni, pływające dźwigi wyładowały na barki nasze *żelazne prosiaki.* Do miasta mieliśmy z tych beczek bodaj pięćdziesiąt kilometrów, więc tylko część załogi się tam wybrała. Najpierw popłynęli motorówką, a potem taksówkami, a cały wysiłek po to, aby zrobić zakupy w supermarkecie. Kiedyś sam tu kupowałem masę różnych rzeczy, a potem z poświęceniem targałem je do kraju. Obecnie w kraju można kupić praktycznie wszystko, po co więc dźwigać ciężary? Jak mówią, drzewa nie wozi się do lasu...

Tymczasem przyszła wiadomość z *Phoenixa*, że nas podczarterował Koreańczykom z *Hanjin*. Ci z kolei podczarterowali statek Japończykom z *Marubeni*. W ten sposób mieliśmy już czterech czarterujących, ponieważ pierwszym był chiński *Cosco*. Przyznam, że nie bardzo wiedziałem, kto jest kto, bo wszyscy mieli swoje biura także w USA. Ważne, że swoje codzienne raporty musiałem wysyłać do całej czwórki, plus do Armatora i *Gemini,* co doprowadzało mnie do białej gorączki. Stosy papieru i tracone godziny przy teleksie! Ale najważniejsze, że mieliśmy teraz ładować kukurydzę, która jakoby czekała już przy elewatorze na Mississippi. A potem - przez Kanał Panamski – należało tę kukurydzę zawieźć do Japonii.

Wcześniej jednak musieliśmy wymyć ładownie pod kukurydziane ziarno.

Moi dzielni Filipińczycy myli jedną ładownię dziennie, więc zawiadomiłem czarterującego, że mycie będzie trwało tydzień. Logiczne – statek miał siedem ładowni! Czarterujący był bardzo zdziwiony, a przez to jego zdziwienie zadzwonił do mnie poirytowany Mr JO.

- *Captain*! Dlaczego ma to tak długo trwać? Inne statki myją w trzydzieści sześć godzin po wyładunku!

- Możliwe, *Sir*! – odwarknąłem wkurzony. - Ale tak zapaskudziliście ładownie żelaznym kurzem, że teraz moi Filipińczycy pracowicie szorują metr po metrze, no i schodzi im cały dzień na jedną ładownię!

- Ależ, panie kapitanie – perswadował pan JO - przecież na koniec wyładunku nie będziesz miał do mycia wszystkich ładowni! Niektóre będą już wyładowane, możesz je pan umyć wcześniej, czyż nie?

- Oczywiście, jedną już nawet umyliśmy, a niebawem przyjdzie kolej na następną pustą. Ale to od was zależy, ile ładowni zostawicie mi do mycia na koniec wyładunku!

- *Captain*, a nie mógłbyś posłać do mycia całej załogi?

- Na to muszę mieć pozwolenie *Gemini*...

- Daj mi zatem numer telefonu do osoby odpowiedzialnej w *Gemini*, ja to załatwię... - *No problem*! Wyślę wszystkie kontakty na e-mailu...

- Kapitanie! – wykrzyknął mr. JO, jakby nagle spadło na niego olśnienie. - Jeśli wyczyścisz wszystkie ładownie w trzydzieści sześć godzin, licząc od zakończenia wyładunku, to załatwię *bonus* dla załogi!

- *Thank you*! – odpowiedziałem spokojnie. - Załoga na pewno się ucieszy, bo chyba wiesz, że całą forsę za czyszczenie zgarnia *Biuro*? Jednak wszystko będzie zależało od tego, ile ładowni zostawisz nam do mycia na koniec wyładunku...

Ciąg dalszy tej sprawy był taki, że najpierw AS z *Gemini* pozwolił mi zatrudnić całą załogę przy czyszczeniu ładowni, a na drugi dzień pozwolenie odwołał. Czarterujący powiedział potem, że AS nie miał zamiaru płacić własnej forsy za cudze grzechy, czyli – zanieczyszczenie statku *żelaznym kurzem*.

Skończył się wyładunek, ale natychmiast zaczęły *schody*, bowiem zostały trzy ładownie do wymycia. Załoga pracowała dzień i noc, wymyto je w dwa dni. Jednakże została odrzucona czwarta ładownia, jako nie dość czysta pod załadunek ziarna. Statek był na *off hire*, co oznaczało, że *Phoenix* nie płacił *Cosco* za stracony czas, ale to była sprawa miedzy czarterującymi; Armator i *Gemini* nic na tym nie tracili.

No, ale przyznać musiałem, że w czwartej ładowni rzeczywiście widniały czarne pasy na ścianach, co było pozostałością po chińskim węglu, wiezionym przez *„Albę”* pół roku wcześniej. Plamy znajdowały się na wysokości ponad dwunastu metrów. Kilkakrotne mycie ich nie ruszyło. Nie mieliśmy tak wysokich drabin, zaś niscy Filipińczycy jeszcze nie nauczyli się latać. Słowem, załoga robiła co mogła, dołożyła wszelkiej staranności, właściwie padała już na twarz. A brudne pasy nie chciały ustąpić. W tej sytuacji zdecydowałem się zadzwonić do czarterującego.

- Mr. JO! – powiedziałem. – Paskudna sprawa. Brudne pasy w czwartej ładowni nie chcą ustąpić. Ale jeśli dostarczycie nam wysokie drabiny i odpowiednie chemikalia, spróbujemy się z tym szybko uporać!

- W porządku, kapitanie! – odrzekł pan JO. - Drabiny i chemikalia wam dostarczymy. Ale za pracę nie zapłacimy, bo to nie jest żelazny kurz, tylko brud po węglu, a to był nie nasz czarter!

- No to obciążcie kosztami *Cosco*!

- Przemyślimy to. Tymczasem zapewniam, że długie drabiny i czterysta litrów specjalnych chemikaliów do usuwania zanieczyszczeń węglowych będzie miał pan dziś na burcie!

- A co z obiecanym *bonusem* dla załogi? – zapytałem jeszcze.

- Za przyspieszone umycie trzech ładowni mogę zapłacić załodze 900 dolarów – rzekł Mr. JO. – Ale właściwie wszystko teraz będzie zależało od tego, czy odbiorą czwartą ładownię, rozumie pan?.

- Tak, rozumiem. Ale to trochę mało, *Sir*! Tak czy owak, będziemy robili wszystko, aby czwórka została odebrana!

I tak to wszystko z grubsza potem wyglądało. Oni dostarczyli nam drabiny i chemikalia, zaś my rzuciliśmy się do szorowania. Załoga pracowała właściwie na okrągło. Rankiem udało mi się *sprzedać* czwartą ładownię, ale na specjalnych warunkach. Dałem bowiem słowo, że przez następne trzy dni oczekiwania na załadunek, nadal będziemy ją dopieszczać. Przykro przyznać, ale słowa nie mogłem dotrzymać, bo okazało się, że *„Alba”* idzie prosto pod załadunek. Mimo tego, wyrwałem czarterującemu te kilka dolarów z gardła, bo załodze się, po prostu, za nadzwyczajną harówkę należały.

Tym razem zacumowaliśmy pięć mil dalej w górę rzeki, przy wspomnianym już elewatorze. Ale ledwie zaczęliśmy ładować kukurydzę, już trzeba było błyskawicznie zamykać ładownie, bo nad głowami przeleciał nam huragan. Przez dwa dni, w ulewnym deszczu, walczyliśmy o utrzymanie statku przy elewatorze, bo nieustannie chciał się zerwać. Większość mieszkańców ewakuowała się z miasta, drogi były zalane, odcięte elektryczność i woda. Strasznie to wszystko nami wstrząsnęło, ale tutejsi nie byli aż tak przejęci. Dla nich to nie pierwszyzna, podobne huragany przeżywali co roku.

Trzeciego dnia przyszedł na statek ksiądz o imieniu Chris. Chciał zapewne sprawdzić, czy jeszcze żyjemy, czego sami nie byliśmy pewni. Był fantastyczny, zaproponował wszelką pomoc. Zabrał nas do kościelnego domu marynarza, ugościł i obdarował prezentami.

- Chris! – rzekłem w pewnej chwili. - Mam pewną zachciankę. Chciałbym mianowicie wybudować na naszym statku pływacki basen! Gdybyś zechciał nam pomóc w zakupie brezentu, będziemy się za ciebie modlić!

- Nie ma żadnej sprawy! Podzwonię, poszukam i jutro pojedziemy go kupić!

Słowa dotrzymał, bo następnego dnia pojechaliśmy we właściwe miejsce i kupiliśmy ów brezent. Podziękowałem mu za to wylewnie, a potem ruszyłem z innym problemem.

- Wiesz, Chris? Jestem nie tylko kapitanem, ale również autorem opowiadań o marynarskim życiu. Kilka z nich przetłumaczyłem nawet na angielski i hiszpański... Marzy mi się bowiem międzynarodowa marynarska książka!

Ksiądz Chris natychmiast się do tego pomysłu zapalił.

- To fantastyczny pomysł! – zakrzyknął. - Myślę, że mogę w tym pomóc.

Mam wielu przyjaciół i wiernych różnych narodowości, którzy ewentualnie mogliby twoje opowiadania przetłumaczyć. I to na różne języki! Moglibyśmy je potem wydrukować w zbiorze, a samą książkę rozprowadzać po domach marynarza na całym świecie. Co ty na to? Mam nawet przyjaciół Chińczyków, którzy chętnie przetłumaczą na chiński!

Teraz to ja zapaliłem się do pomysłu.

- Niebywałe! Moje opowiadania po chińsku! Nie mogę w to uwierzyć! Wydamy pierwszą naprawdę międzynarodową marynarską książkę!

- A czy *Brać Marynarska* nie jest międzynarodowa? – zapytał ksiądz Chris retorycznie. - Wielu marynarzy z pewnością będzie chciało poznać twój marynarski żywot. Być może ich zainspirujesz i sami sięgną po pióro? A może nawet uda się z tego stworzyć międzynarodową morską biblioteczkę? Co o tym myślisz?

I tak to sobie marzyliśmy. Któregoś dnia zaprosiłem *naszego księdza* na *„Albę”*, aby te nasze marzenia wzmocnić. Przyszedł z żoną i dwójką dziatek. Podjęliśmy ich wystawnym obiadem, a potem oprowadzili po statku. Byli zadowoleni. Jednak wszystko co dobre, szybko się kończy. Załadowaliśmy wreszcie kukurydzę na *full* i statek ruszył w swoją drogę. Jak już wcześniej wspominałem - najpierw Kanał Panamski, a potem Japonia. Ledwie jednak wystawiliśmy nosa poza Mississippi, a już nas dopadł huragan *Lily*. Znana firma *Ocean Routes*, która z polecenia czarterującego rekomendowała nam tę trasę, poradziła teraz szybką ucieczkę przed paskudną *Lilką*. Mieliśmy oto płynąć na wschód pod Florydę, co też bezzwłocznie zrobiłem.

Rada okazała się dobra. Szczęśliwie minęliśmy huragan i bezpiecznie dotarliśmy na redę Cristobal, znajdującego się przy wejściu do Kanału Panamskiego.

Kanał przeszedł nam spokojnie, chociaż jak zwykle czołgaliśmy się w śluzach z powodu maksymalnego zanurzenia. Po zabunkrowaniu w Balboa, już z drugiej strony, ruszyliśmy na Pacyfik, gdzie – przez Hawaje – prosto do Japonii. W sumie dwadzieścia siedem dni oceanicznej żeglugi.

Po drodze, w niedługim czasie, zbudowaliśmy basen, w którym załoga moczyła się przez następne dwadzieścia dni, bo pogoda była wspaniała. Mieliśmy pewność, że Armatorowi na pewno się to nie spodoba, bo przecież jesteśmy tu od roboty, a nie od leżenia w basenie. Na domiar złego, w którąś z sobót, zrobiliśmy *Barbecue*, w trakcie którego wszyscy wyli do karaoke, a bosman pięknie zagrał na gitarze. Wreszcie poczułem się na Hawajach!

*To ja leżę w basenie.*

W czasie przelotu miałem wreszcie dużo czasu na pisanie i tłumaczenie moich morskich opowiadań. Statkowym sposobem, zrobiłem z nich nową książkę, w której lakierowana okładka, jak zwykle, została przygotowana ze starej mapy.

Wewnątrz – wyjątkowo - załączyłem dużo zdjęć. Powstała też pierwsza moja *międzynarodowa* książka, w której zmieściło się jedenaście opowiadań w językach polskim i angielskim, oraz jedno po hiszpańsku. Całkowitą nowością były natomiast dwa opowiadania w języku *tagalog*, na który przetłumaczyli te opowiadania moi Filipińczycy.

Kiedy jednak dopływaliśmy już do Japonii, dorwał nas potężny niż, o zasięgu bodaj tysiąca mil. Ten zasięg spowodował, że nie dało się nigdzie uciec.

Więc wpadliśmy prosto w objęcia *dwunastki*, która potężnymi falami zalewała nam nieszczelne ładownie. Zamartwiałem się, że zamoczymy ładunek, ale jeszcze przed Japonią udało nam się go sprawdzić i - ku mojej radości - wszystko okazało się być w porządku. Skończyło się na kilku wiaderkach grudek, które wyrzuciliśmy za burtę.

Kinuura, pierwszy port wyładunkowy, przywitał nas niegościnnie.

Agent powiadomił mnie bowiem, że nabrzeże jest prywatne, więc załoga nie będzie mogła tamtędy chodzić. Aby więc dostać się do miasta, należało wynająć motorówkę za 150 dolarów. Opisaliśmy sytuację Armatorowi, który zgodził się zapłacić za jedno połączenie dziennie. Więc któregoś dnia wybraliśmy się z chiefem mechanikiem na ląd. Po prostu, zabraliśmy się motorówką z pięcioma naszymi Filipińczykami, którzy zmustrowywali.

- Macie *jeny*, japońskie pieniądze? – zapytał nagle agent, który również z nami jechał.

- Nie mamy – odrzekłem ze swobodą - ale to nic groźnego, bo w banku wymienimy dolary...

- Nie wymienicie! Banki są już zamknięte! I w całym mieście nikt wam nie wymieni!

- *O cholera*! – zmartwiłem się nie na żarty. - To co teraz zrobimy?

- Ja wam wymienię! – zaśmiał się agent.

*Motorówką na ląd.*

- *Arigatu gozaimatsu*! - podziękowałem mu z galanterią, przy okazji kłaniając się kilka razy, jak tego wymagała japońska etykieta.

- Nie ma sprawy! – skwitował moje podziękowania, dodając, abym nosił ze sobą mapkę z zaznaczonym miejscem cumowania *„Alby"*. W drodze powrotnej należało ją pokazać taksówkarzowi, bowiem tutejsi taksiarze nie rozumieli angielskiego. Należało też pamiętać, że ostatnia motorówka jest o dziesiątej wieczorem. Potem przekonaliśmy się, że w Kinuura rzeczywiście nikt nie mówił po angielsku. Ceny były ze trzy razy wyższe, niż w Polsce, a piwo w knajpie kosztowało 10 dolarów. Snuliśmy się więc po pustych ulicach, zaglądając do małych restauracji, gdzie w kucki, pałeczkami, posilało się kilku Japończyków. Nic nas specjalnie nie zachwyciło. Ale w końcu wybraliśmy jedną z knajp, aby coś zjeść i choć na chwilę poczuć się Japończykiem. Zamówiliśmy zestaw numer jeden, bo tak tam się zamawiało. Okazał się smakowitym węgorzem w ryżu, do tego załączono jakąś dziwnie smakującą zupkę z zieleniny, dodano zieloną herbatę, no i oczywiście *sake* na gorąco. Manipulowaliśmy pałeczkami, budząc wesołość siedzących obok w kucki Japończyków. Najlepszy był jednak finał. Filigranowa kelnerka, która dreptała bez butów, za żadne skarby świata nie chciała przyjąć od nas reszty rachunku, co traktowaliśmy jako napiwek. Nieustannie kłaniała się nam przy stoliku, a nawet jeszcze na ulicy, gdzie za nami wyszła.

Najedzeni, ale nieubawieni, włóczyliśmy się potem po kolorowych i pustych ulicach. Aż w końcu trafiliśmy na *Brudnego Wacka*, gdzie przy barze, w swojskiej atmosferze, dało się wreszcie wypić kolejną *sake* na gorąco. Właściciele tego przybytku, a także kilku siedzących przy barze gości, nieustannie nas nagabywali, chcąc o nas wiedzieć wszystko – kim jesteśmy, co tu robimy, skąd przybywamy.

Padło mnóstwo pytań, a wszystkie, oczywiście, po japońsku. Musiałem szybko uczyć się pisma rysunkowego, czyli – inaczej mówiąc – rysowałem im na papierze, co się tylko dało. Wydawało się, że zrozumieli. W miłej pijackiej atmosferze czas szybko mijał i z żalem musieliśmy pożegnać się z naszymi barowymi przyjaciółmi. Zbliżała się bowiem godzina dwudziesta druga. I wtedy dopiero okazało się, jak bardzo jest przydatna mapa agenta.

Wyładowaliśmy część ładunku, co zajęło nam trzy dni. Potem ruszyliśmy do następnego portu, Toyohasi, co połknęło już tylko kilka godzin. Nowe nabrzeże okazało się być państwowe, więc z wyprawą do miasta nie było żadnych problemów. Mieliśmy przed sobą kilka dni wyładunku, więc nacisnęliśmy agenta, aby zawiózł nas do miasta. Wcześniej jednak namawiałem żartem *chiefa* mechanika, abyśmy wreszcie wybrali się na gejsze. Być w Japonii i nie zobaczyć gejszy?

- Stary! – śmiał się Janusz. - Tu nie ma żadnych gejsz! A ponadto są one *cholernie* drogie!

- Otóż wcale nie chodzi, aby je używać! Chciałbym chociaż z daleka popatrzeć, aby potem je kolegom opisać!

Mechanik Janusz miał rację. W Toyohasi gejsz rzeczywiście nie było nigdzie. Trafiliśmy za to na nocny lokal, gdzie siedziało ze dwadzieścia ślicznych młodych Filipinek.

- Wprawdzie to nie gejsze – rzekłem do Janusza - ale na bezrybiu i rak ryba, nie uważasz?

Weszliśmy i od progu zapłaciliśmy trzydzieści dolców od łebka. Trochę miny nam zrzedły, ale w sekundę później poinformowano, że od tej chwili możemy jeść i pić tyle, ile zechcemy. Postanowiliśmy zacząć od *sake*, ale jeszcze nie zdążyliśmy porządnie usiąść, a już pojawiły się przy nas dwie wystrzałowe Filipinki. Mówiły wcale dobrze po angielsku, więc liczyliśmy, że przynajmniej sobie pogadamy. Ale Filipinki miały zainteresowania *tradycyjne*.

- Jak nosicie imiona, skąd jesteście, co robicie, czy jesteście żonaci? – zarzuciły nas pytaniami.

- A wy? Co robicie w tej knajpie? – zapytałem, aby im przerwać, ale też po to, by wiedzieć z kim mamy do czynienia.

- Jesteśmy z Filipin. Przyjechałyśmy na półroczny kontrakt. Naszym zadaniem jest zabawianie gości...

- Zabawianie? – chciałem wiedzieć. - Czy to znaczy, że w łóżku także?

- Nasza praca trwa do czwartej nad ranem. Wówczas, jeśli mamy jeszcze siły, możemy umówić z gościem na coś więcej. Jednak w klubie nie ma mowy o żadnych poufałościach, nawet dotykać nas nie można. Jesteśmy przez cały czas obserwowane...

- A rozmawiacie po japońsku? – zapytał Janusz.

- Tylko kilka słów, z Japończykami rozmawiamy na migi... – śmiała się Rosalinda. Z kolei Marisa żaliła się na ciężkie warunki pracy i na złe traktowanie ze strony Japończyków.

Rozmawialiśmy sobie w ten sposób przez dłuższy czas, popijając przy tym *sake* na gorąco. Nieoczekiwanie przy stoliku pojawił się kelner i oznajmił, że właśnie minęła godzina.

- No to co z tego, synu? – zapytałem.

- Jeżeli chcecie zostać na następną godzinę, musicie zapłacić po 40 dolarów!

- Niech was *cholera*! – zakląłem po polsku, a po angielsku dodałem:

- A dlaczego żaden z was nie powiedział nam o tym przy wejściu?

- Bo nie pytaliście – odrzekł spokojnie kelner.

- Za następną godzinę też trzeba płacić? – zainteresował się Janusz.

- Każda następna kosztuje 10 dolarów drożej, w waszym przypadku – to już po pół setki...

- *Cholera* z taką knajpą, Janusz! – warknąłem. - Urywamy się stąd!

Wyszliśmy oburzeni, że nas oszukano, ale człowiek przecież uczy się na błędach. Całe szczęście, że czekał na nas agent i mogliśmy bez dalszych problemów wrócić na statek. Po drodze doszedłem do wniosku, że nie podoba mi się Japonia.

Nazajutrz życie wróciło do normy. Wyładowaliśmy część ładunku i *„Alba”* popłynęła do ostatniego porty wyładunkowego, mianowicie Kashimy. Tam znowu pozbyliśmy się części ładunku, po czym – na trzy dni – wyrzucono statek na redę. Jakoby przepełniony był silos. Potem zacumowano nas przy innym silosie, ale wówczas nieoczekiwanie okazało się, że w pierwszej ładowni mamy mokrą kukurydzę, z podwyższoną temperaturą. Wściekłem się.

- *Chief, do cholery*! Co się znowu stało? Przecież w Toyohasi wyładowywaliśmy już z pierwszej ładowni i wówczas ładunek nie budził zastrzeżeń. Nie było żadnego klejmu...

- No tak, panie kapitanie – odrzekł *chief* - ale w Toyohasi czarterujący kazał nam wyładowywać w deszczu. Nawet dał nam to na piśmie, pamięta pan? Mamy list gwarancyjny, gdzie przejmuje za to odpowiedzialność. No i teraz są tego skutki...

- A jaka jest w ładunku temperatura? Ile jest tego mokrego? Przecież wyładowywaliśmy tylko w lekkim deszczu! Kiedy zaczynało padać ostrzej, natychmiast zamykaliśmy ładownie. Czyż nie?

- Temperatura na powierzchni ładunku dochodzi w niektórych miejscach do czterdziestu ośmiu stopni. Kilka dni temu identyczna była jak powietrza... Natomiast, jeśli chodzi o rozmiary zwilgocenia, to ile tego jest, okaże się dopiero wtedy, gdy oni wyładują rurą...

- Panie *chiefie* – poleciłem. – Teraz niech pan zabezpieczy próbki i waruje w ładowni, aby nam za dużo tego nie wcisnęli. A ja tymczasem zawołam P& I, klub ubezpieczeniowy...

Nazajutrz okazało się jednak, że wyładowca mówi o tysiącu tonach mokrego ładunku, a my – wspólnie z P&I – tylko o stu czterdziestu. Ponadto surveyor stwierdził, że skoro mamy list gwarancyjny, to jesteśmy czyści. Nikt nam niczego nie zrobi, bo winien jest czarterujący. W tej sytuacji napisałem *Protest*, a następnie wysłałem go wszystkim zainteresowanym, załączając także list gwarancyjny od czarterującego.

W odpowiedzi otrzymałem telex z *Gemini*, że nie widzą możliwości obciążenia statku klejmem. *Biuro* pochwaliło mnie za zimną krew, napisali też, że wszystko zrobiłem prawidłowo. Jednak mnie dręczyła niepewność, czy prawnicy czegoś nie wykręcą, bo kiedyś już miałem taką sprawę. Ciągnęła się pięć lat. Zaś angielscy prawnicy cały czas twierdzili, że wygramy. Ale oni przecież z tego żyją, nie?

Tymczasem czarterujący też ściągnął swój P&I Club i z punktu zaczęły się prawne przepychanki. Nie wiem, jak się skończyły, ponieważ *„Alba”* wyruszyła do kolejnego japońskiego portu, mianowicie Hibikinady. Nowy czarterujący – *Noble* z Hong Kongu – znalazł nam tam ładunek koksu do Nowego Orleanu. Żałowałem tylko, że nie udało mi się wyskoczyć na trochę do Tokio, ponieważ ze wszystkich trzech poprzednich naszych portów było tam zaledwie 150 kilometrów.

- Fantastycznie! – ucieszyłem się na wieść o koksie. - To ładunek bezpieczny, deszcz mu nie zaszkodzi, a my popłyniemy przez Hawaje. Znowu będę siedział miesiąc w basenie!

Wchodząc do Hibikinady, zdecydowałem się nie brać *inland*-pilota i między wyspami pilotować samodzielnie. Zdenerwowało to *drugiego*.

- Ale, panie kapitanie, nasz *trzeci* tam już pływał i powiada, że to trudne wody dla żeglugi. Pełno rybaków, którzy łowią, jak im się podoba, w dodatku prądy dochodzą do ośmiu węzłów. Jest jeszcze i to, że mamy tylko stare edycje map tych wód...

- Panie *drugi*! – odrzekłem uspokajająco. - Niech pan się nie martwi.

Wiele razy pilotowałem w jeszcze bardziej niebezpiecznych miejscach.

Trzeba przecież pokazać, że coś potrafimy, nie sądzi pan?

Poczytałem Locję, kupiłem nowe mapy i samodzielnie popłynęliśmy między wyspami. Ruch rzeczywiście był tam duży, napotykaliśmy mnóstwo rybaków z sieciami, a prąd miejscami dochodził do pięciu węzłów. Jednak diabeł okazał się nie taki straszny. Pływałem już w gorszych warunkach nawigacyjnych.

W Hibikinadzie staliśmy pięć dni. Ładowaliśmy koks do Nowego Orleanu, a fabryczne głośniki z czystej życzliwości przygrywały nam po całych dniach *ruskiego* Kazaczoka. Widocznie dla Japończyków Polska, czy Rosja, to jeden *diabeł*. Któregoś dnia agent wynajął taksówkę i pojechaliśmy z *chiefem* mechanikiem do miasta. Scenariusz pobytu był ten sam, co zawsze. Znowu długo wędrowaliśmy po ulicach i sklepach, aby w końcu wylądować w barze. Siedziało tam kilku facetów, a pod ścianą tkwiło przykucnięte jakieś młode towarzystwo. Brylowała wśród nich bardzo brzydka Japonka. Janusz był zdegustowany.

- Włodek – rzekł do mnie. - Wypijmy po jednej *sake* i znikajmy stąd, bo smętnie tu...

Okazało się jednak, że trafiliśmy na fajne towarzystwo. Zaczęło się od tego, że najpierw właściciel knajpy przyleciał do nas z piwem, a gdy zaczęliśmy protestować, że wolimy sake, okazało się, iż tu taki zwyczaj. To znaczy - trzeba wypić piwo, które funduje bar! Nie opieraliśmy się, ponieważ zwyczaje trzeba szanować, czyż nie?

W ten prosty sposób w dalszym ciągu wieczoru sake popijaliśmy piwem, co dawało całkiem przyjemne efekty. I znowu wszyscy wokół chcieli wiedzieć, skąd jesteśmy. Mieliśmy jednak trochę szczęścia, ponieważ jeden z elegancko ubranych gentlemanów nieco dukał po angielsku. Ponieważ rozmawiało nam się teraz łatwiej, atmosfera szybko zrobiła się przyjacielska. Z czasem aż tak przyjacielska, że inny gentleman zaczął nam stawiać sake, zaś gospodyni częstować ślimakami i sałatkami.

Po kilku godzinach moja opinia na temat Japonii i Japończyków uległa zdecydowanej poprawie, o czym nie omieszkałem powiadomić Janusza, kiedy wreszcie wytoczyliśmy się na ulicę.

Nazajutrz załadowaliśmy koks na *full*, po czym *„Alba”* ruszyła na ocean. Szczęśliwie udało mi się wywalczyć z *Ocean Routes* trasę południową, bo chcieli nas wysłać na północ, gdzie właśnie grasowały sztormy. Dzięki wywalczonej trasie przepłynęliśmy Pacyfik w dwadzieścia pięć dni, delektując się piękną pogodą i basenem. W sumie były to wspaniałe dni, wypełnione radością spokojnej oceanicznej żeglugi, ponieważ oprócz słońca i basenu zaliczyliśmy jeszcze *karaoke* na rufie i video. Byłaby więc pełnia szczęścia, gdyby nie komputerowe wirusy, które nieustannie zatruwały mi życie, podobnie jak lądowa biurokracja, która nie zna umiaru ani litości.

W Wigilię Bożego Narodzenia dotarliśmy wreszcie do Kanału Panamskiego. Kucharz rwał sobie ostatnie włosy z głowy, bo mu kazałem przygotować dwanaście

wigilijnych potraw, a prowiantu mieliśmy skąpo z racji przysłowiowej japońskiej drożyzny. Żarcia zakupiłem bowiem tylko tyle, aby dojechać do Nowego Orleanu. Jednak Wigilia nam się udała. Co prawda kucharz dziwił się, dlaczego w Wigilię nie jemy mięsa, ale bardzo się postarał z potrawami. Upiekł nawet opłatek! Co prawda barszczyk był kwaśny, jak cholera, a pierogi się rozleciały, lecz atmosfera była prawdziwie wigilijna. Nauczyłem bowiem Filipińczyków dzielenia się opłatkiem, a potem wspólnie śpiewaliśmy kolędy. Przez co się wydało, że znali tych kolęd więcej od nas. Mimo wszystkich świątecznych radości, nie mogłem sam siebie oszukiwać.

Boże Narodzenie z dala od bliskich i ojczyzny to już nie jest to. Te kilka godzin wspólnego świętowania nastroiło mnie melancholijnie, a duszę wypełniło smutkiem. Myślami byłem daleko od Pacyfiku.

Nowy Rok powitaliśmy już w Nowym Orleanie, na River Walk. Podziwiałem oczywiście wspaniałe fajerwerki. Poszaleliśmy też na French Quoter. A kiedy uderzyła północ, wszystkim wokół życzyliśmy *Happy New Year 2003*! Z sylwestrową szklaneczką w dłoni, zastanawiałem się nad najbliższymi planami. Czekały mnie drobiazgi. Miałem bowiem tylko wyładować koks, załadować paszę sojową, przepłynąć dwa oceany, od Afryki do Indonezji, i po trzydziestu ośmiu dniach żeglugi i półrocznym kontrakcie wylądować wreszcie w Jakarcie, skąd czekał mnie wytęskniony odlot do domu. Te błogie plany zatruwała mi myśl o indonezyjskich piratach i skorumpowanych celnikach, z którymi będę się musiał zmierzyć. A jak mi się to udało – to już w następnym opowiadaniu.

**Po latach, dnia 23.01.2016r. na czacie Facebooka otrzymałem piękne słowa!**

*Witam serdecznie, Panie kapitanie... mam nadzieję, że pamięta mnie Pan z m/v „Alba" 2002/2003 rok byłem tam za kadeta maszynowego. To był mój pierwszy statek w karierze i bardzo dobrze Pana wspominam. Nie ma już takich kapitanów. Takich ludzi się nie zapomina. Cieszę się, że zaakceptował pan moje zaproszenie. Życzę dużo zdrowia. Paweł Zalewski*

Warto więc być dobrym człowiekiem- pomyślałem.

## SAILOR'S LIFE

Pewnego dnia pływając po Mississippi, wpadłem na pomysł stworzenia międzynarodowej marynarskiej biblioteki. Przetłumaczyłem na język angielski i hiszpański kilkanaście moich opowiadań. Następnie poprosiłem moje kolejne międzynarodowe załogi o przetłumaczenie ich z języka angielskiego na swoje języki. Potem zebrałem te tłumaczenia w jedną międzynarodową książkę w sześciu językach, po polsku, angielsku, chińsku, filipińsku *(tagalog)*, grecku i hiszpańsku. Zrobiłem okładkę z nawigacyjnej mapy, pokostowanej i lakierowanej. W maszynie dorobiłem miedziane blaszki i śruby łączące tę książkę. Dodałem do tego specjalną lakową pieczęć i tak powstała oryginalna książka, którą nazwałem: *„Sailor's Life"* .

Kiedy zawinęliśmy znowu do Nowego Orleanu, podarowałem tę książkę portowemu księdzu, który regularnie odwiedzał wszystkie statki i zapraszał załogi do swojej katolickiej misji. Ksiądz Chris Garet zaciekawił się bardzo moją ideą międzynarodowej

marynarskiej biblioteki. Ucieszył się i powiedział, że dobrze się składa, bo niedługo będzie międzynarodowy zjazd 600 delegatów Katolickich Misji i Domów Marynarza z całego świata, to on przedstawi tam tę moją ideę. Dodał też, że tę moją książkę przetłumaczą jego wierni na wszystkie języki świata, bo przecież u niego w kościele zbierają się wierni z całego świata.

Następnym rejsem dowiedziałem się, że delegaci byli zachwyceni moim pomysłem i książka już jest tłumaczona na inne języki. Będzie także rozsyłana do Misji i Domów Marynarza na całym świecie i ukarze się w Internecie. Do tej międzynarodowej marynarskiej biblioteki będą także pisali inni marynarze, a ich opowiadania będą tłumaczone na wszystkie języki świata. Ucieszyłem się! Pomyślałem, że może kiedyś przeczytam opowiadanie chińskiego kapitana, przetłumaczone na język polski.

Moje marzenie się spełniło. A potwierdzenie, że to działa usłyszałem, kiedy to po paru latach spotkałem w kraju moich marynarzy.

- Witamy naszego kapitana! – ucieszyło się kilku moich byłych marynarzy.

- Witam! Cieszę się, że Was widzę w zdrówku – odpowiedziałem z uśmiechem.

- Panie kapitanie, byliśmy w Indonezji i ksiądz w Domu Marynarza spytał nas skąd jesteśmy? To odpowiedzieliśmy, że z Polski. Na to on przyniósł nam do poczytania pańską książkę w kilku językach.

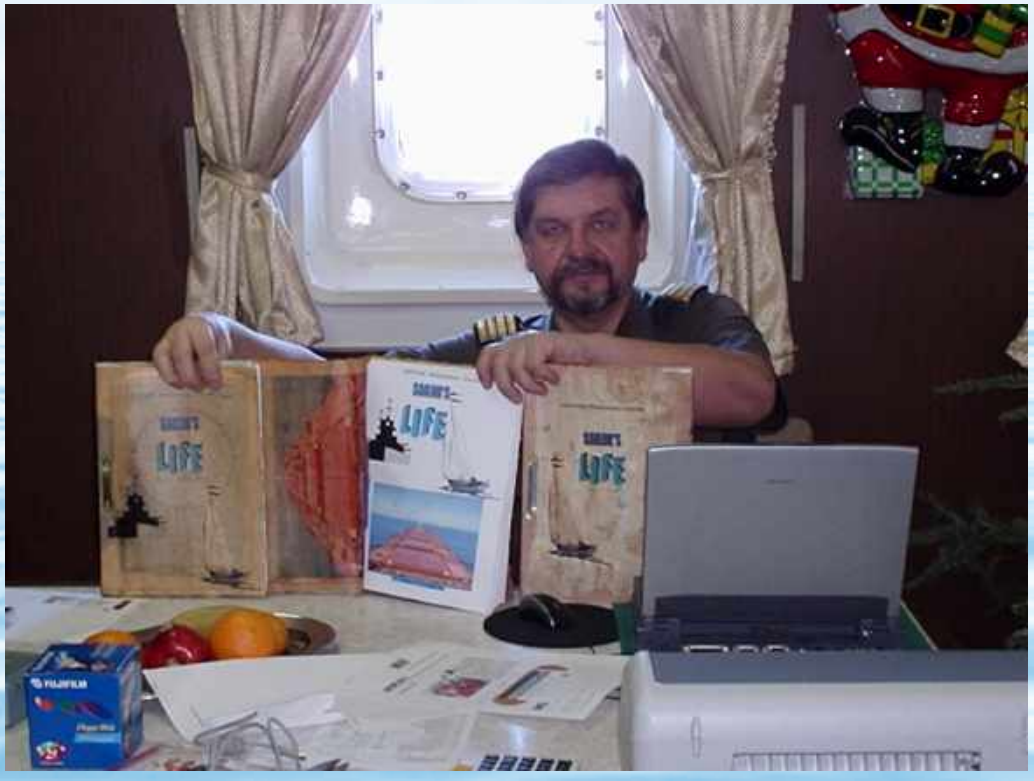
- Cieszę się! Znaczy, że moja idea międzynarodowej marynarskiej biblioteki działa! -wykrzyknąłem uradowany.

*Moja książka „Sailor's Life".*

# INTERNATIONAL SAILOR'S BOOK

## *STORIES BY CAPTAIN WŁODZIMIERZ GRYCNER:*

1 BERBERYJKI */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/GREEK/CHINESE*
2 KAPITAN RDZA /*POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
3 ŚMIERĆ KAPITANA */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/GREEK/SPANISH/ CHINESE*
4 THE WHISTLE */GREEK/*
5 M/V " CARE " */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
6 JUDY */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/GREEK/CHINESE/*
7 JAK ZOSTAŁEM KAPITANEM */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
8 MAYDAY "NIEWIADÓW" */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
9 MAYDAY LAST TIME */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
10 MISSISSIPPI */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
11 SAMOTNY ŻEGLARZ */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*
12 AMERYKA */POLISH/ENGLISH/TAGALOG/CHINESE*




*Moja książka ,,Sailor's Life.*

# SEAFRARER'S PRAYER

**O GOD, I ASK YOU TO TAKE ME INTO YOUR**

**CARE AND PROTECTION ALONG WITH ALL**

**THOSE WHO SAIL ON SHIPS. MAKE ME**

**FAITHFUL IN THE TIME OF ROUTINE, AND PROMET TO DECIDE AND COURAGEOUS TO ACT IN ANY TIME OF CRISIS.**

**PROTECT ME IN THE DANGERS AND THE PERILS OF THE SEA; AND EDEN IN THE STORM, GRANT THAT THERE MAY BE PEACE AND CALM WITHIN MY HART.**

**WHEN I AM FAR FROM HOME, FAR FROM LOVED ONES, AND FAR FROM THE COUNTRY WHICH I KNOW, HELP ME TO BE QUITE SURE THAT, WHEREVER I AM, I CAN NEVER DRIFT BEYOND YOUR LOVE AND CARE.**

**TAKE CARE OF MY LOVED ONES IN THE DAYS AND WEEKS AND MONTHS WHEN I AM SEPARATED FROM THEM, SOMETIMES WITH HALF THE WORLD BETWEEN THEM AND ME.**

**KEEP ME TRUE TO THEM AND KEEP THEM TRUE TO ME ; AND EVERYTIME THAT WE HAVE TO PART, BRING US TOGETHER IN SAFETY AND LOYALITY AGAIN.**

**THIS I ASK FOR YOUR LOVE'S SAKE.**

# ŚMIERĆ KAPITANA

Staliśmy na redzie portu, w którym trwała wojna. Od afrykańskiego lądu dzień i noc dochodziły odgłosy strzelaniny. Było duszno i gorąco, bo statek nie miał klimatyzacji, a na dodatek 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. Załoga nie mogąc spać w gorących kabinach, krążyła po statku w oczekiwaniu na napad piratów.

Któregoś lepkiego popołudnia na mostku pojawił się kapitan (Niemiec) ze sznurkiem w ręku.

Potrząsnął sznurkiem przed oczami II oficera – 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. Steward – Filipińczyk, biegał po statku, jak opętany krzycząc:

- 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. - Co my teraz zrobimy?

Byłem *chiefem*, więc objąłem dowództwo. Na początek poinformowałem załogę o samobójstwie kapitana. Zadzwoniłem też do Hamburga, do armatora i jego rodziny, która poprosiła o deportację ciała. Potem próbowałem załatwić to przez naszego agenta, ale zniknął na kilka upalnych dni. Pojawił się na ukaefce po pięciu dniach, 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 specjalnej metalowej trumny...

W ten sposób martwy kapitan nadal leżał w swojej nagrzanej kabinie.

Upchnięcie go w prowiantowej chłodni razem z mięsem nie wchodziło w rachubę.

Mieliśmy jeszcze małą lodówkę, ale okazała się za ciasna dla byłego dowódcy. Któregoś dnia kucharz – Filipińczyk zaproponował mi, że go potnie na kawałki, ale pomysł ten wydał mi się odrażający.

- Kapitan musi pozostać w całości... w jednym kawałku – stwierdziłem, nie będąc pewny co ten kucharz kombinuje - może kapitańską zupę.

Musiałem jednak coś zrobić, ponieważ słodkawy zapach wędrował już po pokładzie. Całymi dniami wisiałem więc na ukaefce, aż w końcu polecono mi zrobić 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 z zapasowej kabiny 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 wypłynęliśmy na pełne morze. W trakcie tej 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, obciążoną ciężkimi szaklami i przykrytą niemiecką flagą. W krótkich słowach pożegnałem zmarłego, podnosząc jego zalety. Następnie odczytałem wybrany Psalm z 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.

- Jezus Maryja! – darł się histerycznie steward.

- Alarm szalupowy! Ratujmy kapitana!– krzyknąłem.

Marynarze rzucili się do szalupy i błyskawicznie spuścili ją na wodę.

Potem podpłynęli do ciała i zahaczyli je bosakiem i wciągnęli do środka.

Niebawem były dowódca znowu był wśród nas.

- No i co teraz z nim zrobimy? – 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.

Wróciliśmy na kotwicę. Wkrótce ciało było suche na pieprz i problem powrócił. Przykryliśmy martwego kapitana prześcieradłem, a załoga omijała to miejsce chodząc druga burtą. Po cichu zabobonni Filipińczycy szeptali, że kapitan jeszcze wstanie.

Resztę dnia zajęło mi zastanawianie, jak pochować kapitana.

Nagle zapukał do mojej kabiny cieśla:

- Panie kapitanie, mam pomysł jak pochować kapitana - pisnął nieśmiało.

- *„Fucking shit"!!!* Już jedną trumnę zrobiłeś!. Mówiłem ci, żebyś włożył ciężkie szakle w kapitańskie nogi! - wykrzyknąłem.

-"*Sir*, ja włożyłem ciężkie szakle, ale zapomniałem je przywiązać do kapitańskich nóg. Ale teraz *captain* mam naprawdę dobry pomysł – popiskiwał *fiter*.

- OK.! Mów! – zgodziłem się.

- *Sir*, mamy w ładowniach stalowe rury – dodał.

- Może odciąć kawałek jednej z nich? To szerokie rury, „Stary" swobodnie się zmieści...

- Mów dalej- niezła myśl pomyślałem...

- Ale boki musisz dobrze zaspawać – dodałem.

- *Captain* zrobi się też kilka dziur, aby rura zatonęła...

I tak właśnie zrobiliśmy. Ceremonia została powtórzona.

***- Let go pipe!*** –wydałem polecenie.

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

Znowu ten cholerny cieśla *spieprzył* robotę, przedtem nie przywiązał szakli do nóg kapitana, a teraz wywiercił za małe dziury w rurze – 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 wreszcie utonęła.
Były dowódca spoczął 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 lądu, skąd dolatywały odgłosy wojny.
Teraz to ja byłem kapitanem! Tak bywa w marynarskim życiu...

## DEATH OF A CAPTAIN

Our month at anchor on the road of Africa port was lasting horribly long. There was a war somewhere far away from the ship, but we could sometimes hear shooting sounds. We did not have a valuable cargo, so we had not been visited by pirates until now, but the atmosphere of expectation was very heavy.

Nobody knew how long we would have to wait for entry to the port.

The crew was not sleeping well in the hot cabins, and waited for a pirate attack.

One day the captain came to the bridge, carrying a piece of line and stated:

„I am going to hang myself."

The Second Officer, a Filipino, answered with a smile:

„Yes, sir."

But after a few hours we found out the captain was not joking, and he hanged himself in his bath.

The Filipino steward, who found him, was running like mad around the ship shouting: „The captain hanged himself!!! The captain hanged himself!!!"

When we cut down the captain, the story got out. We couldn't rescue him because he was already gone.

„Jesus, Mary," groaned the weeping Filipino steward, „what will we do now??"

As Chief Officer, I took over command of the ship and began informing everybody concerned about what had happened. The captain's family was living in Hamburg. They asked for the body to be sent to them. The ship owner and I tried to settle this through the local agent. A few days passed with no success.

After 5 days of pressing, the agent declared he could not settle deportation of the body.

„There is a war; plenty of bodies lie on the streets. I cannot get the special metal coffin," lamented the agent.

The captain lay in his hot cabin because we could not put the body into the provisions refrigerator together with the meat. We had a small refrigerator, but it was not large enough for the captain.

One day the Filipino cook proposed to me that he cut the body into small parts so that it would fit into the refrigerator, but I would not agree.

The captain should remain in one piece- I said –I thought, maybe he wants prepare Captain's soup...

But the stinking smell of the body was spreading throughout the ship.

At last, Hamburg sent a recommendation: to arrange a burial at sea.

I did not have any experience or practice with such a ceremony. So I called on the Filipino fitter and instructed him to make a coffin.

„But captain," he said," we have no material to make a coffin!"

„Perhaps we have a tarpaulin?" I asked.

„No Sir, we do not have that either!" he responded.

„So just tear out a piece of the wall from the spare cabin and nail it together as a coffin, only load him well in the legs."

„Yes sir," answered the fitter with a smile.

After two days the coffin was finished. I heaved up the anchor and we sailed to the open sea. After an urgent study of the Bible, I chose a fragment which seemed to be appropriate under the circumstances. Loaded with heavy shackle and covered with a German flag, the coffin stood on the port side of the main deck.

All the crew was on the ship's side. I began the ceremony by praying for our captain. I read a suitable Psalm from the Bible and then ordered:

„Let go the coffin!!" just as I would for dropping anchor.

The coffin hit the water and broke into small parts. The captain floated out onto the surface of the water.

„Jesus, Mary," the steward swore to himself hysterically, and the rest of the crew became alarmed.

„Alarm! Boat Drill! Let's save the captain!" I shouted.

Filipinos threw themselves into a lifeboat and lowered it into the water very quickly. They caught the captain with a boat hook and drew the body into the lifeboat. We picked up the lifeboat and the captain was with us again.

„What do we do with him now?" asked the boatswain.

„Put him on the deck and let him dry," I said, confused.

We returned to anchorage. The captain lay on the deck and dried quickly in the tropical sun. Covered by a white sheet, his body was not disturbed.

The Filipinos walked on the other side of the ship, frightened that he would wake up. During the next few days I thought intensely about how to make a coffin, when suddenly the fitter knocked on my door.

„Captain, I have a good idea how to hide the Captain," he squeaked.

„Fucking shit!!! You already did one coffin. I told you to put heavy shackles in the captain's legs!" I shouted angrily.

„Sir, I put on shackles, but unfortunately I did not fasten them to the captain's legs. But this time captain I have a really good idea."

„OK. Go ahead."

„Captain, in hold number two we have in our cargo one steel pipe. I will cut that pipe and we can put the „Old Man" into this pipe."

„Not a bad idea," I thought. „OK," I agreed, „but after you cut, you have to weld both sides."

„Of course captain, we will make some holes in the pipe, so that it will sink."

„OK," I said," take some people and do it that way."

Just like the first time, we repeated the ceremony.

„Let the pipe go!” I ordered. But the pipe did not sink.

We sailed about two hours following the drifting pipe.

The frightened Filipinos said the captain would not sink, he would swim to Hamburg. Finally, water started to penetrate the pipe through the small holes and the Captain sunk into the Atlantic Ocean, far from his own country, close to an unfriendly African land.

Everything can happen at sea...and that is the sailor’s life...

## 船长之死 (Death of a Captain)

在非洲港口抛一个月的锚，时间简直长的可怕。
岸上很远的地方在打仗，我们可以听到来自岸上的枪声。
我们没有什么值钱的货物，也正因为如此，海盗到现在一直没有光顾我们，但是海盗即将到来的气息却非常重， 没有人知道我们还会继续等多久。
船员们整夜晚呆在闷热的房间里却无法睡觉， 他们在等待着海盗的袭击。
有一天船长到驾驶台， 手里拿着一条绳子，非常肯定的说：
– 我要上吊自杀。
– 是的，先生。 菲律宾二副微笑回答。
但是在几小时之后事情真的发生了， 船长并没有开玩笑，他在他自己的房间里上吊自杀了。
最先发现他的菲律宾大台 ，发疯似的在船周围奔跑而且呼喊：
– 船长上吊自杀了!!! 船长上吊自杀了!!!
当我们把船长放下来的时候，发现已经太晚了，船长已经死了。
– 上帝， 天啊， – 菲律宾大台一边哭一边呻吟着 – 我们该怎么办?
作为大副的我开始接管船舶，我开始通知所有有关方， 告诉他们这里发生的事情， 船长的家在德国，家属要求遗体运回德国 ，船东和我试着通过当地代理来安排， 但过了几天仍不见动静，在催促了 5 天之后，代理肯定回答， 他无法安排把遗体运回德国。
-这里在打仗， 街道上有很多尸体， 我不能够特殊， 金属棺材 – 哀悼的代理。
船长躺在他闷热的房间里，因为我们不能把他和其他肉类一起放进伙食冰库。
我们有一台小的电冰箱，但是不能把船长整个装进去。 有一天菲律宾厨子对我提议要把船长切成小块，然后或许可以把他装到这台电冰箱里。 但被我断然否决了，船长的遗体应该保持完整。
身体腐败的味道在船的周围散布。
最后， 汉堡方面发了一个推荐方法：安排海葬。
我没有任何关于海葬仪式的经验 因此我叫来菲律宾铜匠，命令他造一个棺材。
– 但是船长， 我们没有任何材料来造棺材！ – 铜匠叫起来
– 也许我们有防水帆布? – 我问。
– 也没有！船长
– 从多余房间的墙壁上拆掉几块板钉到一起，能把腿脚装进去就行了。
– 好的， 先生 – 铜匠面无表情的回答
在二天棺材准备好之后， 我绞起锚，把船开到 “外海”。
在紧急研究了圣经之后，我选择了一段， 我觉得用在这个场合比较适当。

加装了很重的卸扣和盖着德国国旗的棺材已经放在左舷主甲板上，
所有船员都等候在船边。
我开始了典礼，为我们的船长做祈祷。
我读了圣经的圣诗， 之后:
– 抛掉棺材!!! – 我命令（ 相同的方法如抛锚)。
棺材入水时被撞碎成小块，片刻后，船长从水面浮了出来。
– 上帝，天啊!!! – 大台歇斯底里的叫着，大家都惊呆了。
– 警报！救生演习！我们来救船长！– 我大叫。
菲律宾人非常快地进入救生艇并把艇放到了水面。
他们抓到了船长， 用艇钩钩住把他拉进救生艇内，我们收起救生艇， 船长又和我们在一起了。
– 现在该怎么办? – 水手长问。
– 把他放在甲板上， 先把他晒干– 我不置可否。
我们返回了锚地
在热带的太阳照射下，船长在甲板上很快被晒干了。
由于他的身体被白布裹着， 所以并没有什么大的损坏。
菲律宾人只在船的另一舷， 害怕他会醒过来。 。
- 接下来的一整天正当我努力思考着该如何造棺材时， 铜匠来敲我的门：
- 船长， 我有一个好的主意该如何装船长 – 他叫道。
– 去他妈的!!! 你已经做了一个棺材。 我告诉你要把重的卸扣绑在船长腿上– 我生气的喊道。
– 先生，我放了卸扣， 但是很不幸地我没有把它们绑到船长的腿上…
– 但是船长，这次我有一非常好的主意…
- 好。 讲出来!!!
– 船长，在二舱货物中有钢管，我去割一段，然后我们把 “老头”装到这个管子里。
– 注意到是不错 ，我想…
– 好，我同意 – ，但是在你割了之后，两端必须焊好。。
– 当然船长，我会在管中割一些洞，让它会沉下去。
– 好， 去叫人就这样做。
和第一次一样，我们重复了典礼:
– 抛管子!!! – 我命令。
但是管子却不下沉…
我们大约拖着管子航行了二个小时…， 受了惊吓的菲律宾人说， 如果船长沉不下去，他将游回汉堡 – 。
最后，水通过小孔灌进管子，船长沉入了大西洋， 远离自己的国家 – 接近很不友善的非洲土地。
在海上什么事都会发生…，这就是水手的生活。

格雷兹勒 船长

*My stories also translated by: XU WAN ZHONG - Chief Oficer.*

*Chief Stew. /RO Lin Jing Jie also translated my stories from English to Chinese.*

*Deng Wei also translated my stories from English to Chinese.*

# ANG PAKAMATAY NG KAPITAN (Death of a Captain)

Ang isang buwang pagkaka-angkorahe sa isang puerto sa **AFRICA** ay sadya namang napakatagal. Mayroong giyera sa may kalayuan ngunit maririnig ang mga putukan na nagmumula doon. Wala kaming mga kargamentong mahalaga o mamahalin kaya't hanggang ngayon ay di pa rin kami inaakyat ng mga pirata, pero napakataas ng aming espektasyon na ano mang oras ay pwede silang sumalakay. Walang sino mang nakakaalam kung hanggang kailan kami maghihintay papasok ng puerto. Ang buong tripulante ay halos di natutulog sa gabi sa kanilang maiinit na kabina para sa pagbabantay sa **pag-atake ng mga pirata**.

Isang araw umakyat si Kapitan sa fuente na may hawak na tali at sinabing:

**-Magbibigti ako**

-Sige Kapitan, ang tugon naman ng natatawang Segundo Opisyal, isang Filipino

Pero pagkaraan ng ilang oras nalaman ng lahat na di pala nagbibiro si Kapitan at tinutuo ang kanyang sinabi, dahil bigla na lamang nagtatakbo ang Filipino steward at nagsisigaw na:

**-Nagbigti si Kapitan!!!, Nagbigti si Kapitan!!!**

Nadatnan naming nakabitin siya sa kanyang banyo, pinilit naming tulungan siya at putulin ang tali sa kanyang leeg, ngunit huli na ang lahat dahil binawian na ng buhay si kapitan

**-JESUS MARIA,** ang nausal ng naiiyak na steward at tinanong kung ano ang aming gagawin

Bilang Primero Opisyal ako na ang namuno sa barko at sinabihan lahat ng kinauukulan tungkol sa nangyari, kabilang na rito ang pamilya ng Kapitan na nakatira sa Hamburg at naki-usap sila na kung maari ay ipadala ang bangkay sa kanila. Ako at ang nagmamay-ari ng barko ay naki-usap sa Ahente tungkol ditto. At pagkatapos ng limang araw ay nakatanggap ako ng sagot mula sa ahente na hindi niya kayang gawin ang aming gustong mangyari at sinabing:

-Mayroong giyera dito sa amin at napakaraming bangkay na nagkalat sa mga daan at hindi ko kayang kumuha ng espesyal na kabaong para sa inyong kapitan.

Ang bangkay ng kapitan ay naiwan na nakaratay sa kanyang mainit na kabina, di naman namin siya pwedeng ilagay sa provision room kasama ang mga pagkain.

Meron kaming maliit na refregirator ngunit di naman siya kasya doon.

Isang araw nagsabi sa akin ang Filipino cook na puputol-putulin na lang daw niya ang bangkay ni Kapitan upang sa ganon ay magkasya siya sa kanyang ref ngunit tumanggi ako at sinabing ; Kailangang manatiling buo si Kapitan

Ilang araw pa ang nakalipas ay nag-uumpisa ng mangamoy ang bangkay ng kapitan sa boong barko. Sa wakas, nagpadala na rin ang Hamburg ng pahintulot para sa isang

**SEA FUNERAL.**

Wala akong karanasan sa ganitong klaseng seremonya kaya't tinawag ko si fitter at inutusang gumawa ng kabaong;

-Pero kapitan wala tayong sapat na gamit para gumawa ng ataul ang sagot niya.

Baka meron tayong tolda?- tanong ko

Sir, wala rin!

-magbaklas ka na lamang ng dingding sa mga bakanteng kabina at iyon ang gawin mong ataul basta magkasya lamang si Kapitan-utos ko

-Yes Sir ang sagot naman niyang may ngiti

At pagkatapos ng dalawang araw natapos na ang ataul, binunot namin ang angkla at naglayag patungo sa gitna ng dagat.

-Pagkatapos ng maikling pag-aaral ng **BIBLYA** pumili ako ng isang birsikulo na siyang nararapat sa ganitong sitwasyon

-Puno ng mabibigat na bakal at nababalutan ng bandilang Alemanya ang ataul, sa may main deck sa pabor,habang ang mga tripulante naman ay naghihintay.

-Inumpisahan ko ang seremonya ng pagdadasal para sa aming Kapitan, binasa ko ang isang **SALMO** sa **BIBLYA**, at pagkatapos:

-I-arya ang kabaong!!!-utos ko. ( gaya ng paghuhulog sa angkla)

Ang kabaong ay bumagsak sa tubig at sa di inaasahan ay nawarak sa maliliit na piraso at ang Kapitan ay lumutang sa ibabaw ng dagat.

-**HESUS MARIA** ang sigaw ng steward at ang lahat ng trepulante ay nabigla

**ALARM! BOAT DRILL! Sagipin natin ang Kapitan!-** Ang sigaw ko.

Ang mga Filipino ay dali namang sumakay sa lifeboat at binaba ito sa dagat, kinuha nila si Kapitan sa pamamagitan ng boat hook at isinakay sa lifeboat. Iniangat naming muli ang lifeboat sa barko at ang Kapitan ay muli na namang nasa amin.

-Anong gagawin natin ngayon ? ang tanong sa akin ng Maestro amo.

-Hayaan nyo muna syang nakahiga d'yan at matuyo ang sagot ko namang natutuliro.

At bumalik kami sa angkorahe.

Hinayaan naming nakahiga ang labi ni Kapitan sa main deck,na madali naming natuyo sa sikat ng araw habang natatakpan ng puting tela at di naiisturbo,Ang mga Filipino ay naglalakad sa kabilang parte ng barko't natatakot na baka bumangon muli at magmulto.

Sa sumunod na araw nag-isip ako ng mabuti kung papaano makakagawa ng kabaong, ng biglang kumatok ang fitter sa akin

-Kapitan meron akong naisip na magandang paraan kung papaano natin maiaayos ang bangkay ni Kapitan

-**Fucking shit!!** Gumawa ka na nga nang kabaong at sinabi kong lagyan ng mabibigat na bakal ang kanyang mga paa.

-Sir nilagyan ko kaya lang ay di ko naitali sa kanyang mga paa, pero ngayon Sir maganda na itong naisip ko.

-O'Sige ano yun?

-Kapitan, sa ikalawang bodega meron tayong isang malaking tubo na pwede kong biyakin at ilagay ang bangkay nI **Kapitan** doon.

Naisip ko naman na di masamang ideya.

-OK, pumapayag ako pero siguraduhin mo lang na ma we-welding mo ng maayos ang magkabilang dulo.

-Syempre naman Kapitan at bubutasan ko na rin para lumubog.

-Sige kumuha ka ng tao at gawin nyo na.

At kagaya ng una inulit naming ang seremonya.

-I-arya na ang tubo!!,ang utos ko

Pero ang tubo'y di lumubog, dalawang oras namin na hinihintay ang paglubog

nito…ang mga natatakot na Filipino ay nagwikang di lumulubog ang kapitan dahil lalangoy sya papuntang Hamburg.

At sa wakas, pinasok na rin ng tubig ang tubo at unti-unting lumubog ang Kapitan sa **Atlantic Ocean**

Malayo sa kanyang bayan at malapit sa di kanais-nais na bansa ng Africa.

Nangyayari minsan ang ganitong bagay sa gitna ng dagat…Dahil ito ang buhay ng isang

**MARINO.**

*Story translated to Tagalog by: Sherwin Cinco (first from right side).*

# Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ

**DEATH OF A CAPTAIN**

ΕΝΑΣ ΜΗΝΑΣ ΣΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΕΙΝΑΙ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥΣ
ΚΑΙ Ο ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΠΟΥ ΕΙΔΑΜΕ ΗΤΑΝ,
ΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙ ΑΡΚΕΤΑ ΜΑΚΡΙΑ ΜΑΣ.

ΚΑΠΟΥ ΕΔΩ,ΑΛΛΑ ΑΡΚΕΤΑ ΜΑΚΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΑΣ ΕΙΧΑΝ ΠΟΛΕΜΟ,

ΑΝ ΚΑΙ, ΚΑΠΟΙΕΣ ΣΤΙΓΜΕΣ, ΑΚΟΥΓΑΜΕ ΤΟΥΣ ΗΧΟΥΣ ΑΠΟ ΤΑ ΒΑΡΙΑ ΠΥΡΟΒΟΛΑ ΟΠΛΑ !!! ΣΤΑ ΑΜΠΑΡΙΑ ΜΑΣ ΔΕΝ ΕΙΧΑΜΕ ΠΟΛΥΤΙΜΟ ΦΟΡΤΙΟ

ΚΑΙ ΓΙ ΑΥΤΟ ΔΕΝ ΕΙΧΑΜΕ ΔΕΧΤΕΙ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ ΩΣ ΤΩΡΑ,ΩΣΤΟΣΩ Η ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ ΗΤΑΝ ΒΑΡΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΕΝΗ. ΚΑΝΕΙΣ ΑΠΟ ΜΑΣ ΔΕΝ ΗΞΕΡΕ ΠΟΣΟ ΘΑ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ ΟΣΠΟΥ ΝΑ ΜΑΣ ΑΦΗΣΟΥΝ ΝΑ ΜΠΟΥΜΕ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ.

—ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΕΝ ΚΟΙΜΟΤΑΝ ΣΤΙΣ ΚΑΜΠΙΝΕΣ ΤΟΥ ΑΛΛΑ ΠΕΡΙΜΕΝΕ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ.

ΜΙΑ ΜΕΡΑ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΑΝΕΒΗΚΕ ΣΤΗ ΓΕΦΥΡΑ.....

ΧΑΡΑΞΕ ΜΙΑ ΛΕΠΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΣΕ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΧΑΡΤΙ ΚΑΙ ΕΙΠΕ.....

(( ΘΑ ΑΥΤΟΚΤΟΝΗΣΩ )) !!!

Ο ΦΙΛΙΠΙΝΟΣ ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΙΠΕ ΧΑΜΟΓΕΛΟΝΤΑΣ....ΜΑΛΙΣΤΑ ΚΥΡΙΕ!!! ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΛΙΓΕΣ ΩΡΕΣ ΚΑΤΑΛΑΒΑΜΕ ΟΤΙ ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΕΝΑ ΑΣΤΕΙΟ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ.....ΟΤΑΝ Ο ΦΙΛΙΠΙΝΟΣ ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ ΤΟΝ ΒΡΗΚΕ ΚΡΕΜΑΣΜΕΝΟ ΜΕ ΕΝΑ ΣΧΟΙΝΙ ΣΤΟ ΛΑΙΜΟ ΤΟΥ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΜΠΑΝΙΟ ΤΟΥ.....

ΓΥΡΙΖΕ ΟΛΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΣΑΝ ΠΑΛΑΒΟΣ ΚΑΙ ΦΩΝΑΖΕ..... «Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΚΡΕΜΑΣΤΗΚΕ..

Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΚΡΕΜΑΣΤΗΚΕ » ΠΑΜΕ ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΟΝ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ ΜΑΣ ΕΙΠΑ..... ΑΛΛΑ.... ΗΤΑΝ ΑΔΥΝΑΤΟΝ,Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΕΙΧΕ ΗΔΗ ΦΥΓΕΙ.. ΧΡΙΣΤΕ ΜΟΥ ΤΙ ΘΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΤΩΡΑ ? ΕΛΕΓΕ ΚΛΑΙΓΟΝΤΑΣ Ο ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ.

ΕΓΩ ΗΜΟΥΝ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΑΝΕΛΑΒΑ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΚΑΙ ΑΡΧΙΣΑ ΝΑ ΕΝΗΜΕΡΩΝΩ ΤΟΥΣ ΠΑΝΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΙ ΕΙΧΕ ΣΥΜΒΕΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ.

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ ΖΟΥΣΕ ΣΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΑΝ ΝΑ ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΤΟ ΣΩΜΑ ΕΚΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΤΑΦΗ. Ο ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ ΚΑΙ ΕΓΩ ΠΡΟΣΠΑΘΗΣΑΜΕ ΝΑ ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΤΟ ΣΩΜΑ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑ ΜΑΣ.ΠΕΡΑΣΑΝ ΛΙΓΕΣ ΜΕΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΑΛΛΑ ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΙΚΕΣ ΜΑΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΠΗΡΑΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΟΤΙ Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΗΤΑΝ ΑΔΥΝΑΤΗ ΔΙΟΤΙ Η ΧΩΡΑ ΒΡΙΣΚΟΤΑΝ ΣΕ ΠΟΛΕΜΟ.ΤΟ ΣΩΜΑ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ ΗΤΑΝ ΣΤΗΝ ΚΑΜΠΙΝΑ ΤΟΥ ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΣΑΜΕ ΝΑ ΤΟ ΒΑΛΟΥΜΕ ΣΤΟ ΨΥΓΕΙΟ ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΑ ΚΡΕΑΤΑ,

ΕΞ ΑΛΛΟΥ ΕΙΧΑΜΕ ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟ ΨΥΓΕΙΟ ΚΑΙ ΗΤΑΝ ΑΔΥΝΑΤΟ ΝΑ ΧΩΡΕΣΕΙ ΜΕΣΑ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ!!!

ΜΙΑ ΜΕΡΑ Ο ΦΙΛΙΠΙΝΟΣ ΜΑΓΕΙΡΑΣ ΜΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΕ ΝΑ ΚΟΨΕΙ ΤΟ ΣΩΜΑ ΣΕ ΜΙΚΡΑ ΚΟΜΜΑΤΙΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΧΩΡΕΣΕΙ ΣΤΟ ΨΥΓΕΙΟ....ΦΥΣΙΚΑ ΕΓΩ ΔΕΝ ΤΟ ΕΝΕΚΡΙΝΑ ΛΕΓΟΝΤΑΣ ΤΟΥ ΟΤΙ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΑΛΛΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΣΚΕΦΤΟΜΟΥΝ ΟΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΗΘΕΛΕ ΝΑ ΦΤΙΑΞΕΙ ΚΑΜΜΙΑ «ΣΟΥΠΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ» (( CAPTAIN SOUP)).ΟΙ ΜΕΡΕΣ ΟΜΩΣ ΠΕΡΝΟΥΣΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΣΩΜΑ ΑΡΧΙΣΕ ΝΑ ΜΥΡΙΖΕΙ ΕΝΤΟΝΑ ΚΑΙ Η ΜΥΡΩΔΙΑ ΑΠΛΩΘΗΚΕ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΕΣΤΕΙΛΑ ΛΟΙΠΟΝ ΜΙΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΝΑ ΟΤΙ ΘΑ ΚΗΔΕΨΩ ΤΟ ΣΩΜΑ ΣΤΗ ΘΑΛΛΑΣΑ...ΚΑΛΕΣΑ ΤΟ FITTER ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΙΠΑ ΝΑ ΦΤΙΑΞΕΙ ΕΝΑ ΚΑΛΑΘΙ ΜΕΤΤΑΛΙΚΟ ΓΙΑ ΝΑ ΒΑΛΟΥΜΕ ΜΕΣΑ ΤΟ ΣΩΜΑ....ΕΚΕΙΝΟΣ ΜΟΥ ΕΙΠΕ ΛΥΠΑΜΕ ΚΥΡΙΕ ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΥΛΙΚΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΝΑ ΦΤΙΑΞΩ ΚΑΤΙ ΤΕΤΟΙΟ!!!

--ΜΗΠΩΣ ΕΧΟΥΜΕ ΚΑΝΕΝΑ ΑΔΙΑΒΡΟΧΟ?

--ΡΩΤΗΣΑ,ΟΧΙ, ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ,ΕΙΠΕ ΠΑΛΙ

--Ε.... ΤΟΤΕ ΚΟΨΕ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΛΑΜΑΡΙΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΩΜΑΤΙΟ ΤΩΝ SPARE ΚΑΙ ΦΤΙΑΞΕ ΕΝΑ ΚΑΛΑΘΙ....

--ΕΝΤΑΞΕΙ ΚΥΡΙΕ,ΕΙΠΕ ΚΑΙ ΕΦΥΓΕ ΧΑΜΟΓΕΛΟΝΤΑΣ.ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΔΥΟ ΜΕΡΕΣ ΤΟ ΚΑΛΑΘΙ ΗΤΑΝ ΕΤΟΙΜΟ,ΣΗΚΩΣΑΜΕ ΑΓΚΥΡΕΣ ΚΑΙ ΦΥΓΑΜΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΟΙΧΤΗ ΘΑΛΛΑΣΑ.ΑΡΧΙΣΑ ΝΑ ΨΑΧΝΩ ΤΗ ΒΙΒΛΟ ΓΙΑ ΝΑ ΒΡΩ ΕΝΑ ΣΗΜΕΙΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΕΜΑΣ ΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ.ΜΕΤΑΦΕΡΑΜΕ ΤΟ ΚΑΛΑΘΙ

(ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΗΤΑΝ ΠΟΛΥ ΒΑΡΥ) ΣΤΗΝ ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΣΚΕΠΑΣΜΕΝΟ ΜΕ ΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.

ΟΛΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΗΤΑΝ ΕΚΕΙ !!!

ΑΡΧΙΣΑ ΝΑ ΔΙΑΒΑΖΩ ΨΑΛΜΟΥΣ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΒΛΟ, ΚΑΙ ΕΙΠΑ ΕΜΠΡΟΣ..... ΠΑΜΕ ΓΙΑ ΤΟ ΚΑΛΑΘΙ...ΚΑΘΩΣ ΣΗΚΩΣΑΜΕ ΤΟ ΚΑΛΑΘΙ ΕΣΠΑΣΕ ΕΝΑΣ ΓΑΝΤΖΟΣ ΕΠΕΣΕ ΤΟ ΚΑΛΑΘΙ ΣΤΟ ΝΕΡΟ ΚΑΙ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΕΠΕΠΛΕΕ ΣΤΗ ΘΑΛΛΑΣΑ.

ΧΡΙΣΤΕ ΜΟΥ!!!ΦΩΝΑΞΕ Ο ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΠΙΑΣΕ ΥΣΤΕΡΙΑ...

ΕΝΩ ΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΣΗΜΑΝΕ ΑΛΑΡΜ ΚΑΙ ΕΡΙΞΑΝ ΤΗ ΒΑΡΚΑ

LIFE BOAT ΣΤΟ ΝΕΡΟ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΓΡΗΓΟΡΑ.ΕΝΑΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΟΣ ΚΑΤΕΒΗΚΕ ΜΕ ΤΗ ΒΑΡΚΑ ΚΑΙ ΜΕ ΕΝΑ ΣΧΟΙΝΙ ΕΠΙΑΣΕ ΤΟ ΣΩΜΑ ΤΟΥ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΕΒΑΣΕ ΣΤΗ ΒΑΡΚΑ. ΑΝΕΒΑΣΑΜΕ ΓΡΗΓΟΡΑ ΤΗ ΒΑΡΚΑ ΚΑΙ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΗΤΑΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΜΑΖΙ ΜΑΣ.

—ΤΙ ΘΑ ΚΑΝΟΥΜΕ ΤΩΡΑ? ΡΩΤΗΣΕ ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΗΣ,--

--ΒΑΛΤΕ ΤΟΝ ΣΤΟ DECK ΝΑ ΣΤΕΓΝΩΣΕΙ,ΕΙΠΑ,ΚΑΙ ΣΚΕΠΑΣΤΕ ΤΟΝ ΜΕ ΕΝΑ ΛΕΥΚΟ ΣΕΝΤΟΝΙ.ΓΥΡΙΣΑΜΕ ΣΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΚΑΙ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΕΙΧΕ ΣΤΕΓΝΩΣΕΙ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΡΟΠΙΚΟ ΗΛΙΟ...ΕΝΩ Ο ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ ΠΕΡΠΑΤΟΥΣΕ ΝΕΥΡΙΚΑ ΣΤΗΝ ΑΛΛΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΦΟΒΟΥΜΕΝΟΣ ΜΗΠΩΣ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΣΗΚΩΘΕΙ ΟΡΘΙΟΣ. ΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ ΧΤΥΠΗΣΕ ΤΗΝ ΠΟΡΤΑ ΜΟΥ Ο FITTER ΚΑΙ ΜΟΥ ΕΙΠΕ.....ΕΧΩ ΜΙΑ ΚΑΛΛΗ ΙΔΕΑ,ΣΤΟ ΔΥΟ ΤΟ ΑΜΠΑΡΙ ΕΧΟΥΜΕ ΦΟΡΤΙΟ ΣΩΛΗΝΕΣ,ΣΚΕΦΤΗΚΑ ΛΟΙΠΟΝ ΝΑ ΚΟΨΩ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΚΑΙ ΝΑ ΒΑΛΟΥΜΕ ΜΕΣΑ ΤΟΝ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟ !! ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΚΗ ΙΔΕΑ ΕΙΠΑ''''

--ΑΛΛΑ ΠΡΕΠΕΙ ΜΕΤΑ ΝΑ ΤΗΝ ΚΟΛΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ

--- ΜΑ ΦΥΣΙΚΑ ΚΥΡΙΕ...ΕΙΠΕ Ο FITTER, ΑΠΛΩΣ ΘΑ ΑΝΟΙΞΩ ΜΕΡΙΚΕΣ ΤΡΥΠΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΒΥΘΟ.

-–ΕΝΤΑΞΕΙ ΤΟΥ ΕΙΠΑ,ΠΑΡΕ ΜΕΡΙΚΑ ΑΤΟΜΑ ΚΑΙ ΞΕΚΙΝΑ.....ΕΤΣΙ ΛΟΙΠΟΝ ΟΠΩΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ, ΕΙΠΑ ΕΜΠΡΟΣ,ΠΑΜΕ ΓΙΑ ΤΗ ΣΩΛΗΝΑ..!!!

ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΑΜΕ ΓΙΑ ΔΥΟ ΠΕΡΙΠΟΥ ΩΡΕΣ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΣΩΛΗΝΑΣ, Ο ΚΑΜΑΡΩΤΟΣ ΕΙΠΕ, Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΒΥΘΟ,ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ» ΤΕΛΙΚΑ ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΛΙΓΟ ΑΡΧΙΣΕ ΝΑ ΜΠΑΙΝΕΙ ΝΕΡΟ ΣΤΗ ΣΩΛΗΝΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΙΚΡΕΣ ΤΡΥΠΕΣ ΚΑΙ Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΜΑΣ ΚΟΙΜΑΤΕ

ΣΤΟ ΒΥΘΟ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ!!!

ΜΑΚΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ ΤΟΥ, ΚΑΙ ΚΟΝΤΑ ΣΕ ΜΙΑ ΚΑΘΟΛΟΥ ΦΙΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗ ΧΩΡΑ!!!!!

ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΣΥΝΑΙΒΗΣΑΝ ΣΤΗ ΘΑΛΛΑΣΑ.....

ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΖΩΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ!!!!!

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ CAPTAIN

ΚΑΡΟΦΥΛΛΑΚΗΣ W.GRYCNER

ΜΙΧΑΛΗΣ

*ΜΙΧΑΛΗΣ tłumczyył moje opowiadania na Język Grecki.*

# LA MUERTE DEL CAPITÁN

Un mes al ancla en la rada de un puerto africano ha sucedido algo terrible.

Lejana en la orilla la guerra estaba. Nosotros podíamos oír los sonidos de disparos desde tierra.

Nosotros no teníamos una valiosa carga y ciertamente debido a este los piratas no nos visitaron hasta ahora.

Pero el ambiente por la espera era muy desagradable. Nadie sabia cuánto tiempo nosotros esperaríamos por la entrada al puerto.

La tripulación no podía dormir en las noches por el calor en las cabinas y a la espera del ataque pirata.

El Capitán un día entró en el Puente, llevando un pedazo de cuerda, y dijo:

- Yo voy a colgarme.

- Sí, Señor, contestó con la sonrisa invariable en la boca, el segundo oficial Filipino.

Pero después de algunas horas no volvió, y es que ese Capitán no hablaba en broma y él se colgó en su propio baño.

El mayordomo filipino que lo encontró corría como aterrorizado alrededor de la nave, gritando,:

¡Capitán se colgó! ¡Capitán se colgó!

Cuando cortamos la cuerda, no pudímos hacer nada, por él, habia muerto.

¡Jesús, María!! El mayordomo filipino afectado -gemía – ¿qué haremos nosotros ahora?

Como Primer Oficial yo tome el control de la nave y empecé informando a todos los involucrados, sobre lo que pasó.

La familia del capitán en Hamburgo preguntó por la deportación del cuerpo. Envie esta solicitud al dueño de la nave y yo intente conseguir esto a través del agente local. Pasaron unos días de completa ineficacia del agente.

Después de 5 días de espera, él agente confirmó, que él no podía realizar la deportación de cuerpo.

- Aquí estamos en guerra, tenemos bastantes cuerpos en las calles, yo no puedo poner un ataúd especial de metal - lamentó al Agente.

El Capitán se coloco en su caluroso cabina, porque nosotros no podíamos poner el cuerpo en el refrigerador de provisiones junto con la carne.

Teníamos un refrigerador pequeño, por lo que él capitán no entraba del todo.

Un día el Cocinero filipino me propuso que cortará el cuerpo en partes pequeñas y de algún modo lo congelará en ese refrigerador. Pero yo no estaba de acuerdo - afirmando, el Capitán tiene que quedarse de una pieza.

El olor hediondo del cuerpo se había dispersado alrededor de la nave.

Por fin, Hamburgo envió una recomendación: Organizar el Entierro en el Mar.

Yo no tenía en tal ceremonia ninguna práctica. Así que convoqué al Reparador filipino y yo lo instruí en la fabricación de un ataúd.

!Pero Capitán, nosotros no tenemos material para hacer este ataúd! - El Reparador protestó.

¿Quizá nosotros tenemos el tarpaulin? - pregunte.

!No Señor tampoco tenemos!!!

- Sólo utilize pedazos de laminas de la pared de la cabina desocupada y únalos como un ataúd; pero cárguelo bien en las piernas, con bastante peso.

- Sí, Señor - con la sonrisa inconfundible contestó el Reparador.

Después de dos días el ataúd estaba acabado, viramos el ancla, y nosotros navegamos hacia „Mar adentro."

Después de un estudio urgente de la Biblia, yo escogí un fragmento que parecía apropiado para tal circunstancia.

Cargado el ataúd con un grillete pesado ya cubierto con bandera alemana de pie en el lado de la cubierta principal.

Toda la tripulación acudió a la cubierta, al lado de estribor.

Yo empecé la ceremonia orando por nuestro Capitán.

Leí los Salmos convenientes de la Biblia, entonces:

-¡ Atención larga el ataúd!!! - ordené (la misma manera como dejar caer el ancla).

El ataúd pegó el agua y se rompió en partes pequeñas. Posteriormente, el Capitán salió fuera, hacia la superficie del agua.

- ¡Jesús, María!!! – el Mayordomo gritaba histéricamente, y el resto de la tripulación estaba de pie asombrado.

! La alarma! ¡El Bote Salvavidas del barco! ¡Salvemos al Capitán! - grité.

Los Filipinos se subieron al bote salvavidas y muy rápidamente lo bajaron al nivel del mar.

Ellos atraparon al Capitán, con el bichero del bote y colocaron el cuerpo en la cubierta del bote salvavidas. Nosotros izamos el bote salvavidas y el Capitán estaba de nuevo con nosotros.

¿ Qué hacemos ahora con él? - preguntó el Contramaestre.

- Póngalo en la cubierta y procedan a secarlo - dije desconcertado.

Posteriormente volvimos al fondeadero.

El Capitán se puso adelante en la cubierta y se secó rápidamente en el sol tropical.

Cubierto por una funda blanca, su cuerpo no fue molestado.

Los Filipinos sólo pasaban por el otro lado de la cubierta de la nave, temían que él se despertará..

Los próximos días yo pensé cómo hacer el ataúd mas firme, de repente el Reparador golpeó mi puerta.

- Capitán, yo tengo una buena idea de cómo esconder al capitán - comentó.

- ¡ Foucking me cago!!! Usted ya hizo un ataúd. Yo le dije que pusiera los grilletes pesados en las piernas del Capitán - le grité enfadado.

- Si Señor, yo puse los grilletes, pero desgraciadamente yo no los amarre a las piernas del Capitán...

- Pero Capitán ahora yo tengo una idea muy buena...

- OK ¡Prosiga!!!

- Capitán, en la bodega 2 tenemos en la carga una tuberia de acero, cortaré esa tuberia y pondremos al „Viejo" en esta tuberia.

No es mala idea, pensé...

OK. Yo estaba de acuerdo, pero después de que usted corte, usted tiene que soldar y tapar ambos lados.

- Claro Capitán, nosotros haremos algunos agujeros en la cañería, y el hombre se hundirá.

- De acuerdo, usted ocupe a la gente y lo hace de esa manera.

Lo mismo que la primera vez, nosotros repetimos la ceremonia:

- ¡Atención larga la cañería!!!- ordené.

Pero a la tuberia no quería hundirse...

Aproximadamente dos horas nosotros esperamos y la tuberia seguía flotando... asustado el Contramaestre Filipino decía, ese Capitán no se hundirá - él nadará hasta Hamburgo.

Por fin, el agua penetra en la cañería por los agujeros pequeños y Capitán se hundía en el Océano Atlántico.

Lejos de su propio país –cercano a la tierra africana hostil.

Esto sucedió en el mar... y es la vida del marinero.

**Pilotując statki do Szczecina wysłuchiwałem różnych żali i opowieści kapitańskich. Tym razem żalił się ruski kapitan (jego opowiadanie było podobne do mojego):**

- Kapitanie! Nie jest Pan pierwszy i ostatni – przerwałem mu. Życie biegnie dalej i trzeba to przeżyć - próbowałem go pocieszyć.

Ja też swoje przeżyłem, 40 lat na morzu to mówi samo za siebie… Wgram Panu w komputer moje opowiadania z książki, którą wydałem, to Panu „włosy dęba staną".

Kapitan natychmiast zaczął czytać wgrane po angielsku opowiadania i nagle przerwał:

- Panie pilocie toż ja przeżyłem podobną historię, co Pan!

Byłem *chiefem*, jak zamustrował nowy Kapitan. Już na trapie zaczął się do mnie *przypieprzać*…

Myślałem, że go uduszę, ale przecież nie mogłem…

„Stary" chlał wódę, a ja za niego tyrałem. Na dodatek „gwałcił" stewardesę – moją dziewczynę. Aż w końcu wpadł w depresję i któregoś razu powiesił się w kabinie. Jednak akurat wszedł do niego steward i zaczął krzyczeć…

Byłem blisko, wpadłem do jego kabiny, złapałem go za trzęsące się w konwulsji nogi, podniosłem do góry i uratowałem *skurwysyna*… A przecież powinienem go wtedy pociągnąć za nogi i byłby koniec…

Długo jednak nie było czekać, znowu chciał się zabić, siedząc w wannie narobił sobie nożem dziur w brzuchu. Udało się go jednak uratować, wyciągnąłem go z wanny pełnej krwi…

Jak mówią *„co się odwlecze to nie uciecze"*, do trzech razy sztuka, za parę dni nażarł się tabletek i było po nim… Byliśmy w Afryce, tak jak Pan z tym swoim powieszonym kapitanem, też miałem problem co zrobić z ciałem. W końcu zamknąłem go w chłodni rybnej.

Potem zrobiliśmy trumnę i wysłaliśmy kapitana do agenta, żeby ją wysłał do Rosji.

Trumna jednak na drugi dzień wróciła, bo była niedobra… Ale innej nie było, ani my nie mogliśmy zrobić lepszej. Agent znowu odesłał ją na statek, a my znowu do niego…

W ten to sposób kapitan wykonał jeszcze po śmierci kilka podróży… Wreszcie agent znalazł dobrą trumnę i wysłał „Starego" do Moskwy. Na statku wszyscy odetchnęli, wreszcie się go pozbyliśmy… Zapanowało ogólne szczęście… Moją ideę międzynarodowej marynarskiej biblioteki wysłałem w świat do wielu potencjalnie zainteresowanych.

***M/V '' REGINA"*** ***ROTTERDAM 31 March 2005***

***FLYING ANGEL NEWS***
***THE MISSION TO SEAFARERS***
***ST.MICHAEL PATERNOSTER ROYAL,***
***COLLEGE HILL, LONDON EC4R 2RL***

*Dear Sirs,*

*I SEND YOU MY INTERNATIONAL HAND MADE BOOK AND ''CD", DESCRIBING REAL EVENTS FROM MY 40 YEARS OF MY SAILOR'S LIFE. I TRANSLATED 11 FROM MY 60 STORIES ONTO ENGLISH AND MY CREW ONTO TAGALOG (PHILIPPINE), CHINESE AND SOME GREEK AND SPANISH.I WISH TO MAKE AND PUBLISH '' INTERNATIONAL SAILOR'S BOOK " WHICH COULD BE READ BY INTERNATIONAL SHIP'S CREW (AS NOT ALL CREW SPEAKING ENGLISH).*

*MAYBE IT COULD START WITH MY 11 STORIES TRANSLATED FROM ORIGINAL POLISH ONTO FEW LANGUAGES.*

*THIS BOOK COULD BE LATTER DISTRIBUTE TO SEAMEN'S HAUSES, SEAMEN'S MISSIONS, ETC... AROUND THE WORLD. THIS COULD BE BEGINNING*

*OF ''INTERNATIONAL SEAMEN'S FAMILY''.*

*MY IDEA IS TO START: ''INTERNATIONAL SAILOR'S LIBRARY'' LITERATURE OF FACTS- TRUE SAILOR'S STORIES. I BELIEVE THAT SEAMEN ARE INTERNATIONAL AND THEY COULD TO WRITE LOT OF UNBELIEF STORIES, WHICH ACTUALY HAPPENED AT OCEANS AND THEY WILL SEND THEM TO LIBRARY AND INTERNET IN DIFFERENT LANGUAGES. I ASK YOU'RE HELP IN PUBLISHING OF MY BOOK AND SOME STORIES AND IDEA IN DIFFERENT NEWS PAPERS.*

*THIS MY BOOK AND IDEA WAS PRESENTED DURING INTERNATIONAL SEAMEN HAUSES MEETING IN NEW ORLEANS (USA) ON JUNE 2004, BY PORT CHAPLAIN: CHRIS GARRETT (GLOBAL MARITIME MINISTRIES).*

*HOPE YOU WILL ENJOY READING MY BOOK AND ONCE AGAIN MANY THANKS FOR YOUR HELP.*

*YOURS FAITHFULLY*
*MASTER OF M/V ''REGINA''*
*CAPT. WLODZIMIERZ GRYCNER*

# INDONEZJA

*„Ryżowe pola w wodzie mokną, bawoły groblą ciągną wóz"*. Tak śpiewało się w latach mojej młodości, a potem wyszło, że tę piosenkę Janusza Gniatkowskiego znają i śpiewają również w Indonezji. Dobry los zrządził, że w jesieni marynarskiego życia dostałem kolejną szansę oglądania tego ciekawego zakątka świata.

M/v *„Alba"* płynęła z ładunkiem paszy sojowej z Nowego Orleanu do Cigading, leżącym na wyspie Jawa, w Indonezji. Stamtąd do stolicy kraju, Dżakarty, jest około stu dwudziestu kilometrów. W czasie niespełna czterdziestu dni przepłynęliśmy Zatokę Meksykańską i dwa oceany - Atlantycki oraz Indyjski

Pogodę mieliśmy fantastyczną, więc prawie codziennie moczyłem się w statkowym basenie. Najpierw jednak musieliśmy przeżyć ewentualny atak piratów w Cieśninie Sunda, tuż przed Cigading. Kuala Lumpur – gdzie znajduje się centrum informacji o pirackich atakach - poinformowało nas wcześniej o dwudziestu napaściach rocznie, jakie przydarzyły się w tych stronach. Nasza załoga trenowała więc antypirackie alarmy, polegające z grubsza na tym, żeby nie dać się zabić. Poleciłem opór wobec nieuzbrojonych piratów i pospolitych złodziejaszków. Wszakże zabroniłem obrony w stosunku do band, uzbrojonych po zęby.

- Panowie! – tłumaczyłem załodze. - Nasze życie jest najważniejsze. Niech sobie kradną, co tylko chcą...

Pozamykaliśmy więc wszystkie magazynki i nadbudówkę, a nawet rozłożyliśmy na pokładzie węże pożarowe, aby piratów sprawnie polewać wodą. Dwóch wachtowych z ukaefkami nieustannie krążyło po statku i wlepiało wzrok w morze. I to było właściwie wszystko, co mogliśmy w naszej sytuacji zrobić. Żadną bronią nie dysponowaliśmy, zresztą - kto sam strzela, ten może być też ostrzelany. Jedyną naszą bronią były wspomniane węże z wodą pod ciśnieniem, ale także w tym przypadku zaleciłem polewanie piratów bez broni. Wiedziałem jednak, że ostatnio właśnie takich jest najmniej.

*Trenowaliśmy intensywnie polsko-filipińską załogę.*

Ci profesjonalni, uzbrojeni po czubek głowy, podpływali szybkimi łodziami, błyskawicznie wskakiwali na pokład i terroryzowali załogę. Potem tak długo bili kapitana, aż oddawał statkową kasę, Na zakończenie akcji grabili załogę, statek i ładunek, po czym ulatniali się. Można było mówić o szczęściu, jeśli w trakcie tych wszystkich działań nikogo nie *ukatrupili*. Jednak słyszałem o takich napadach, kiedy to wybijali całą załogę, a statek uprowadzali.

Wreszcie wpłynęliśmy w cieśninę Sunda. Wokoło kręciło się pełno podejrzanych łodzi. Z daleka majestatycznie dymił krater słynnego wulkanu Krakatau, który w 1883 wyrzucił z siebie dziesięć kilometrów sześciennych lawy, co wywołało trzydziestometrową falę *tsunami*. Była to w owym czasie niewyobrażalna katastrofa. Na pobliskich wyspach, Jawie i Sumatrze, zginęło od gigantycznej fali ponad 34 tysiące ludzi, zaś w lawie usmażyło się dwa tysiące. W tym kontekście wypada przypomnieć, że Indonezja ma około 400 wulkanów, z czego 130 jest aktywnych, a 70 wybuchało w przeszłości. Bywają tu też trzęsienia ziemi, gdyż wzdłuż łańcucha wysp ciągnie się linia nacierających na siebie płyt tektonicznych.

Cieszyłem się, że cieśninę Sunda przepływaliśmy w dzień, kiedy to – być może – piraci spali, wypoczywając po nocnych napadach. Jakkolwiek naprawdę było, nikt nas nie zaatakował. Spokojnie więc udało się rzucić kotwicę na redzie Cigading. Pilot przypłynął po dwóch godzinach, po czym zacumowaliśmy do wysuniętego w morze pirsu.

Na odprawie zjawiło się ośmiu ludzi, taszcząc teczki na spodziewane prezenty.

Po ich otrzymaniu, okazali się przyjacielscy i wyrozumiali, zatem odprawa przeszła bez problemów. Jednak – tak na wszelki wypadek - zamówiłem uzbrojonych wachtowych, którzy rekrutowali się z tubylców. Nakazałem wszakże pilnować ich naszym, bowiem zdarzało się, że miejscowi współpracowali z piratami, dając im cynk, czy warto statek atakować, w jaki sposób może on się bronić i gdzie znajdują się jego słabe punkty.

Tymczasem gnębiła nas pora deszczowa. Niekiedy lało jak z cebra, musieliśmy więc zarządzać przerwy w wyładunku i szybko zamykać ładownie, aby pasza sojowa nie zamokła. Kiedy czekaliśmy na poprawę pogody, częstowano nas informacjami, że na niektórych indonezyjskich wyspach roczne opady deszczu dochodzą do sześciu metrów, a średnia wilgotność powietrza sięga osiemdziesięciu procent. W tym czasie na pokładzie *Alby* rozlokowali się handlarze. Oferowali artystyczne wyroby oraz pirackie kompakty z muzyką, programami i filmami całego świata, a wszystkie w cenie dolara od sztuki. Kupiłem rurkę do wypuszczania strzałek z trucizną, słynną broń Papuasów, jak również rzeźbę chińską i kilka obrazów.

Codziennie odwiedzało mnie mnóstwo ludzi, głównie *shipchandlerów.*

Ale któregoś dnia przyjechali główni agenci z Dżakarty, Chińczycy, a także odbiorca ładunku. Wszyscy bardzo elegancko ubrani, ale weszli do mojej kabiny boso. Ukłonili się nisko i natychmiast przeprosili, że są boso, ale pada deszcz i nie chcą mi zabrudzić kabiny.

- *Captain* – powiedzieli po wstępnych uprzejmościach. - Mamy do ciebie prośbę. Otóż chcielibyśmy w Cigading wyładować o tysiąc ton mniej, z kolei w Surabaya tyleż ton więcej. Odbiorca ten sam, więc nie powinno być problemów, prawda? I jeszcze jedno.

Jeśli ktoś ewentualnie by pytał, to będziemy mówili, że wyładowano zgodnie z konosamentem...

- *No problem* – odrzekłem uprzejmie. - Jeśli odbiorca jest ten sam i ma takie życzenie, to nie widzę przeszkód. No, chyba że mnie potem wsadzą do więzienia...

- Gwarantujemy, że wszystko będzie w porządku...

Później okazało się, że nie wszystko było w porządku, bo musiałem oszukiwać celników w naszym następnym porcie wyładunkowym Surabaya. Deklarowałem bowiem inną ilość ładunku, niż miałem na burcie, ukrywając owe nieszczęsne tysiąc ton.

Ale wówczas, w czasie wizyty, jeszcze tego wszystkiego nie wiedziałem.

I wyraziłem zgodę na ich zachciankę.

- Och, dziękujemy panie kapitanie! – zakrzyknęli niemal chórem. - Chcielibyśmy zaprosić cię teraz na obiad!

- Z przyjemnością, panowie – podziękowałem, niezmiernie ucieszony, że wreszcie ucieknę ze statku i odetchnę lądowym powietrzem.

I wreszcie postawiłem stopę na twardym lądzie.

Pojechaliśmy klimatyzowanym dżipem, który pędził lewą stroną kiepskiej drogi, ciągnącej się wzdłuż nędznych domków i kiosków biedoty. Po pół godzinie takiej jazdy, zajechaliśmy pod stylową restaurację, stojącą wśród palm, a stanowiącą jakby element *rekreacyjnego kompleksu*. Wszystkie domki zbudowane były z wiekowego, twardego drzewa, a wystrój ich wnętrz zawierał wiele historycznych elementów i przedmiotów.

Do jedzenia oczywiście wybrałem *owoce morza*, których wybór był imponujący.

Z głośników – aby nam było przyjemniej - przygrywała narodowa muzyka, czyli orkiestra złożona z gongów - *Gamelan*. Tradycyjnie rozmowa zeszła na tematy polityczne.

- W jaki sposób dajecie sobie radę z administracją tylu wysp? – zapytałem.

- *Captain*, mamy osiemnaście tysięcy wysp, ale tylko połowa z nich jest zamieszkała – odpowiedział agent. - Wyspy nasze ciągną się na długości ponad pięciu tysięcy

kilometrów, a ich linia brzegowa liczy pięćdziesiąt pięć tysięcy kilometrów...

- Jezu! – wykrzyknąłem zdumiony - Mój kraj, Polska, ma niecałe pięćset kilometrów wybrzeża i nie może sobie z tym dać rady!

Nie odnieśli się do mojej rewelacji, a rozmowa poszła w stronę liczb, co było może odrobinę męczące, ale przede wszystkim ciekawe. Oto dowiedziałem się bowiem, że Indonezja jest czwartym najliczniejszym krajem świata, bowiem liczy niemal dwieście pięćdziesiąt milionów mieszkańców. Wcześniej nie miałem o tym pojęcia.

- Wiesz, *captain* – ciągnął agent. - Mamy u nas słynne wyspy Moluki, znane ci zapewne. Otóż rozsypane są one po oceanie na przestrzeni prawie miliona kilometrów kwadratowych, chociaż same wyspy zajmują tylko siedemdziesiąt cztery i pół tysiąca. Wynika z tego, że aż dziewięćdziesiąt procent tej prowincji to ocean. Rozumiesz więc chyba, jak trudno wyspami administrować...

- Nawet nie próbuję sobie tego wyobrazić...

- A czy wiesz, że niepodległość wywalczyliśmy z bronią w ręku, co stało się dopiero po drugiej wojnie światowej?

- Z kim o nią walczyliście? – zapytałem, aby sprawić przyjemność moim gospodarzom, chociaż doskonale wiedziałem z kim wtedy walczyli.

- Z Holendrami. Teraz mamy demokratycznie wybrany rząd i parlament...

- No właśnie – szybko wtrąciłem. - Gdzieś ostatnio czytałem, że w 2001 Megawatti, córka Sukarno, została wybrana prezydentem Indonezji...

- Megawati jest z Partii Demokratycznej, ale jej tatuś nie był tak demokratyczny.

U schyłku jego rządów zginęło w walkach bratobójczych około miliona ludzi, w tym setki tysięcy komunistów. Było ich tylu, że ich trupy spływały gęsto wieloma rzekami...

- Słuchaj, to armia mordowała, nie Sukarno! – wpadł agentowi w zdanie odbiorca ładunku. - Taki generał Suharto, na przykład. Przygotowywał sobie grunt pod późniejszą władzę, bo przecież został w końcu prezydentem, czyż nie?

- No, ale teraz mamy wreszcie demokrację – rzekł z pewnym naciskiem agent z Cigading – i każdy, kto ukończył siedemnaście lat, może głosować. Małżeństwa głosują bez względu na wiek małżonków. A ponieważ w Indonezji śluby zawierają już piętnastolatki, więc w wyborach bierze udział naprawdę masa ludzi...

- Jakiś czas temu całym światem wstrząsnął atak terrorystycznego na wyspie Bali – powiedziałem. Zginęło bodaj trzystu ludzi, w tym polska dziennikarka. Był to szok, ponieważ Bali zawsze słynęła z pięknych kobiet, stając się chyba czymś w rodzaju turystycznego raju. A tu nagle - trzysta trupów! Czy to nie wpłynęło na spadek liczby turystów?

- O tak, po ataku ich ilość zmniejszyła się o połowę – rzekł Agent. - Rząd stara się osądzić winowajców, bo przecież Bali nadal z turystyki żyje!

Zapadło milczenie, bowiem rozmowa odrobinę wszystkich zmęczyła. A kiedy ją wznowiliśmy, tematy już nie były tak solenne. Skupiliśmy się bowiem na szczątkach praczłowieka sprzed prawie dwóch milionów lat, jakie odkopano kiedyś na Jawie oraz badmintonie, narodowym sporcie Indonezyjczyków. Po obiedzie odbiorca ładunku zaproponował wszystkim masaż relaksowy, bo podobno nie ma nic lepszego. Oczywiście nie odmówiliśmy.

- *Terima kasih*, dziękuję – powiedziałem. - Tego nam właśnie potrzeba!

Odbiorca ładunku wykupił w recepcji pięć masaży po półtorej godziny, w cenie 10 dolarów od sztuki. Potem poszliśmy do kabin. Za mnie wzięła się korpulentna Malajka i muszę przyznać, że znała swój fach. Zaczęła od nóg i stóp, ściskając je dłońmi, a wkładając w to całą swą siłę. Od czasu do czasu uderzała mnie pięścią. Wyrwała mi paluchy ze stóp, a później jeszcze na mnie wlazła, depcząc nogi i krzyż. Potem zabrała się za biodra, ramiona i kark, po czym powtórzyła całą ceremonię. Kiedy spacerowała po moim krzyżu, modliłem się, aby udało mi się ujść z życiem. Potem przewróciła mnie jeszcze na plecy, jednak, na szczęście, nie wlazła na brzuch, gdyż byłem mocno obżarty.

W końcu wytarła moje ciało gorącymi ręczniczkami i z uśmiechem - składając przy tym rączęta! - kłaniała się powtarzając *Terima kasih banyak, dziękuję bardzo...* Po tej obróbce poczułem się przynajmniej o dziesięć lat młodszy! Moi towarzysze też wyglądali na zrelaksowanych, bo wszyscy zachowywaliśmy się tak, jakbyśmy byli starymi przyjaciółmi i znali się od dawna. Potem mnie odwieźli, a w drodze na statek usłyszałem od nich jeszcze wiele ciekawych historii z życia Indonezji.

Wyładunek paszy sojowej szedł wolno, na dodatek przerywał go deszcz. Tymczasem – po półrocznym kontrakcie – szykowałem się już do odlotu w stronę Polski, a w zasadzie byłem kompletnie spakowany. Tymczasem nadeszła wiadomość, że mój następca, tuż przed odlotem do Indonezji, dostał ataku serca i leży w szpitalu. No cóż, takie jest życie, że nigdy niczego nie wiadomo na pewno. Rozładowywałem więc dalej *„Albę”* i zastanawiałem się, co też w tej sytuacji zrobi *Biuro*. Nie byłem w dobrym nastroju, kiedy wieczorem zaszedł do mnie *shipchandler*.

- *Captain*! – powiedział. - Nie martw się niczym, bo zmartwienia to pewny zawał! Lepiej jedź ze mną do miasta, rozerwij się!

Pojechaliśmy więc do knajpy. Po drodze wymieniłem kilka dolarów na *ichnie* rupie, w przeliczniku osiem tysięcy za dolara. Zatrzymaliśmy się przed knajpą *Dynasty,* gdzie zostaliśmy przywitani przez uśmiechnięte dziewczyny, które w ujmujący sposób zapraszały nas do wnętrza.

- *Selamat, selamat*! Dziękujemy, witamy! – powtarzały w kółko, kłaniając się przy tym głęboko.

Rozsiedliśmy się w wygodnej loży, gdzie fotele wyłożono prawdziwą skórą, a orkiestra grała stare światowe przeboje. Solistką była filigranowa Malajka o sympatycznym głosie. To było to!

- Wiedziałeś czego mi potrzeba – pochwaliłem intuicję *shipchandlera*.

Potem zamówiłem zimne trunki, a w chwilę później przysiadła się do nas dziewczyna.

- Chwilowo dziękujemy za towarzystwo – powiedziałem do niej. - Najpierw chcemy przyjrzeć się dziewczynom na parkiecie...

I tak właśnie się działo. Obserwowaliśmy parkiet, gdzie prężyło swe młode ciała dwadzieścia dziewczyn. Ale *Mama San* nie dała nam spokoju.

- No i co, panowie? Wybraliście już sobie damy do towarzystwa?

- Jeszcze nie jesteśmy zdecydowani – odrzekłem z pewną niechęcią, bo chciałem spokojnie posiedzieć i wypić drinka.

Jednak dziewczyna nie poddawała się. Powiedziała, że w tej knajpie nie można siedzieć samotnie. Należy wziąć do towarzystwa hostessę i zapłacić za nią sześć dolarów.

Wówczas powiedzieliśmy OK. i po chwili mieliśmy przy stoliku dwie dziewczynki. Jedna z nich miała na imię Bella i trochę dukała po angielsku.

- *Kamu dari mana*? Skąd jesteście? – spytała.

- Z Polandii – odrzekłem.
- Gdzie to jest?
- W Europie.
- A gdzie leży ta Europa? –spytała.
- Jezu! – oniemiałem - Nie wiesz, gdzie leży Europa? Przecież mówisz po angielsku...
- Słyszałam o Anglii, ukończyłam kilka klas szkoły podstawowej – odpowiedziała, najwyraźniej urażona.
- Więc Polska to kraj blisko Anglii...
- Wiesz, *Captain* – wtrącił *shipchandler*. - U nas wcale nie jest tak źle z edukacją. Od 1990 roku dzieci muszą chodzić do szkoły przez dziewięć lat. Funkcjonuje też pół setki państwowych uniwersytetów i ponad tysiąc prywatnych...
- Ale ta piękność nie kończyła tych uniwersytetów, co?
- Rzeczywiście. Z pewnością jednak jest szkolona w miłości...

Tymczasem na scenę wbiegli tancerze w drewnianych maskach *wayang topeng*, demonstrując jawajski taniec *budaya*, opowiadający historię *Ramayana*, czyli inaczej - drogę *Ramy* z religii Hindu w trzecim wieku przed naszą erą. Wystąpił też tradycyjny teatr kukiełkowy cieni. Teatr ten - o nazwie *Wayang Golek* - był jednoosobowy, chociaż lalek rzucających cienie na ekran było w nim mnóstwo. Jedyny aktor, śpiewając, recytując i manipulując lalkami, musiał nieźle się namęczyć. Pochłonięty występami, ledwie zauważałem, że Bella przypala mi papierosa, nalewa piwa, trzyma za kolano i cały czas świergocze do ucha perlistym głosikiem – *Aku cinda padamu* – kocham cię... To wszakże należało do jej obowiązków za sześć dolarów, a w myśl Koranu, kobieta istnieje tylko po to, aby uprzyjemnić życie mężczyźnie.

Bella była potem bardzo zdziwiona, że musimy wracać na statek. Odprowadziła nas do wyjścia, na odchodnym prosząc, abym o niej nie zapomniał i jeszcze kiedyś tu wrócił. Przyrzekłem, dla świętego spokoju. A potem *shipchandler* odwiózł mnie na statek.

W knajpie nie pił alkoholu, ponieważ jego religia zabraniała tej przyjemności.

Z kolei agent ciągnął ze mną wódę aż miło, twierdząc, że Allah nie widzi, gdy okna dobrze zasłonić.

Po ośmiu dniach wyładunku, stale przerywanego ulewnymi deszczami, wreszcie wypłynęliśmy do Surabaya. Na burcie miałem tysiąc ton ładunku więcej ładunku, niż *stało* w konosamencie i mimo posiadanego listu odbiorcy ładunku, który brał na siebie odpowiedzialność za ewentualne problemy mogące z tego wyniknąć – z tego tytułu wciąż *bolała mnie głowa*. Najpierw *czołgaliśmy* się po płytkiej redzie między wyspami Jawa a Madura, potem wzięliśmy pilota i ruszyliśmy na wewnętrzną redę Surabaya. Po drodze mijały nas stada rybackich łódek oraz statków, stojących na kotwicach. Od wysp przeciągnięto w morze długie szeregi rybackich sieci, ponieważ – zdaniem pilota - ryb w tych wodach mieli pod dostatkiem.

Rzuciliśmy kotwicę na prądzie, dołączając w ten sposób do innych zakotwiczonych tutaj statków. Następnego dnia zjawił się agent, nazwiskiem Bambang

H. Sutuisna, który zrobił odprawę, zabrał osiem butelek alkoholu, po czym oświadczył, że muszę sfałszować *sztauplan* oraz deklarację celną ładunku, aby ukryć owe fatalne tysiąc ton przed celnikami. Nieźle mnie to wkurzyło, bo niby dlaczego mam kłamać, narażać siebie i Armatora, tylko dlatego, że czarterujący tak sobie życzy.

Napisałem więc długi list do winnych tej nieprzyjemnej sytuacji z kategorycznym żądaniem wystawienia kolejnego *listu gwarancyjnego*, że to oni będą ponosić wszelką odpowiedzialność za moje kłamstwa. Agent go podpisał i rozesłał do zainteresowanych, pomijając oczywiście najbardziej zainteresowanych, czyli celników. Analizując całą sytuację, pytałem samego siebie, czym ona została spowodowana. I doszedłem do wniosku, że pamiętna prośba odbiorcy ładunku wzięła się z troski, aby *konosament* nie był *pobrudzony*, czyli – żeby nie robić na nim odręcznych poprawek. Za taki *brudny* dokument można było bowiem w banku nie dostać pieniędzy! Czy to jest dla mnie jednak wystarczający powód, żebym teraz musiał kłamać?

Po czterech dniach wyczekiwania na pokład *„Alby”* wdrapał się wreszcie pilot i ruszyliśmy w godzinną jazdę do Surabaya. Wejścia do portu, leżącego w ujściu rzeki Kalimas, bronił wielki pomnik żołnierza, zwycięzcy z drugiej wojny światowej, Jales Veva Jayamahe. W licznych portowych basenach cumowało wiele statków, nie zauważyłem jednak żadnej znajomej sylwetki. Pilot pęczniał z dumy i usta mu się nie zamykały.

- Panie kapitanie, Surabaya jest drugim miastem Indonezji po Dżakarcie, liczy ponad sześć milionów mieszkańców, w dodatku to stolica wschodniej prowincji i zarazem nasz główny port, jeden z najważniejszych w Azji!

- Pilot! – zawołałem wesoło. - Wszystko to wiem, ale dlaczego musi go bronić pomnik żołnierza?

- Bo ten port nieraz musiał walczyć! – odpowiedział pilot z powagą. - Przed drugą wojną światową stacjonowała tu flota holenderska Wschodnich Indii, w czterdziestym drugim roku opanowali go Japończycy, a w dwa lata później - Alianci. Dopiero potem wyzwolili go indonezyjscy patrioci. W tutejszych walkach zginęło wielu ludzi...

- Przepraszam, pilot, nie miałem pojęcia...

Potem, już przy kei, odbyła się odprawa. Oczywiście, musiałem wpisać w deklarację lipną ilość ładunku. Nadzorujący zanurzenie statku *Draft Surveyor* o niczym nie wiedział i bardzo się dziwił, że w *sztauplanie* jest o tysiąc ton soji mniej. Nagabywany w tej sprawie *chief*, wzruszył tylko ramionami.

- Nie wiem, spytaj agenta...

Następnego dnia agent powiadomił mnie, że ma już odpowiedź odbiorcy ładunku na moje żądanie drugiego listu gwarancyjnego. Otóż chłopcy uważają, że jeden list już wysmażyli, więc następny nie jest mi potrzebny. Byłem jednak odmiennego zdania. Poprzedni *papier* podpisany był przez odbiorcę ładunku, a ja chciałem, aby dokument podpisali teraz wszyscy winni zaistniałej sytuacji, łącznie z agentem.

Moje kłopoty w niczym nie ograniczyły bujnego życia na statku, gdzie znowu szalała zgraja handlarzy, mimo że wcześniej kategorycznie zabroniłem ich wpuszczania. Teraz handlarze zaczęli się pętać po korytarzach, zaglądać do kabin i w różne statkowe zakamarki. Wyładunek przerywany był znowu kolejnymi ulewami, więc szedł jak *krew z nosa*. Dokerzy najpierw ładowali paszę do worków, potem je zszywali i z kolei pakowali do dużych siatek, które dźwigi przenosiły do samochodów.

Któregoś męczącego dnia s*hipchandler* nazwiskiem Alvin zabrał mnie i kilku marynarzy na wycieczkę do miasta. Droga, nawet niezła, była jednak szalenie zatłoczona. Musieliśmy przeciskać się w gąszczu aut, motocykli i trójkołowych rowerów *Becak*. Centrum miasta nie zaskoczyło nas niczym szczególnym, bowiem tradycyjnie królowały tu potężne hotele *Marriot*, *Sheraton* i supermarket *Plaza*. Obok tych wspaniałości ze szkła, betonu i niklu rozłożyły się niewielkie domki i kioski zbite z byle czego. Na chodnikach rozkładali swe towary handlarze. Na *światłach* w sznur samochodów wskakiwały dzieci, prosząc kierowców o pieniądze. Mimo wspaniałych hoteli, właściwie zewsząd wiało tu biedą.

Ruszyliśmy na zakupy do supermarketu *Plaza*. Miał bodaj dziesięć pięter, a na parterze lodowisko. Na zewnątrz temperatura plus 35 stopni, a tu przyjemny chłodek klimatyzacji, lodowisko i jeżdżący na łyżwach. Było co zwiedzać, ale nie kupiłem niczego. Ceny bowiem, jak w Polsce, a wszelkie ciuchy okazały się dla mnie za małe. Mój brzuch wywołał radość u sprzedających pasy do masażu, bowiem zwietrzyli dobry interes. Przymierzyli mi trzy, ale żaden nie chciał się dopiąć. W końcu, gdzieś w czeluściach zaplecza, wynaleźli największy. Ku radości wszystkich, sprzedawców i klientów, zademonstrowałem publicznie jego działanie na moim cielsku.

*W indonezyjskim supermarkecie.*

W konsekwencji poczułem się głodny, więc wyruszyliśmy na lody, zresztą włoskie...

Po *zakupach* objechaliśmy miasto, aby spojrzeć teraz na nie okiem turysty. Nakręciłem kamerą nieco tradycyjnych widoczków, a potem Alvin zawiózł mnie do krawca, gdzie wybrałem materiał i zamówiłem biały tropikalny mundur, na który składały się koszula oraz długie i krótkie spodnie. Krawiec gorliwie mnie obmierzył, po czym powiedział, że zamówienie będzie do odebrania nazajutrz, w cenie trzydziestu dolarów.

- Tak tanio? – zdziwiłem się - To proszę o jeszcze dwa komplety, jeden zielony z jedwabiu, a drugi w kolorze *khaki*..

Ruszyliśmy znowu na wycieczkę, ale utknęliśmy w korku, zatykającym jakąś wąską uliczkę. Okazało się, że było to klasyczne szczęście w nieszczęściu.

- Och, to słynna dzielnica *Dolly*! – zawołał z entuzjazmem *shipchandler* Alvin. - Króluje tu seks! Koniecznie musicie to zobaczyć!

Wysiedliśmy i natychmiast zostaliśmy zaatakowani przez dość niecodzienny widok. Oto w niby sklepach siedziały dziesiątkami dziewczyny, najwyraźniej oczekując na klientów. Doskonale je można było oglądać z ulicy, czyli na kształt *czerwonego* Amsterdamu, tyle że tutaj nie było w oknach szyb. Jednak w odróżnieniu od Amsterdamu, gdzie niewiasty uśmiechały się do przechodniów, bądź wręcz zapraszały ich gestami, tutejsze dziewczęta były przeraźliwie smutne, wyglądając jak lalki na sprzedaż. Potem dowiedziałem się, że traktowano je jak niewolnice, zmuszając do przyjmowania wielkiej ilości klientów.

Zaś tych nie brakowało, ponieważ cena była niska – 8 dolarów! I to łącznie z pokojem, podobno klimatyzowanym, jak twierdzili naganiacze. Ale nas tak ten *erotyczny* krajobraz przygnębił, że natychmiast z uliczek *Dolly* uciekliśmy. Później Alvin gęsto się z tego pomysłu przed nami tłumaczył i aby nas jakoś udobruchać zawiózł do dzielnicy ludzi bogatych.

Tym razem wjechaliśmy na teren strzeżony, parkując przy krawężniku ulicy, szczelnie wypełnionej ekskluzywnymi klubami, dyskotekami i salonami masażu.

- Tak, moi panowie! – pochwaliłem s*hipchandlera*. - To rzeczywiście wygląda zachęcająco. Musimy więc teraz sprawdzić, jak się bawią bogaci!

Zaczęliśmy od kilkupiętrowego klubu *Boss*. W wejściu powitano nas ukłonami, a potem oprowadzano po gospodarstwie, jak jakąś wycieczkę. Pani kierowniczka klubu zajęła się nami z niezwykłym zapałem.

- W tych pokoikach, panowie, możecie miło spędzić czas w towarzystwie naszych dziewczyn. Nikt was nie będzie niepokoił, ponieważ zamykam drzwi na klucz. Możecie więc bawić się przy *karaoke*, jeść, pić, czy co tam będziecie chcieli robić...

Ujrzeliśmy pokoik urządzony elegancko, ze skórzanymi kanapami, okrągłym dużym stołem i doskonałym sprzętem do występów *karaoke*, co oznacza w dosłownym tłumaczeniu – *pustą orkiestrę*...

- I co, panowie? – zapytałem. - Jak wam się to podoba? Moim zdaniem, ten pokoik z tym sprzętem niczym nie ustępuje podobnym przybytkom w Korei i Chinach...

W dużej sali na pierwszym piętrze ustawiono długi bar. Na scenie obok przygrywała orkiestra i śpiewały dwie dziewczyny, wspierane przez faceta. W repertuarze mieli europejskie rytmy, a także stare i nowe przeboje angielskie. Przysiedliśmy więc na piwko, aby chociaż chwilę odetchnąć klimatyzowanym powietrzem. Piwo było z beczki, bez pianki, a podano nam je w naczyniu z lodem. Z sali wiało pustką, przy barze tkwiła samotna dziewczyna, zaś obsługa liczyła bodaj ze dwadzieścia osób. Kelner poinformował nas usłużnie, że dziewczyny do towarzystwa siedzą w pomieszczeniu obok, możemy tam pójść i rzucić okiem. Godzina towarzystwa takiej dziewczyny kosztuje pięćdziesiąt tysięcy rupii, czyli około sześć dolarów. Należy jednak obowiązkowo zapłacić za minimum pięć godzin.

Nie bardzo mi się to spodobało. Co ja bym robił z taką dziewczyną w pustej sali przez pięć godzin? Ruszyłem więc na dalszy obchód, bowiem *Boss* miał jeszcze dalsze piętra. Od razu trafiłem przed szybę, za którą w rzędach siedziały dziewczyny. Zupełnie

jak na widowni kina! Na początku mnie zatkało ze zdziwienia, ale szybko doszedłem do wniosku, że są to owe dziewczyny, o których przed chwilą opowiadał kelner i z których jakoby można było sobie wybrać jedną, koniecznie na pięć godzin. Przez chwilę się przyglądałem. Szyba była przyciemniona, ale na wysokości głowy biegł jasny pasek. I to przez ten pasek można się było dziewczynom napatrzeć do syta, choć one oglądającego nie widziały. A było na co popatrzeć, bo dziewczęta jak z bajki, młode, śliczne, w starannym makijażu. Naprawdę, mogło się człowiekowi zakręcić w głowie...

Może właśnie z tego względu, żadnej nie wybrałem? Polazłem za to na jeszcze jedno piętro, gdzie znowu odkryłem salę z barem, tyle tylko, że nieco odmiennym, niż ten, jaki już znałem. Otóż ta sala miała wielką dziurę w posadzce, przez którą mogłem oglądać orkiestrę i moich towarzyszy, siedzących przy stoliku na parterze.

- Toż to wykapana nasza szczecińska *Kaskada* – pomyślałem, chociaż w nieco innym wydaniu.

Wróciłem do swoich i zdałem im szczegółową relację z moich podróży po piętrach klubu.

- Słuchajcie! To musicie sami zobaczyć! Dziewczyny siedzą w rzędach, niczym w kinie! W ten sposób czekają na klienta! Czegoś takiego jeszcze nie widziałem!

Tymczasem na scenie trio odśpiewało i odtańczyło swój kompletny program, wspierając go jeszcze piosenkami na życzenie; ich tytuły podawano wykonawcom na karteczkach. Wszystko to razem było nawet udane, ale *chief* mechanik marudził, twierdząc, że orkiestra wykonawców zagłuszała.

Potem włączono *karaoke*, a konferansjer pofatygował się z mikrofonem do naszego stolika, prosząc, żebyśmy coś zaśpiewali. Próbowaliśmy go do nas zniechęcić, ale był uparty. Aby go ostatecznie wypłoszyć, poprosiłem o znaną piosenkę Roda Stewarta *Sailing*, mając cichą nadzieję, że jej nie mają. Ale mieli! Wtedy na telebimie pokazał się Rod Stewart i musiałem użyć swego *bas barytona*. Sala, która w tak zwanym międzyczasie nieźle się zapełniła, zatrzęsła się teraz od oklasków. Brawo bito nawet z balkonów i dziury na trzecim piętrze. Domagano się, abym zaśpiewał jeszcze raz, w dodatku podpowiadano tytuł piosenki – *Dilajlę*!

- *One more! One more! Delilah*!

Moi przy stoliku też bardzo mnie chwalili. *Chief* mechanik stwierdził, że dobrze zaśpiewałem, a elektryk, że nawet lepiej od Roda Stewarta. Pęczniałem z dumy, chociaż starałem się tego po sobie nie pokazywać. Kiedy jednak, w obliczu niemilknących oklasków, konferansjer namawiał, abym zaśpiewał raz jeszcze - stanowczo odmówiłem. Artysta musi się szanować!

Emocje i piwo spowodowały, że powolutku mieliśmy *Bossa* dosyć. Zgodnie postanowiliśmy podjąć dalszą wędrówkę krajoznawczą dla sprawdzenia, co się dzieje w innych knajpach. I w tym miejscu muszę przyznać, że mimo, iż zaszaleliśmy tylko za dwanaście dolarów, to jednak obsługa kłaniała nam się potem przy wyjściu, zapraszając na następne wizyty.

Przez chwilę zatrzymaliśmy się przy *Health Masage*, gdzie mogliśmy sobie zafundować masażystkę z masażem za jedyne sześć dolców, ale ostatecznie ta koncepcja upadła. Weszliśmy za to do *Ekslusive*, którego reklama również zachęcała do masażu.

A tam na sali siedziało na kanapach kilkanaście ślicznotek i uśmiechało się do nas zachęcająco.

- Co tu jest grane? – zapytałem szefa.

- Może pan wybrać dziewczynę za trzydzieści dolarów i robić z nią, co zechce. Pokoje mamy klimatyzowane z łazienką na zapleczu. Hotel nic nie kosztuje...

- Och! To wspaniała oferta! Ale przyjdziemy kiedy indziej! – podziękowałem szefowi wylewnie, machając dziewczynkom na pożegnanie.

Następny na naszej krajoznawczej drodze był ekskluzywny klub *LCC*. Naturalnie, zajrzeliśmy tam. Na piętrze, gdzie królowało przyciemnione światło, ujrzeliśmy efektowną salę z podświetlanymi stoliczkami, ponownie skórzane kanapy i sporą scenę, na której właśnie produkowała się orkiestra z zespołem wokalnym. Przy barze siedziało zaledwie kilka dziewczyn. W ogóle klub wydawał się niemal pusty.

- Gdzie są dziewczyny? – zapytałem szefowej.

- Dziewczyny siedzą w sali obok, może pan którąś wybrać – powiedziała. – Za jej towarzystwo trzeba zapłacić w granicach pięćdziesięciu dolarów. Ale nasze dziewczyny, jak pan zobaczy, to prawdziwa ekstraklasa. Proszę, zabawa dopiero się zaczyna, a potrwa do rana...

Co było robić? Zajrzeliśmy więc na tę salę i naszym ukazał się znany nam już z *Bossa* widok. Za szybą siedziało tym razem trzydzieści bardzo starannie wyselekcjonowanych piękności, po cztery w rzędzie. Znowu kinowa widownia.

- Prawdziwy targ niewolnic! – wykrzyknąłem. - Ale ślicznych niewolnic!
Zmęczyło nas to wszystko. Rozrywka ludzi bogatych była tak samo monotonna i nudna, jak biedaków. Odtrąbiłem koniec wycieczki, a koledzy przyznali mi rację..

Następnego dnia, po odebraniu u krawca rzeczywiście świetnie uszytych mundurów, wybraliśmy się z Filipińczykami na dyskotekę *Top Ten*, jaka działała w znanym nam już supermarkecie *Plaza*. Kolejna wycieczka była liczna. Tak obciążyliśmy starą taksówkę, że odpadło jej tylne koło. Na szczęście jechaliśmy powoli i nikomu nic się nie stało.

Kiedy wreszcie dojechaliśmy na miejsce i wysiedliśmy z pojazdu na ulicę, II mechanik natychmiast wywołał sensację wśród niewysokich Indonezyjczyków. Był to bowiem chłop prawie dwumetrowy. Wyglądał jak prawdziwa wieża. Wejście do dyskoteki kosztowało nas sześć dolarów, a późniejsze piwo dwa z kawałkiem. W ciemnej sali trząsł się w rytmach *techno* tłum wyrostków.

- *Cholera*! – zacząłem marudzić. - Uszy mi pękną, to nie dla mnie, długo tu nie wytrzymam!

Ale piwo mieli dobre. Było zimne i smaczne. Moi Filipińczycy szaleli więc na parkiecie, a ja pilnowałem piwa. Niebawem wokół mnie zaczęli kręcić się *nabuzowani* młodzieńcy, oferujący mi tabletki *Extasy.* Po pewnym czasie miałem tego wszystkiego dosyć. Dopiłem piwo, wstałem i wyszedłem. Za stary jestem na takie *balety*.

- *Captain!* – powiedział następnego dnia agent. - Szukałem cię wieczorem dyskotece *Top Ten*...

- Tak? A o której godzinie tam byłeś?

- Krótko po północy. Przyszliśmy z szefem *shipchandlerów*...

- O tej porze już dawno spałem. Już nie dla mnie obecne dyskoteki...

- Zaś my balowaliśmy – zwierzał się agent. - Nażarłem się *Extasy* i potem nie umiałem stamtąd wyjść. Tańczyłem do rana z jakąś dziewczyną. Czekałem aż mi przejdzie świr...

- A co na to żona? – spytałem.

- Żonę mam śliczną, ale jest muzułmanką i nie protestuje. Mam też kochankę, tylko nie bardzo wiem po co...

Na tym wyznaniu zakończyliśmy rozmowę. Któregoś dnia jednak nie wytrzymałem i go *opieprzyłem*.

- Słuchaj, mam już dość kłamania o ładunku, codziennie ktoś przychodzi i pyta, dlaczego mam inny *sztauplan*, dzisiaj, na przykład, był z tym *chief stevedor*....

- Panie kapitanie! – wił się agent. - Wszystko jest pod kontrolą, w finale tego wszystkiego oba dokumenty będą takie same, napiszesz tylko uwagę, że wyładowano cały ładunek i będzie O.K.

- Nic nie jest pod kontrolą! – wrzasnąłem pełen złości. - Dlaczego c*hief stevedor* nie wie, co jest grane? Przecież płacicie mu od wyładowanej tony! Dosyć tego! Chcę się widzieć z twoim szefem i odbiorcą ładunku!

Wszyscy zainteresowani pojawili się na statku błyskawicznie. Bez zbędnych ceregieli wywaliłem kawę na ławę. Powiedziałem, że za wielu ludzi interesuje się deklarowaną różnicą ładunku. Co się stanie, jeśli ktoś powiadomi o naszych kłamstwach celników? Spojrzeli na mnie z politowaniem.

- *Captain*! Nikt nie powiadomi! A dlaczego? Bo my to już zrobiliśmy wcześniej!

- Co?!

- Celnicy za te tysiąc ton mieli już zapłacone w Cigading, bo przecież oficjalnie je tam wyładowałeś, czyż nie?

- Panowie, wcale nie jestem przekonany, czy nie wyląduję za to wszystko w więzieniu...

- Nie wylądujesz, *captain*! – odrzekli z przekonaniem. - Gwarantujemy, że wszystko będzie O.K. A teraz zapraszamy cię na kolację..

- No i tak trzeba było od razu mówić! – krzyknąłem.

Potem zostałem zawieziony do eleganckiej chińskiej restauracji, gdzie najadłem się różnych pyszności. Przygrywała niezła orkiestra, a goście od czasu do czasu śpiewali, przemiennie po chińsku i angielsku. Po pewnym czasie właściciel knajpy, który znał moich *sponsorów*, przysiadł się na pogawędkę. Umiano tu dbać o gości!

Po dziesięciu dniach trudnego wyładunku *„Alba”* wypłynęła wreszcie z Surabaya.

Nie mieliśmy żadnych problemów z celnikami, ani w ogóle jakichkolwiek. Widocznie kłamstwa są tu na porządku dziennym. Mieli rację *sponsorzy* – wszystko było OK.

No i jesteśmy teraz w drodze do zatoki Adang, gdyż Armator dotychczas nie rozwiązał kwestii mojego zmiennika. Brakuje im kapitanów, czy co? Mamy zresztą pierwszy problem, ponieważ znowu grozi nam atak piratów; pod Borneo podobno najczęściej atakują.

Po nocnym slalomie między *pirackimi* wyspami pojawiliśmy się w końcu na wodach Adang Bay, gdzie będziemy ładować węgiel do Korei Południowej. Rzuciliśmy kotwicę i niemal natychmiast zaatakowały nas...dziewczyny! Jakby w zastępstwie piratów! Nagle na pokładzie pojawiło się jedenaście ślicznotek i byliśmy bezradni. Ich atak okazał się groźniejszy, niż piracki. Wiadomo bowiem nie od dziś, że twarde marynarskie serca miękną wobec płci pięknej, która świetnie sobie zdaje z tego sprawę i swą broń bez skrupułów wykorzystuje.

# M/V „REGINA”

Zaproponowano mi 130 – tysięcznika, *m/v „Reginę”*! To jest to, pomyślałem sobie, tak dużym statkiem jeszcze nie dowodziłem. Były już co prawda 75-tysięczniki, ale ten jest prawie dwa razy większy. To będzie więc całkowicie nowe doświadczenie. W dodatku załoga jest chińska, a z nimi jeszcze nie pływałem!

Polecieliśmy z Ryśkiem, *chiefem* mechanikiem, do Rotterdamu.

Obaj mieliśmy teraz rządzić ćwierć setką Chińczyków. W Rotterdamie okazało się, że statek właśnie kończy wyładunek węgla, a potem ma przejść odnowę na doku.

Rzeczywiście, remont był niezbędny, bo staruszek liczył już sobie 27 lat, a greckiemu armatorowi udało się akurat złapać bardzo dobry czarter.

Po remoncie *„Regina”* miała wozić ziarno z Mississippi do Europy.

*„Regina”* liczyła 261 metrów długości i ponad 40 szerokości. Na zewnątrz prezentowała się jako tako, ale wewnątrz pełna ruina. W uzupełnieniu tych zaskoczeń: tylko pięciu Chińczyków potrafiło dogadać się po angielsku.

Na szczęście, chiński *chief* z pokładu mówił w tym języku zrozumiale, co ułatwiało między nami współpracę. W maszynie istniała podobna sytuacja – polski c*hief* też miał jednego mechanika z w miarę poprawnym angielskim.

W ten sposób dało się jakoś porozumiewać z załogą.

Chiński kapitan solidnie starał się przekazać mi statek, ale z jego mowy rozumiałem piąte przez dziesiąte. Był to człowiek mocno zdenerwowany, ponieważ portowa kontrola zatrzymała *„Reginę”* za jakieś tam techniczne usterki, a on nie potrafił się temu przeciwstawić, gdyż jego *angielski* nie był zrozumiały dla otoczenia. Holendrzy naturalnie też niczego nie rozumieli. Roztrzęsiony, siedział już na walizkach, kompletnie spakowany i czekał na samolot do Chin. W kabinie panował gigantyczny bałagan, przemieszany z brudem.

Zresztą cały statek był straszliwie brudny, a kabiny marynarzy wyglądały wprost okropnie. W całym swoim długim zawodowym życiu nigdy nie widziałem, aby ktoś na statku mieszkał w takich warunkach.

Na statku panował całkiem spory rozgardiasz. Tkwiło tu już kilku Greków; superintendent, inspektor ISM oraz syn naszego armatora. Codziennie mustrowały nowe ekipy remontowe z Grecji, Polski i Bułgarii, aż w końcu kucharz miał do żywienia ponad pół setki ludzi, a steward nie wiedział, gdzie ich położyć. Spali więc na kanapkach, w salonach, w szpitaliku, a nawet na mostku. Żeby było jeszcze weselej, zamustrowano sześciu nowych Chińczyków, ale *starych* Grecy do domu nie puścili, bo nigdzie by znaleźli takiej taniej siły roboczej. Właściwie Chińczycy pracowali za połowę naszego wynagrodzenia, a *tyrali* od świtu do północy. Naturalnie, nie było tez mowy o świętach, czy wyjściach do miasta, mieli *tyrać* i kropka. A niektórzy z nich siedzieli na *„Reginie”* już od kilkunastu miesięcy, choć kontrakty mieli roczne!

- Dlaczego armator ich nie zmustruje, co? – zapytałem Da Fu (c*hiefa* z pokładu), który dość sprawnie posługiwał się angielskim. Po co kucharz przyniósł mi ten karton makaronu?

- Och, *captain*, przed tobą tu była wielka afera – odrzekł z azjatyckim spokojem. - Prawie byliśmy gotowi do strajku!

- A co takiego się stało?

- Armator obiecał podmianę załogi w Brazylii, ale nie dotrzymał słowa, mimo że większość załogi była już na statku po czternaście miesięcy.

Potem popłynęliśmy do Libii, obiecywali zejście, ale znowu nie dotrzymali słowa. Od miesięcy nie są wypłacane żadne zaliczki. Więc zaczęła się draka.

Drugi kucharz skoczył z nożem do Chuan Zhanga (kapitana), gdyż załoga winiła go za wiele statkowych klęsk...

- Czy to może ten sam kapitan, na którego miejsce przyszedłem?

- Nie, to był jego poprzednik. – odrzekł Da Fu. - Ten niedawno zamustrował w Richards Bay, niejako w związku ze wspomnianą aferą.. Bo w Libii, gdzie znowu nie dotrzymano słowa, zaczęła się afera. To tam kucharz w kabinie kapitana zaatakował kapitana nożem, ale jak się szarpali, to sam się zranił i musieliśmy jego ratować.

Tymczasem kapitan zabarykadował się w swojej kabinie, w obawie przed gniewem załogi... Potem *„Regina”* popłynęła do rzeczonego Richards Bay, leżącego w Afryce Południowej.

- Jak długo tak siedział zabarykadowany?

- Dwa tygodnie...

- No to ładny bałagan tu mieliście, statek dwa tygodnie bez dowódcy?

Płynęliście nie mając kapitana? – wykrzyknąłem. - A jak on się żywił?

- Ja dowodziłem! Mam dyplom kapitana – rzekł *chief* dumnie.

- A *Stary* miał zapasy makaronu w kabinie i coś sobie pitrasił, zresztą steward próbował donosić mu jedzenie, ale kapitan bał się otworzyć drzwi...

- Coś niesamowitego! – wykrztusiłem, bo nie mogłem uwierzyć w tę historię. -

A ty, Da Fu, nie mogłeś mu pomóc?

- Nie mogłem – odparł zimno. - Miał zamknięte drzwi, zresztą nikt go nie lubił...

- Ale przecież to jest bunt na statku! Za to się idzie do więzienia!

Powinieneś aresztować i zamknąć drugiego kucharza, jak również tych wszystkich, którzy chcieli targnąć się na życie dowódcy!

- I o co tyle krzyku? – zapytał chiński *chief* z pokładu. – Nic się przecież nie stało! Posiedział sobie trochę w kabinie i tyle!

- A jak to się skończyło?

- Dopłynęliśmy w końcu do Richards Bay. Tam kapitan wyszedł, zawiadomił policję i Armatora. Przyjechał nowy kapitan, właśnie ten, którego pan zmieniał. Potem drugi kucharz z kapitanem polecieli do Chin tym samym samolotem i kucharz obiecywał, że kapitana i tak zarżnie w samolocie..

- No to już wiem, skąd ta wypalona dziura w dywanie, to od elektrycznej maszynki. To tu *Stary* sobie gotował… No i teraz to już dla mnie jasne, dlaczego nowy kucharz przyniósł mi do kabiny paczkę makaronu…

- Powiedz kucharzowi, żeby zabrał ten karton makaronu, bo ja nie będę gotował i się barykadował…

No to fajnego mam Armatora, pomyślałem sobie. Tak umiejętnie i żarliwie broni swoich kapitanów. Mam nadzieję, że nie będę musiał barykadować się w kabinie przed Chińczykami. Potem wiele razy doświadczyłem na własnej skórze zainteresowania Armatora sprawami załogi. Otóż sprawy załogi nie obchodziły go wcale, a interesowały tylko zarobione dolary...

*„Regina”* wciąż tkwiła w stoczni i to było cholernie ciężkie doświadczenie.

Pracowałem fizycznie całe dwa tygodnie. Od rana do północy biegałem po pokładach w umorusanym kombinezonie, czołgałem się po tankach, w zasadzie dozorowałem wszelkie prace. Szczerze mówiąc, byłem praktycznie na każde zawołanie ciągle niezadowolonego ze wszystkiego greckiego superintendenta.

- Nic się nie martw - pocieszał mnie Rysiek, c*hief* mechanik. - To dopiero początek. Nie znasz Greków. Ich styl pracy polega na tym, że tymczasem jeszcze na ciebie nie krzyczą. Ale zobaczysz później!

- No tego jeszcze brakowało, żeby jakiś Grek wydzierał na mnie gębę!

- Pracowałem z nimi. Wiem do czego są zdolni. Oni zawsze muszą mieć rację. Nawet nie próbuj ich przekonywać argumentami.

Rysiek miał rację. Przekonałem się o tym bardzo szybko. Za jakieś niebywałe głupstwo superintendent próbował się na mnie rozedrzeć, ale ostro go przystopowałem.

Nie tyle był zagniewany, co zdziwiony. Nie kryli zdumienia, ale postanowili traktować mnie jak robotnika, czy też chłopca na posyłki. Przeciwstawiłem się temu kategorycznie. Wówczas zaczęli traktować mnie jak powietrze. Potrafili pół godziny terkotać po grecku w mojej obecności, nie przyjmując do wiadomości, że stoję przy nich. Także z tym zacząłem walczyć.

Na przykład, przedstawiałem im swój pogląd w kwestii remontu *„Reginy”* sugerując, co też należy utrwalić na piśmie. W końcu zaczęli nadstawiać ucha, aż któregoś dnia George, syn Armatora, zapytał mnie wprost, czy nie zechciałbym zostać u nich *Port Kapitanem* i rządzić dwudziestoma pięcioma statkami.

Było to moje wielkie zwycięstwo i zarazem osobista satysfakcja.

W kwestii objęcia posady *Port Kapitana* u Greków uczucia miałem jednak mieszane. Widziałem bowiem bałagan, w jakim pracowali, ich brak zdolności organizacyjnych. Właściwie wszystkie decyzje podejmował tam tylko jeden człowiek - główny właściciel, czyli 78-letni kapitan N. F. Zdziwiłem się więc bardzo, kiedy zrealizowali kilka moich życzeń. Mianowicie bez większych oporów zamontowali nowy log, kupili mi kopiarkę, drukarkę oraz dwa telewizory - dla mnie i c*hiefa* mechanika. Nie naprawili jednak kursografu, bo stwierdzili, że nie jest potrzebny. Nie kupili też faksimilki do odbierania mapek pogodowych i nie wyremontowali wind kotwicznych, chociaż o to wszystko prosiłem. Grekom wcale bowiem nie zależało, aby statek został wyremontowany porządnie. Oni chcieli go wyremontować tanio.

Na przykład kombinowali, jak oszukać kontrolę portową i klasyfikatorów, przepychając statek przez stocznię, odnawiając certyfikaty. Ten styl pracy kłócił się z moim, ale szybko musiałem nauczyć się myśleć po *ichniemu*. To jednak nie było takie łatwe, bo - na przykład - haki szalup tak zardzewiały, że nie można było szalup opuścić na wodę. Siedziałem więc parę dni, pracując z załogą, aby zamocować do *szlupbelek* szalupy, tak żeby można było wyczepić i uruchomić haki, oczywiście przy pomocy palnika i młota

Udało nam się *podremontować* szalupy i usunąć inne mankamenty na tyle, że przeszły inspekcję i *Port State Control* cofnął zatrzymanie statku. Nie udało się jednak przechytrzyć całkowicie klasyfikatorów, przedłużyli dokumenty statku tylko o kilka miesięcy.

Jeden z nich, niejaki Wilhelm - mieszkał z drugiej strony Nowego Warpna, czyli w Alt Warp. Mieliśmy wspólne tematy, niekiedy rozmawiając po niemiecku, co Greków

dziwiło i denerwowało, bo nie rozumieli, o czym szwargotamy. Wilhelm długo pracował w chińskich stoczniach i dlatego codziennie witał mnie po chińsku.

- *Ni hao*? Jak się masz?

- *Mama hu hu* – odpowiadałem przeważnie. - Tak sobie...

Polubiliśmy się tak bardzo, że nawet wymieniliśmy adresy. Obiecaliśmy sobie huczne spotkanie w Nowym Warpnie, gdzie mieliśmy podjadać i podpijać, przy okazji snując morskie opowieści. W spotkaniu miał wziąć udział ojciec Wilhelma, który był emerytowanym kapitanem, pływając swego czasu w polsko-enerdowskiej *Uniafrice*.

W końcu Grecy wypchnęli nas na siłę z doku, mimo że Rysiek, c*hief* mechanik, powiedział im stanowczo, że daleko tak nie ujedzie i trzeba będzie stanąć na kotwicy, dalej remontując maszynę. Stanęliśmy więc na redzie, żeby poprawić jakość stoczniowych remontów. Ledwie rzuciliśmy kotwicę, a już zadzwonił do mnie główny grecki właściciel, sam kapitan N.F.

- *Captain*! – powiedział. - Wiem, że masz duże doświadczenie i dasz sobie radę. Ale czy będziesz o tym postoju powiadamiał czarterującego?

- *Sir*! – odrzekłem. - Poprawki remontu potrwają czternaście godzin i myślę, że to trochę za długo, żeby nie zawiadomić czarterującego.

- Ma pan rację. *Off hire* będzie więc czternaście godzin. Ale niech pan im napisze, że usuwa przecieki na nowo instalowanych rurach...

Trochę zdziwiłem się, że zgodził się na poprawki na redzie i nie kombinował, w jaki sposób ukryć przestój. Bądź co bądź, kosztowało go to około 8.500 dolarów. W kilka chwil po N.F, zadzwonił Główny Menadżer, też w randze kapitana.

- *Captain*! – darł się w słuchawkę. - Nie informuj o przestoju czarterującego!

- Już to zrobiłem – odparłem grzecznie.

- Tak zresztą polecił mi kapitan N.F...

- A to co innego! Skoro tak polecił kapitan N.F, to dobrze. Zawsze rób tak, jak chce tego kapitan N.F, jasne? To on jest właścicielem...

Wiedziałem, że wszyscy nadzwyczajnie boją się tego niesamowitego staruszka i że tylko jego słowo w każdej sprawie jest decydujące. Cieszyło mnie też, że wyraźnie mu się spodobałem, i że cenił moje umiejętności zawodowe.

Od Greków ze stoczni wiedział o mnie wszystko. W trakcie kolejnych rozmów zaproponował mi stanowisko ichniego *Port Kapitana.* Naturalnie, w przyszłości, po wygaśnięciu kontraktu na *„Reginie”*.

Czternaście godzin na zreperowanie stoczniowych fuszerek nie wystarczyło, wyruszyliśmy do Nowego Orleanu z przeciekającą maszyną, przez co już pierwszego dnia uciekło nam 50 ton wody słodkiej...Na polecenie biura zacząłem prowadzić dwa dzienniki pokładowe, oszukując czarterującego, nie raportując mu o kolejnych przestojach, *off hire*, czyli czasu odliczanego z czarteru. Na ogół więc wysyłałem czarterującemu i *Ocean Route* lipną pozycję statku i lipny raport szybkości i zużycia paliwa. Ogólnie miałem płynąć według czarteru 13 węzłów i zużywać 42 tony paliwa ciężkiego na dobę. Kombinowałem więc z Ryśkiem jak to zrobić. Okazało się zresztą, że po drodze do Nowego Orleanu będziemy jeszcze musieli stawać w dryfie kilka razy, na kilka godzin, bo należało zreperować maszynę i uszczelnić przecieki wody słodkiej.

Bywało więc tak, że raz byliśmy do tyłu z prawdziwą pozycją, a potem to nadrabialiśmy, płynąc szybciej, żeby mieć kilka godzin *zaoszczędzone* na ewentualne

*m/v „Regina”.*

remonty. Nasze gracisko miało 26.100 koni i w dobrych warunkach potrafiło wyciągnąć nawet 19 węzłów, aczkolwiek wtedy zużycie paliwa rosło drastycznie. Tańsze było jednak paliwo, niż *off hire*. Udawało nam się jakoś oszukiwać czarterującego i tylko raz, wówczas, zaraz po wyjściu ze stoczni, zgłosiłem mu *off hire.* Ale nie udało nam się jednak zastopować przecieków wody słodkiej i musiałem wprowadzić ograniczenia. Wodę otwieraliśmy codziennie tylko wieczorem po pracy na pół godziny.

W pobliżu Azorów zaproponowałem Armatorowi, aby dostarczył „*Reginie”* wodę barką. Nie chciał jednak mnie słuchać, twierdząc, że to by go kosztowało 20 tysięcy dolarów. W tej sytuacji Rysiek wymontował i *zaślepił* wszystkie zawory bezpieczeństwa, przez co udało nam się jakoś dotrzeć do Nowego Orleanu. Święty Antoni też trochę pomógł, bo huragan *Fabian* wręcz uciekł przed nami, a drugi – *Isabela* – nie umiał nas dogonić. Jak się potem dowiedzieliśmy, *Isabela* narobiła szkód na wschodnim wybrzeżu Stanów. Zginęło czterdzieści osób, a szkody wyceniono na jedne z najwyższych w historii USA. Wolałem sobie nie wyobrażać, co by się stało, gdybyśmy jednak dostali się w jej ponętne objęcia...

Wszak najgorsze miało dopiero nastąpić. Oto musieliśmy przejść inspekcję ładowni pod załadunek ziarna! Mimo, że ładownie były myte w stoczni - pod ciśnieniem tysiąca barów! - a potem jeszcze *dopieszczane* przez załogę w czasie ponad dwutygodniowego przelotu, nie miałem pewności, czy ładownie przez inspekcję przejdą. Statek przedtem woził bowiem węgiel i rudę, a poprzednie dowództwa przez lata o ładownie nie dbały.

- *Captain*! Grecki kapitan by nie mył pokładu, jak ty - dziwił się Joannis, Grek, który został zatrudniony do pomocy przy ładowniach.

- Ale ja jestem polski kapitan i lubię pracować z załogą – odparłem. - Zresztą, ruch mi dobrze robi, chcę schudnąć...

Tenże Joannis regularnie przychodził prosić mnie o whisky, a ja mu tłumaczyłem, że przecież wie, iż Armator nie zezwala kupować alkoholu i nie mam na składzie nawet jednego marnego p*iweńka*. Jednak chyba nie bardzo mi wierzył, ponieważ nadal przychodził z tym samym pytaniem. Jako wytrawny wielbiciel gorzały, najwyraźniej przeżywał katusze.

Nawet go rozumiałem, spotkałem wielu podobnych.

Tymczasem do gruntownego pucowania *„Reginy”* zaangażowałem nawet chińskiego Dien Bao (radiooficera) oraz – pośrednio Da Fu (*chiefa* z pokładu), który widząc mnie pracującego w pocie czoła, sam ruszył do roboty. Zaś kiedy przeczytał moje opowiadanie *Kapitan Rdza*, które przetłumaczyłem na angielski – próbował ze mną rozmawiać w konwencji jego bohaterów.

- *Captain*! Dzisiaj *odrdzewiłem* 10 centymetrów od ciebie więcej...

- Ale ja to zrobiłem lepiej – odpowiadałem w tym samym stylu.

Stwierdził, że podobają mu się moje opowiadania. Zadeklarował nawet chęć przełożenia ich na język chiński…

- To by było naprawdę wspaniale – podziękowałem mu grzecznie, sam będąc ciekaw, jak by *Kapitan Rdza* wyglądał w chińskich *krzaczkach.*

*Chief* z pokładu był jedynym członkiem chińskiej załogi, który dobrze mówił po angielsku. Miał już dyplom kapitański i w wieku trzydziestu trzech lat szykował się do objęcia dowództwa statku. Był zawiedziony, gdy się pojawiłem na *„Reginie”*, ponieważ to właśnie on prowadził statek, gdy kapitan zabarykadował się w swojej kabinie.

Przypuszczał, że ten nawigacyjny wyczyn zostanie uznany przez Armatora i to on teraz obejmie statek. Jednak pojawiłem się ja, stracił więc szansę awansu, przez co na początku próbował *stawać mi okoniem*. Szybko go jednak sobie zjednałem, ponieważ załatwiałem u Armatora kolejne *bonusy*.

Załoga zauważyła, że o nią dbam! I to był psychologiczny przełom.

- *Chief*! – rzekłem do niego w pewnej chwili. - Te 170 dolarów *bonusa*, jakie wnioskowałeś dla mnie za czyszczenie ładowni, przekazuję chińskiemu pierwszemu mechanikowi, OK.? Maszyna nic nie dostała, a sam mechanik bardzo ciężko przecież pracował...

- Czy jest pan pewny swej decyzji, panie kapitanie?

- Tak, jestem pewien. Pierwszemu się należy.

- Zatem dziękuję w jego imieniu, bo jesteśmy przyjaciółmi, razem pływamy już na trzecim z kolei statku.

W ten prosty sposób kupiłem wdzięczność i współpracę załogi.

Tych dwóch wszystkim na statku rządziło, a teraz stanęli po mojej stronie.

Pierwszy mechanik był teraz prawą ręką *chiefa* mechanika i skończyły się sabotaże w maszynie.

W dodatku tylko z nimi można było porozumieć się po angielsku i przekazać polecenia marynarzom. Zaczęła się więc *normalna* współpraca, bo mogłem przynajmniej liczyć, że przekażą moje i Ryśka polecenia załodze i jako tako dopilnują ich wykonania.

Chiński III mechanik tuż po wyjściu w morze przestał przychodzić do pracy. Kiedy go zapytałem, co się dzieje, znacząco pukał się w głowę. Nic z tego nie rozumiałem, ale więcej nie mogłem z niego wydusić. Chińczycy twierdzili, że *trzeci* zwariował.

Po kilku dniach zszedł pod pokład, usiadł i milcząco przyglądał się.

Dowiedziałem się potem od pierwszego mechanika – tego, na którego rzecz zrzekłem się swoich 170 dolarów – że *trzeci* w pewnej chwili powiedział - *pływałem dotychczas na nowych statkach, na starych się nie znam...*

- *Captain*! – rzekł pierwszy mechanik. - *trzeci* jest *szurnięty*, musi iść do lekarza, wprost boje się chodzić po maszynie. Czy wie pan, że na jednym ze statków tej kompanii zadźgano *chiefa* mechanika?

- Tak, a jak to się odbyło?

- Dostał w łeb, w maszynowni. Potem nikt nie był w stanie ustalić, co się naprawdę stało. Zanieśli go do koi, oblali wódką, a w porcie policji powiedzieli, że był pijany, upadł w maszynie i się zabił... Później załatwili wszystko z policją, skremowali ciało, zaś urnę odesłali rodzinie. To się zdarzyło w Chinach, wtedy zamustrowałem. Jak to w rzeczywistości było, dowiedziałem się od kolegi...

- No to piękna załoga tam była – próbowałem zażartować, chociaż wcale nie było mi do śmiechu.

- To jeszcze nic, kapitanie! – zapalił się pierwszy mechanik - Nawet nie wiesz, co się wyrabia na statkach tego Armatora! Obyś tego nie doświadczył na własnej skórze!

Na statku, gdzie ostatnio pływałem, c*hief* z pokładu nieustannie nokautował kapitana! Z kolei na innym niemal cała załoga biła się po mordach, aż miło. Tak byli tym zajęci, że przez kilka miesięcy w ogóle nie odpowiadali na teleksy z biura. Nikt nawet nie wiedział, gdzie ten statek się znajduje!

- No to wspaniale! Ładne załogi tu pływają!

- Ta załoga, o której mówię, to akurat byli Ukraińcy. Chwalili się potem, że byli pijani przez te miesiące...

Przeraziłem się nie na żarty. Co za czasy! Jacy marynarze i armatorzy!

A statki? Stare *gruchoty*. Kto im odnawia papiery? Strach teraz pływać, trzeba się będzie pilnować. Tymczasem pierwszy mechanik miał coś jeszcze do opowiedzenia.

- Czy pan wie, kapitanie, że nasz Armator ma wyłącznie stare *graty*?

Już kilka z nich poszło na dno z załogą. Jeden zderzył się w Bosforze z tankowcem, wówczas także cała załoga zginęła. A może się usmażyli?

- Słyszałem, że statkowi, podobnemu do naszej *„Reginy”,* w okolicach RPA zerwało klapy w sztormie – wtrąciłem. - Jakoby część załogi uratował helikopter, ale gdy wrócił po resztę, to już nie było kogo zabierać. Wszyscy poszli na dno...

- To prawda, *captain* – potwierdził pierwszy mechanik. - W tej greckiej flocie ciągle coś się dzieje!

Zbliżaliśmy się do Nowego Orleanu**,** więc zacząłem ćwiczyć załogę w różnorakich alarmach, oczekując na ewentualną wizytę *US Coast Guard*.

*Da Fu(chief* z pokładu) poinformował mnie, że gdy *„Regina”* wpływała ostatnio do Mobile, to nie *zdała* inspekcji, bo właśnie alarmy źle wyszły.

Dopiero, gdy Amerykanie podesłali swojego instruktora, który zaaplikował załodze pięciogodzinny trening, poszło już lepiej. Nie powiem, aby mnie to ucieszyło.

- *Chief*! – powiedziałem stanowczo. - Tym razem tak być nie może! Większość załogi jest nowa, sami musimy nauczyć ich alarmów, jasne?

Jednak po pierwszym szalupowym alarmie, mina nieco mi zrzedła.

Oto prawa szalupa urwała się z dziobowego haka i huknęła o pokład.

Na szczęście nikomu nic się nie stało, a lekko popękaną szalupę wyreperowaliśmy. Znowu czuwał święty *Antoniczek*, bo centymetry brakowały, żeby szalupa poleciała za burtę. Późniejsze alarmy wcale nie były lepsze. Marynarze zachowywali się tak, jakby brali w nich udział po raz pierwszy.

Co to by było, gdyby statek rzeczywiście zaczął tonąć? No, strach pomyśleć.

Któregoś dnia III oficer nagle się rozpłakał i poszedł sobie z mostku do kabiny… opuścił mostek na swojej wachcie…

Zadzwoniłem do pierwszego i kazałem mu przyprowadzić *trzeciego* na mostek.

Przyszli, a *trzeci* dalej płakał…

- Co się stało? – zapytałem.

- *Captain*! Czego ode mnie chcesz?! – krzyczał rozhisteryzowany San Fu (*trzeci* z pokładu).

- Chcę żebyś robił pozycję na mapie i przestał robić pomyłki w nanoszeniu pozycji z GPS na mapę... – tłumaczyłem spokojnie.

- Ale ja się mylę, bo ty na mnie stale patrzysz! – płakał San Fu.

- San Fu, nie mogę nie spoglądać na to, co robisz, ponieważ nie potrafisz tego robić dobrze...

- Ale to jest za dużo pracy!!!! – ryczał dalej *trzeci*.

- No dobra…, już nie płacz - pogładziłem go po głowie – ja ci pomogę i nauczę cię wszystkiego - doszedłem do wniosku, że inaczej nie będę miał III oficera.

Wiesz, na przykład, jak nazywa się ta gwiezdna konstelacja?

- Nie wiem, ale czy to takie ważne? Zaciekawiony przestał płakać…

- Nazywa się Orion – odrzekłem - i jest ważna, bo takie jest również moje imię morskie...

- To ty masz imię morskie? – zdziwił się San Fu.

- Oczywiście, jak każdy marynarz, który po raz pierwszy przepłynął równik i odbył chrzest morski...

- Chrzest morski? A co to takiego?

- Nie słyszałeś o morskim chrzcie? – zapytałem, zdziwiony w najwyższym stopniu. - A wiesz, kto to jest Neptun?

- To planeta – odrzekł San Fu i wówczas zrozumiałem, że dzieli nas potężna różnica kultur.

- Er Fu! – zwróciłem się *drugiego*. - Czy poprawiasz wszystkie mapy?

- *Captain*, poprawiam tylko mapy trasowe, bo w tej flocie tak jest. Pozostałe mapy nie były poprawiane od lat...

- To niedopuszczalne! – powiedziałem. - Wszystkie mapy mają być poprawiane, w przeciwnym wypadku będą do wyrzucenia!

Oczywiście, mogę to robić – rzekł spokojnie Er Fu, ale zajmie mi to ze dwa lata...

Potem długo dręczyły mnie ponure myśli. Jak ten *cholerny* statek doprowadzić do porządku? *Chief* Da Fu powiadał, abym uczył *trzeciego* San Fu nawigacji, bo to jest pojętny człowiek, skończył nawet uniwersytet. A czy ja jestem, do *cholery*, od nauki?

Przecież podstawowe umiejętności San Fu powinien wynieść ze szkoły morskiej!

Kto go w ogóle awansował na oficera?

Z kolei ten Er Fu! Co on z tymi mapami robi? Zwariować można. Gdy na pokład wejdzie *US Coast Guard*, znowu będą problemy...

Po siedemnastu dniach spokojnego atlantyckiego przelotu zawitaliśmy na rzekę Mississippi. Tam dziesięć godzin płynięcia w jej górę rzeki, posiłkując się pilotami.

Potem, na *Dziewiątej Mili* rzuciliśmy dwie kotwice, bo mieliśmy wziąć bunkier i zatankować słodkiej wody, jaką miała nam przywieźć barka. Zamierzaliśmy również załadować prowiant i różne części zapasowe.

Ale najcięższa przeprawa czekała nas podczas inspekcji NCB i USAD, do których przygotowywaliśmy się od dawna. Ładownie – jak mówiłem – pucowaliśmy od

miesiąca i ciągle miałem wątpliwości, czy zostaną odebrane, czyli – uznane za zdatne do przewozu ziarna. Dziurawe tanki szczytowe ciekły do ładowni, więc otrzymałem z *Biura* polecenie nie napełniania ich, tak żeby inspektorzy nie zauważyli. Po inspekcji musiałem je napełnić, podobnie jak szóstą ładownię i w ten sposób miała spowodować głębsze zanurzenie *„Reginy"*. Musieliśmy bowiem zmieścić się pod mostami za Nowym Orleanem, a luzu mieliśmy niewiele. Okazało się jednak, że niepotrzebnie się tych wszystkich strachów obawialiśmy, ponieważ inspekcje zostały załatwione (pod stołem) przez greckiego kompanijnego Kapitana Portu, a inspektorzy nawet nie zeszli do ładowni. Ponieważ jednak takie numery z innymi kompaniami w USA nie wchodziły nawet w rachubę, więc byłem szczerze zdziwiony. Moje zdziwienie wzrosło wielokrotnie, kiedy panowie inspektorzy nie odmówili kilku kartonów papierosów, które grecki kompanijny Port Kapitan polecił im dać.

Zabunkrowaliśmy, wzięliśmy wodę i wreszcie można było porządnie się wykąpać...Prowiant jak zwykle dostarczył grecki *shipchandler* i oczywiście tylko połowę tego co zamówiłem, gdyż resztę skreśliło *Biuro*. W tej *cholernej* flocie to *Biuro* dyktowało, co mamy jeść. Do kantyny dostałem tylko kilka skrzynek *seven up*, a o zamówionym piwie mogłem sobie tylko pomarzyć.

No, ale w końcu *zabalastowaliśmy* statek *na full* i nocą z pilotem zaczęliśmy wybierać kotwice. A tu niespodzianka! Jak przewidywałem jeszcze w stoczni, windy kotwiczne nie zechciały teraz ciągnąć. Straszyłem wówczas Greków, że jak tego nie naprawimy, to za wynajęcie dźwigu do wyciągania kotwic zapłacą w Nowym Orleanie ze sto tysięcy dolarów. No a teraz miałem duszę na ramieniu, czy aby moja przepowiednia się nie spełni. Na szczęście, nie spełniła się. Po godzinnym mordowaniu się z kotwicami, udało mam się je z wody wyciągnąć.

Tuż przed Nowym Orleanem zmienili się piloci i na pokład wdrapali się dwaj nowi. Jednym był staruszek grubas, sapiący jak lokomotywa, a drugim - młody praktykant.

- Pilot! – powiedziałem do starego. - Mamy tylko pół metra luzu pod mostami i dlatego chciałbym, żebyś tam zwolnił. Ten statek osiada na dziób...

- To niemożliwe - odpowiedział wiekowy dziadek z butną pewnością siebie. - Wszystkie statki osiadają na rufę, nieprawdaż?

- Prawdaż – usłużnie odpowiedział praktykant. - Nie słyszałem, żeby jakiś statek osiadał na dziób...

- Wiem, co mówię – wysyczałem siny ze złości. - Znam ten statek i osiada on na dziób. Dlatego chcę, abyście przed mostami zwolnili!

Pomruczeli, pomruczeli, ale pod mostami nie tylko zwolnili, ale nawet zastopowali maszynę! Słowem - przeszliśmy bezpiecznie.

Piloci okolic Nowego Orleanu to prawdziwa mafia. W przygniatającej większości są to kapitanowie, przyuczani do zawodu przez rodzinę.

Znają tylko swój kawałek rzeki, a zarabiają ponad trzysta tysięcy dolarów rocznie. Czy zatem można się dziwić, że wśliznąć się w ich szeregi jest niemal tak samo trudno, jak do innych pilotażów?

Rzuciliśmy kotwice na *Dwunastej Mili*, oczekując na miejsce przy elewatorze.

W tym właśnie miejscu powinien nam przetrzepać skórę *US Coast Guard*, ale nie był łaskaw się pojawić. Potem dowiedziałem się od kompanijnego Kapitana Portu,

że jego koledzy przestawili nas na koniec kolejki na liście statków do inspekcji. Czyżby i to można było załatwić?...

Po kilku dniach keja się zwolniła i zacumowaliśmy przy elewatorze Growmark. Mieliśmy tu ładować trzy rodzaje paszy, dopuszczając do maksymalnego zanurzenia tranzytowego dla Mississippi 47 stóp, czyli 14.33 metra. Dla nas nie był to pełny ładunek, a tylko ta część (94 tysiące ton), jaką mieliśmy zawieźć do Hiszpanii - do Cartageny i Tarragony.

Tuż po zacumowaniu, przy otwieraniu klap ładowni, moi Chińczycy zgięli trap elewatora, co spowodowało konieczność natychmiastowej wpłaty odszkodowania. Bagatela – tylko 1.257 dolarów!

Naturalnie, od ręki napisałem protest, nie poczuwając się do odpowiedzialności i udowadniając, że statek nie miał możliwości *sklarowania* elewatorowi trapu, bo nie przekazano nam sterownika podnoszenia trapu.

Potem, gdy już go dostaliśmy – okazał się zepsuty.

Godzinę po zacumowaniu elektryk i c*hief* steward, nie powiadamiając nikogo, wyszli sobie do miasta. Steward wrócił sam, bo - jak się potem okazało - elektryk (Chińczyk) *wybrał wolność*...

Następnego dnia powiadomiłem o tym agenta, sprawdziłem z Chińczykami kabinę *wolnościowca*, która okazała się pusta, bo delikwent zabrał ze sobą wszystko.

Agent stwierdził kategorycznie, że jeśli go złapią, to z punktu odeślą do Chin.

Czasy bowiem się zmieniły i USA nie są już krajem *głupio* gościnnym.

Elewator okazał się dla nas za krótki, więc zarządzono cofnięcie statku po nabrzeżu.

10 metrów. Pomyślałem sobie, nic prostszego, tylko trochę poluzować liny i spłynąć po kei te głupie kilka metrów z prądem rzeki. Najpierw więc zrezygnowałem z holowników oraz pilota, co wcześniej proponowało mi szefostwo elewatora.

Potem jednak chwilę pomyślałem, no cóż, czarterujący płaci, co mi szkodzi.

Niech więc będą te dwa holowniki, chociażby dla asekuracji!

I znowu chyba święty *Antoniczek* podszepnął mi tę zmianę decyzji, bo w chwilę później mieliśmy już cyrk na całego.

Statek spłynął po kei dokładnie tak, jak tego chciałem. Byliśmy już nawet zacumowani! *Forman* z elewatora odesłał dopychające holowniki, aż tu nagle cumy zaczęły się luzować i dziób *„Reginy”* odjechał w stronę środka rzeki.

Co się stało?! Otóż moi mądrzy chińscy marynarze zamocowali cumy na windach, nie zaś na polerach, jak powinni. Z kolei płynący rzeką statek wywołał sporą falę, która *zassała* mojego grata, ciągnąc go na rzekę. W dodatku okazało się, że moje windy dziobowe nie działają, więc nie mogłem dociągnąć się do nabrzeża. *Forman*, widząc co się dzieje, przywołał znowu holowniki, a te dopchnęły *„Reginę”* do kei. Niby nic się nie stało, ale holowniki zażądały dodatkowej opłaty 1.575 dolarów, a elewator za godzinę przestoju kolejne pięć tysiączków. *Wypichciłem* więc kolejny protest, w którym *udałem Greka*.

Napisałem, że holowniki wysłał do domu *Forman*, a tak w ogóle, to samodzielnie mogłem dociągnąć się do kei.

Ale nawet kłopoty też się kiedyś kończą. Następnego dnia agent czarterującego zaprosił mnie z chiefem mechanikiem na kolację. Wyżerka była wspaniała, szczególnie smakowały nam smażone ostrygi. Wprost rozpływały się w gębie. Zaś agent, czyli Bob, mówił - *mógłbym ich zjeść chyba kilka tysięcy...*

Potem ruszyliśmy z Bobem i jego żoną Sandrą na French Quarter, na Bourbon Street, gdzie kiedyś grywał Louis Armstrong i gdzie Amerykanie szaleją podczas Mardigrass, czyli *Tłustego Wtorku*. W pierwszej knajpie, gdzie zatrzymaliśmy się na piwko, barmanka liczyła po polsku, tłumacząc nam potem po angielsku, że miała dziadka Polaka.

Aby uczcić spotkanie z nami, postawiła po piwie, a my zrewanżowaliśmy się drinkiem. Znowu okazało się, że nasi są wszędzie. Zabawa się rozwinęła i w końcu cała knajpa była nasza...

Jednak nie ma róży bez kolców. Oto ktoś chyba podrzucił coś Sandrze do piwa, bo odezwała się w niej kolumbijska krew. Nagle, ni z tego, ni z owego, zaczęła tańczyć, jak szalona i Bob musiał siłą wyciągać ją z knajpy.

Potem w słynnym barze Pata O'Brien'a wypiliśmy jeszcze *Hurricane* i już musieliśmy wracać na statek.

A rano tradycyjnie wszystkich bolały głowy, lecz należało pracować. Znowu ostro ruszyłem z protestami...Tymczasem dowiedziałem się od naszego Kapitana Portu, że niedawno nasz siostrzany statek osiadł przy nabrzeżu na gruncie, bo tu nie było 47 stóp, jak wszyscy twierdzili, a o dwie stopy mniej. Kazałem więc c*hiefowi* sondować przy kei i okazało się, że istotnie tak jest. Elewator i agent nas okłamali. Wówczas zrozumiałem, dlaczego agent zabrał nas na *balety*. Wystosowałem więc protest, po czym teleksem zawiadomiłem wszystkich zainteresowanych, że przerywam załadunek i w tym miejscu nie załaduję więcej, niż 45 stóp. W efekcie tego wszystkiego trzeba było przeholować statek na rzekę, gdzie przy bojce doładowano nam resztę. A to nieco kosztowało czarterującego.

W ostatniej chwili, tuż przed przeholunkiem, udało mi się jeszcze pomóc moim Chińczykom. Mianowicie, zadzwoniłem do mojego przyjaciela księdza, a ten zabrał ich za darmo na zakupy. Nie mogłem już się z nim spotkać osobiście, ale przekazałem przez marynarzy dyskietkę z moimi opowiadaniami, naturalnie przetłumaczonymi już na angielski. Ksiądz przyrzekł tłumaczyć je również na inne języki.

Wreszcie ruszyliśmy w stronę Europy, czyli bliżej domu. Znowu modliłem się, żeby udało się wyciągnąć kotwicę z wody. Co mnie jeszcze czeka na tym statku? A to przecież minął dopiero miesiąc! Czy uda mi się poprowadzić naszą *„Reginę"* bezpiecznie przez następne miesiące? Oto jest pytanie!

## POWRÓT NA REGINĘ.

Na *„Reginie"* przeżyłem 8,5 miesiąca nieustannej walki o przetrwanie, ale mimo mieszanych uczuć po urlopie wróciłem na nią. Tu przynajmniej wiedziałem co mnie czeka. Jak się okazało czekało mnie jeszcze dużo niespodzianek. Moja piękna „*Królewn*a", była w podeszłym wieku i pomału powinna wybierać się na złom.

Frachty były jednak wysokie i Grek postanowił wykorzystać ją do bólu.

Zamustrował 12-tu *fiterów* i systematycznie próbowali *babcię* trzymać przy życiu.

Siedzieli więc *fiterzy* podczas przelotów przez Atlantyk głównie w balastach i wymieniali wszystko co skorodowane. Zamustrował też grecki malarz i na okrągło piaskował i malował, oczywiście z pomocą Chińczyków.

Oczywiście *„Regina"* piękniała.

Moje urodziny załoga wspaniale uczciła. Posadziła mnie na tronie. Włożyła mi na głowę koronę, a na szocie napisała mający pięć tysięcy lat poemat:

Ten piękny 5000 lat stary poemat, znany był w całych Chinach:

壽 比 南 山 不 老 松, 福 如 東 海 長 流 水
**FU RU DONG HAI CHANG LIU SHUI**
**SHOU BI NANG SHANG BU LAO SONG**

***Szczęścia tak wiele, jak wielkie żółte morze chińskie (Dong Hai),***
***i wszystkie do niego wpływające rzeki (nieustannie zasilające to szczęście).***
***Długiego życia, jak długie są chińskie góry (Nang Szang),***
***wiecznego odradzania się, jak wiecznie odradza się natura,***
***jak wiecznie rosnaca sosna.***

Byłem pod wrażeniem mądrości tego poematu, który mówił o morzu, rzekach, górach i naturze, wiecznie odradzającej się naturze.

Następnie 25-ciu Chińczyków dzierżąc w rękach napisane przez siebie laurki z moim zdjęciem pośrodku, kiwając się przede mną składało mi życzenia. Potem był tort, wino i śpiewy.

*Życzenia urodzinowe dla mnie.*

Następne miesiące okazały się wyjątkowo ciężkie. Ciągle musiałem kłócić się z greckim *fiterami*, bo oszukiwali armatora. Dopisywali godziny i niewykonane prace w tankach, a ja czołgając się po tankach robiłem zdjęcia i ewidencjonowałem ich prace. Próbowali mnie przekupić, ale się nie dałem. Miałem za to chody u greckiego superintendenta Liaskosa, bo nie musiał tego sprawdzać, dostawał płytkę „CD" ze zdjęciami. Greckich *fiterów* musiałem nauczyć czystości i kultury. Kiedyś ich szef powiedział mi:

- *Captain*! To od nas wyszła światowa kultura!
- Wyszła i nie powróciła! – odpowiedziałem chłodno.

*Na zdrowie kapitana.*

*Barbecue.*

## M/V „THEARESTON”

Znów zatęskniłem za morzem… Posiedziałem pół roku na lądzie i zaczęło mnie nosić… Przecież „Men” nie może być cały czas w pantoflach - tłumaczyłem Grażce. Nie potrafię tak siedzieć i nic konkretnego nie robić! Mimo 66–tki na karku i bólów w kościach muszę znowu na morze, bo *„Tygrys”* lubi świeże mięso”!!! Chociaż już mu się zęby stępiły…

Wyruszyłem więc znowu na oceany – szukać przygód! Tym razem wyleciałem do Nowego Orlenu na statek *m/v „Theareston”- „Przewodnik Bogów”*.

Po około dwudziesto godzinnej podróży samolotami, z Berlina z przesiadką Amsterdamie i Atlancie, wreszcie wylądowałem w Nowym Orleanie. Lot jak lot nic ciekawego, tylko tyłek boli i żarcie podłe. Lotniska potężne i trzeba umieć się po nich poruszać, żeby na czas zdążyć na następny samolot. Odprawa rozbierana, prześwietlana, a w Stanach dodatkowo odciski palców, zdjęcia, pytania, mimo że przecież mam

wizę i byłem tu wiele razy. Na szczęście przebrnąłem to wszystko i w Nowym Orleanie czekał na mnie grecki kierowca, który zawiózł mnie do hotelu. Przespałem tam dwie noce w oczekiwaniu, aż mój statek dobije do elewatora. Na posiłkach towarzyszył mi grecki superintendent, który też przyleciał tu z Europy. Sympatyczny młody człowiek, był przyjacielsko nastawiony i miło się z nim gaworzyło. Wybrałem się tylko raz piechotą do sklepu po amerykańską wtyczkę, bo nie mogłem podłączyć komputera, a recepcjonista poinformował mnie, że wszystkie wtyczki ukradli. Po pięciu kilometrowym marszu w piekielnym upale, miałem już dość wycieczek. W nagrodę jednak podłączyłem laptopa, a że Internet był dostępny, więc na *Skype* przegadałem z Grażką z godzinę. Nawet urządziłem konferencję i włączyłem do rozmowy naszych przyjaciół Bakułów.

Wreszcie ruszyliśmy raniutko na statek, cumujący przy elewatorze Cargilla.

Zabrał się z nami następny Grek, który przyleciał z Nowego Jorku, żeby zreperować nawalający statkowy agregat.

Moja *Lady*, jak na statek, była nieco starszawa, miała bowiem 21 lat, ale okazała się w przyzwoitym stanie. Podobno była najlepszym statkiem mojego greckiego armatora. Niedomagały jej dychawiczne agregaty i parę innych rzeczy, ale czy można w tym wieku mieć do niej pretensje!? Była masowcem, miała 225 metrów długości i 32,2 metry szerokości, czyli mieściła się w kanale panamskim, była więc tak zwanym *Panamaxem*.

*Załadunek w Nowym Orleanie na Mississippi.*

Załoga mieszana 15-tu Polaków, 7-miu Maldivów i 2-ch Ukraińców. Na mostku rządzili Polacy, w maszynie Ukraińcy, a na pokładzie Maldivy.

Czarne małe Maldivy akurat mieli Ramadan i w 40 stopniowym upale Nowego Orleanu słaniali się na nogach, bowiem Mahomet zabronił im w dzień jeść, pić i seksować. Rządził marynarzami (także polskimi) ich mały czarny, jak się okazało złośliwy bosman, którego schodzący kapitan chciał jak najszybciej zmustrować. Ich szefem był kucharz DIDI.

Natomiast kapitana zmustrowania zażądał czarterujący Cargill, bo podpadł, gdyż nie zdążył na czas do Panamy. Zresztą nie była to wina kapitana, tylko Greków, którzy kazali kapitanowi oszukiwać czarterującego, a potem się na kapitana *wypięli*.

Tak to bywa, pracował u nich 8 lat i był jak mawiali najlepszy, aż nagle został wysłany do domu. Dobrze, że nie do więzienia.

W potwornym upale Nowego Orleanu, załadowaliśmy ponad 61 tysięcy ton kukurydzy, aby ją zawieść do Egiptu, do Aleksandrii.

Schodzący kapitan, zresztą mój szkolny kolega z PSM-ki, był rozgoryczony, a na dodatek nie miał wizy USA i agent woził go w te i z powrotem do hotelu i na statek, bo coś się nie podobało *Immigration*, aż myślałem, że w końcu popłynie ze mną.

Wreszcie ruszyliśmy z pilotami w dół Mississippi! Na sterze stanął, pod pachę wchodzący mi, czarny Maldiv. Podsunąłem mu pod tyłek krzesełko, żeby mógł coś widzieć zza kolumny sterowej, ale i tak to nie pomogło, bo myliło mu się prawo z lewym. W wyniku tegoż dwa razu o mało nas nie wpakował na brzeg, aż w końcu kazałem mu iść spać i sam stanąłem na sterze. Może był wycieńczony Ramadanem, a może niedouczony, wolałem jednak być pewny, że dopłynę na morze bezpiecznie.

*m/v „Theareston".*

Zdaliśmy pilotów i nareszcie odetchnąłem morskim powietrzem! Zabrałem się ostro do roboty. Najpierw jak zwykle porządki, raporty i dokumenty, alarmy. Potem drugi oddech i rutyna. Tona e-maili do wysłania, ciągłe pytania od armatora, czarterującego (Cargilla) i agentów.

Wieczorem film z kasety wideo, na szczęście zostało ich wiele po poprzednich duńskich właścicielach statku. Innych rozrywek tu nie przewidziano. *Cholera,* nie ma stołu pingpongowego, że nie wspomnę o basenie, a z kranu na dodatek leci brązowa woda.

Za rufą zatoka meksykańska i gdzieś tam po lewej burcie została Floryda. Ocean Atlantycki przywitał nas dobrą pogodą, a nocne burze i obfite ulewy pomogły marynarzom umyć pokłady. *Chief* pokładowy pozbył się wiszącego na kotwicy bloku cementowego, który wyciągnęliśmy z dna Mississippi. Statek przejaśniał, a my odetchnęliśmy. Teraz to tylko dwadzieścia dni przelotu do Aleksandrii … odpoczynek od lądu… piękno oceanu…

Dzisiaj polski kucharz miał problemy rodzinne i nie było obiadu…, Dlaczego rodzinne? Bo tak się melduje do *Biura,* kiedy chce się zmustrować alkoholika. Tak żeby

nie zepsuć opinii Polakom. Trzymał się stołu, ale jak go *opieprzałem* twierdził, że jest trzeźwy. Odesłałem go spać, jutro z nim pogadam, a stewardowi kazałem zrobić kolację. Podobno w ciągu dwóch miesięcy zamustrowania, to była jego druga *podpadówa*.

Mój poprzednik dał mu sto dolarów kary, ale widać to nie pomogło. Ja – pomyślałem - dam mu ostatnie ostrzeżenie i po nim nie ma zmiłuj się. Kucharz dobry, szkoda że alkoholik, bo przecież mógłby coś wypić na sen i rano być trzeźwy. Widocznie nie wytrzymał…

*Klops*! Kucharz trzeci dzień pijany! Steward gotuje… O czwartej rano zadzwonił do stewarda, żeby go związał, no bo inaczej to wyskoczy za burtę. Przeszukaliśmy mu kabinę, ale znaleźliśmy tylko puste plastikowe butelki pachnące jakimś spirytusem. Ustawiłem wachtowego przy jego drzwiach, a bulaj jego kabiny kazałem zaspawać, żeby tędy nie wyszedł. Zadzwoniłem do polskiego *Biura* i powiedziałem co się dzieje, no i że kucharz musi lecieć do domu!

- No to poleci na swój koszt, zgodnie z kontraktem. Tylko, żeby nie psuć Polakom opinii, to oficjalnie leci z powodu problemów rodzinnych – poinstruował mnie kadrowiec.

- Oczywiście! Jak mi się go uda dowieść do Aleksandrii. Chociaż Grecy na pewno i tak będą wiedzieli, bo Maldivy *zakablują* - dodałem.

Udało się! Na czwarty dzień kucharz zjawił się w pracy trzeźwy! Dobrze, że nie wyskoczył za burtę, ale do domu i tak musi polecieć za swoje pieniądze.

Dzisiaj, 30 Sierpnia 2011 roku w nocy przepłynęliśmy Gibraltar, no i nasi Maldivy zakończyli Ramadan.

Cały miesiąc w czasie dnia postowali i w pracy poruszali się jak muchy w maśle. Dzisiaj wreszcie odżyli, święto LESSER BAIRAM, wielkie żarcie. Maldivskiemu i naszemu kucharzowi kazałem przygotować świąteczny stół.

- Panowie - powiedziałem załodze - jesteśmy jedną załogą i nieważne, w którego Boga kto wierzy… Bóg jest jeden, nieważne jak się nazywa. Wszystkie nasze święta będziemy świętować razem. Płyniemy do Egiptu, a tam rządzi Allah, więc teraz trzeba się do niego też pomodlić - zażartowałem. Wszyscy dziś na obiedzie zasiądziemy do wspólnego stołu.

Załoga przyjęła moje słowa z uśmiechem, ale poczułem ogólną aprobatę solidarności marynarskiej. Wszak może niedługo będziemy razem bronić się przed terrorystami somalijskimi. Armator przysyła nam do Aleksandrii całą rolkę kolczastego drutu, aby nim opleść statek w koło. Mamy też dostać drut z żyletkami, pewno obroni nas przed rakietami…

Spytałem Maldivskiego kucharza:

- Ddi, dlaczego macie miesiąc postu?

- Bo tak napisano w Koranie – odpowiedział.

- No tak ale dlaczego? – drążyłem dalej temat.

- Nie wiem, tak kazał Allah… ale spytam się może któryś z moich wie…

- A co to dzisiaj za święto?

- Zakończenie Ramadanu! U nas trwa trzy dni, ale są tacy co jeszcze tydzień postują…

No i okazało się, że moi egzotyczni marynarze nie wiedzą dlaczego jest post i jakie to święto mają … Po prostu tak kazał Mahomet. Jak zasiąść do stołu z wyznawcami

*Lesser Bairam święto zakończenia Ramadanu.*

Allaha, którzy nam się kojarzą z terroryzmem. Ale przecież dzielimy wspólny marynarski los.

W południe w mesie załogowej na stole stały różnorodne smakołyki, polsko-maldivskie.

Był indyk, baran i szaszłyk z kurczaka. Tuńczyk złowiony przez załogę, sałatki różnorakie i wiele innych smakołyków. Oczywiście żadnych trunków, a z płynów tylko soki, fanta i jej podobne. Zarządziłem statek „suchy", wystarczy, że kucharz zrobił nam cyrk.

Czekałem aż wszyscy się zbiorą i przemówiłem do mojej międzynarodowej załogi.

- Panowie! Życzę Wam szczęśliwych Lesser Bairam świąt, chociaż to Wasze muzułmańskie święto, ale jesteśmy jedną załogą i dlatego świętujemy razem z Wami. Zaprosimy Was też na nasze święta, bo Bóg jest jeden i nieważne jak się nazywa. My jako załoga musimy sobie pomagać i przeciwstawiać się wszelkiemu niebezpieczeństwu. Naszym wspólnym zadaniem jest bezpiecznie doprowadzić statek do portu, zarobić worek dolarów i wrócić cało do domów.

Zerwały się oklaski, widać było po twarzach aprobatę mych słów, teraz stanowiliśmy jedną załogę. Moi mahometanie cieszyli się, że okazałem szacunek dla nich i ich religii.

- Szukurija *captain*!- Dziękujemy kapitanie! – krzyknęła moja kolorowa załoga.

Święta, święta i po świętach, aż tu nagle dowiaduję się od załogi, że nowy kucharz, który do nas jedzie, to jeszcze lepszy pijak, brudas i dwa razy już był za pijaństwo wyrzucany ze statków. Na dodatek z pierwszym oficerem produkowali w kabinie bimber, a po pijaku gonił stewarda z nożem.

Zamienił stryjek siekierkę na kijek!!!

- Nieeee!!!!!! – wrzasnąłem i zadzwoniłem natychmiast do polskiego *Biura*.

- Nie zgadzam się i protestuję! – krzyczałem w słuchawkę. Chcemy mieć normalnego kucharza!

- Ten jest dobry, nie mamy nic na niego … – usłyszałem w słuchawce.

- Dobry?!!! Toż to lepszy pijak od tego, którego mam na burcie! Załoga mówi, że produkuje w kabinie bimber, a potem goni załogę z nożem. Dwa razy już był wyrzucany ze statków tego armatora za pijaństwo, a wy na niego nic nie macie???!!! – waliłem rozwścieczony.

- Niemożliwe! – zdziwił się kadrowiec. No to w takim razie szukamy innego kucharza.

Na koniec okazało się, że innego – normalnego - nie ma i musiał zostać mój…

- No to Panie szefie, zostaje Pan, ale teraz ma Pan zakaz wyjścia na ląd, bo znowu zakupi Pan jakiś metylowy spirytus w aptece – powiadomiłem go.

- Oczywiście, Panie kapitanie, zrozumiałem i dziękuję, ale ja już przysięgam, że nie będę pił!!!

- Zobaczymy! Będziemy Pana pilnować! – nie chciałbym, żeby Pan wyskoczył za burtę.

Płyniemy wzdłuż wybrzeży Libii, a tam wojna, NATO atakuje Kadafiego. Nie wiadomo kto wygrywa, ale my na morzu słyszymy odgłosy tej kolejnej wojny. Kanał 16-ty UKF-ki nieustannie zajęty. Trzeszczy meldunkami statków raportujących do okrętów wojennych.

Dzisiaj w nocy nagle rozszalały się krzyki rozpaczy, pomocy wzywał jacht motorowy.

- *Mayday, Mayday , Mayday* – wołał - w wodzie pływają ludzie! Wyciągnąłem już dwóch żywych! Mówią, że ich drewniana łódź utonęła. Podobno było ich 40-tu uciekinierów z Libii. Gdzieś tu pływają, ale ich nie widzę bo jest ciemno… Jestem z rodziną, to mały jacht i nie mogę ich zabrać wszystkich!... - wołał z rozpaczą w głosie…

Słyszalność była wspaniała, bo działo się to pod brzegami Grecji, jakieś 300 mil od nas.

Nagle odezwała się stacja Olimpia - brzegowa w Grecji, ale tam siedział jakiś strasznie niekompetentny facet. Zaczął strofować żeglarza i polecać mu, że ma ratować resztę rozbitków. Wyobraziliśmy sobie, co czuje facet z rodziną, na którego mały jacht zaraz wdrapie się nocą 40-tu rozbitków i go zatopią. Jednak ten żeglarz okazał się dzielny, usłyszeliśmy potem, że opuścił na holu swoją małą *dingi* i na nią wdrapało się 10-ciu rozbitków.

Na szczęście znalazł się w pobliżu statek i przejął rozbitków od żeglarza. Zameldował do stacji brzegowej, że ocaleni żyją, jeden ma złamaną rękę i że szuka reszty tonących. Nagle słyszalność się skończyła i nie dowiedzieliśmy się czy jeszcze kogoś wyłowił…

Wreszcie dotarliśmy do El Dikheila (koło Aleksandrii). Z kraju leciało na statek czterech zmienników, w tym III mechanik, którego z kolei wyrzucał *chief* z maszyny. Tym razem, nie za pijaństwo, tylko za nieznajomość fachu… Ciekawe co to za fachowcy przyjadą?

Po 21 dniach przelotu w poprzek oceanu dotarliśmy na redę Aleksandrii i kazano nam rzucić kotwicę. Nasza keja była zajęta przez jakiś tam statek. Po dwóch dniach Port Control polecił nam wybierać kotwicę i brać pilota. Wchodzimy do El Dikheila, ale tylko żeby inspektorzy mogli pobrać próbki naszego ładunku, no i żeby wszyscy obłowili się papierosami *Marlboro*. Potem znowu wyrzucą nas na redę…

*m/v „Theareston”.*

Najpierw zaatakowała mnie pilotówka, nie dali mi nawet czasu na manewry, krzyczeli na UKF-ce, że należą im się papierosy. Wkurzyłem się, miałem niebezpieczne wejście, a właśnie mijałem statek przewrócony na mieliźnie, a tu cały czas mnie wzywa pilotówka i Port Control, żądając kartonów. Odkrzykiwałem, że manewruję i nie mam czasu, ale to ich nie zrażało. W końcu posłałem oficera na dół z kartonami. Potem pilot zgłosił pretensję, że on dostał za mało.

Przyszły dwa holowniki i pilot polecił mi też ich zaopatrzyć. Dobili mnie cumownicy, którzy kłócili się ile mają dostać i nie chcieli odbierać cum. Najgorsze jednak było jeszcze przede mną … Pojawiła się odprawa. Sanitarny zażądał 1000 dolarów, ale skończyło się na 15 kartonach. Nie miał do czego się doczepić, ale straszył, że zauważył jak jeden szczurołap spadł z cumy. Zjawili się następni, immigration, surveyorzy, strażnicy i zgraja im podobnych, oczywiście też po *Marlboro*. Jakież było moje zdziwienie, kiedy agent powiedział, że nie bierze.

- *Captain*! My agenci jesteśmy, żeby Ci pomagać! Wstydzimy się za tych, co Cię okradają! – stwierdził. W Egipcie *„bakszysz”* istnieje od wieków i chyba nikt nie jest w stanie tego zmienić, ale my musimy świecić przykładem – dodał dumny.

Wstałem i uścisnąłem mu rękę, gratulując uczciwej postawy… Teraz wiem, że chociaż jeden Arab jest uczciwy! – dodałem z przekąsem.

*Cholera* – pomyślałem - zacumowaliśmy tylko na parę godzin. Jutro przychodzą brać próbki, potem wyjście na redę i za dwa dni znowu wejście. Nie wiem czy zdołam to przeżyć…

Gdy tylko zacumowaliśmy pod wyładunek, kupiłem arabski strój i zacząłem gości witać: *„Salem Alejkum”*. Podobno swojego nie wolno okradać. Nie pomogło. Cieszyli się na mój orientalny widok, ale okradali mnie dalej…

Kupiłem mobilny Internet i zamieściłem mój arabski wizerunek na „You Tube”, wszak Allah jest wielki - może pomoże… Nie pomogło! Jedynie chyba teraz mogę mieć cztery żony… Tylko co ja z nimi zrobię!?

*Mój arabski strój.*

Wyładunek trwał 4 dni, ale szczerze miałem dość tego portu i Arabów. Kolejka żądających papierosów ciągle stała pod moimi drzwiami … Ładunek wyładowywali jak chcieli, nie zważając na nasze obliczenia stateczności… Od czasu do czasu budził mnie nocą jakiś mundurowy, strasząc karą. Brał kartony i klepał mnie po plecach w ramach „dobrej współpracy"…

Na statku zjawiło się trzech Greków i Egipski Audytor . Przez dwa dni *maglowali* mnie sprawdzając szczegółowo wszystkie papiery. Audytor przyczepił się do dwóch świadectw zdrowia, ponieważ były nieważne. Nie pomogły tłumaczenia, że wysłaliśmy tych dwóch załogantów tu w Aleksandrii do lekarza, żeby im wystawił nowe świadectwa zdrowia, ale ten ich wyrzucił i powiedział, że żadnych świadectw nie będzie wystawiał. Agent rozkładał ręce, wyjaśniając, że nie może znaleźć innego lekarza… Taki to kraj!!! Na pomoc lekarską nie mogliśmy liczyć!

Wreszcie któregoś wieczoru udało mi się wyrwać do miasta. Dwóch młodych shipchandlerów zawiozło mnie, polskiego marynarza i maldivskiego kucharza do Aleksandrii. Oczywiście nie za darmo…

*Na mieście z załogantem (kucharzem) i Arabami.*

Jechaliśmy starą, rozlatującą się *Ładą*, a skóra mi się marszczyła na plecach… W życiu nie dałbym rady tu kierować samochodem, chyba że czołgiem. Ruch niesamowity, wszyscy trąbią i prawie żadnych zasad. Właściwie jedna, kto sprytniejszy i bezczelny, ten się wciśnie wszędzie. Czasami musiałem prostować moje boczne lusterko, bo łamało się po uderzeniu z innym wyprzedzanym samochodem. Zaparty nogami, siedziałem obok kierowcy i czekałem kiedy to się skończy kraksą. A jednak kraksy nie było?!

Potem siedzieliśmy na bulwarze oglądając światła pięknej zatoki, popijając soczki, a ja zapaliłem wodną fajkę (*Sheisha*) o smaku brzoskwiniowym.

W koło stoliczki obsypane Arabami, a wśród nich śliczne dziewczyny w tradycyjnych arabskich strojach palące też *Sheisha*. Miałem słodki smak brzoskwini w ustach i nic więcej, bo nic więcej w fajce nie było! Próbowałem nawiązać kontakt wzrokowy z dziewczynami, ale mi się nie udało. Widziałem, że ukradkiem nam się przyglądają, ale jak tylko zauważyły moje spojrzenie natychmiast udawały, że mnie nie widzą. Dla nich byłem powietrzem…

*W kawiarni.*

Nasi arabscy przewodnicy powieźli nas znowu po Aleksandrii. Zobaczyliśmy wspaniałe Meczety i ich niebosiężne minarety. Obejrzeliśmy wspaniały gmach biblioteki i wiele innych pięknych miejsc, aż wylądowaliśmy na placu przed Qaitbay fortem.

Nasz przewodnik Mohamed stwierdził, że fort chyba ma z 2000 lat. Plac był nad malowniczą rybacką zatoczką, spacerowały po nim tłumy, jeździły dorożki, a gdzieś tam w rogu grała na bębenkach grupa młodych. Przygrywali parze młodej. Młoda była w pięknej białej sukni, ale tuż obok zauważyłem drugą parę młodą, a pani młoda była ubrana w przepiękną arabską suknię.

Pary spacerowały dostojnie, mimo że plac nie był za czysty, widocznie tu trzeba było przyjechać po ślubie.

Ruszyliśmy też na stare miasto, cuchnące i zasypane śmieciami. Nie do wiary jak można tu mieszkać! Powrót do naszego portu El Dekheila , to godzina szalonej jazdy zatłoczonymi ulicami. Czasami śmigały obok nas szybkie motory, oczywiście kierowcy

*Qaitbay fort.*

*W Qaitbay forcie zobaczyłem prawdziwy szkielet Dinozaura!*

byli bez kasków. Mijali nas na motorach oświetlonych lampkami, grających straszliwie głośną muzykę handlarze narkotyków – to zakała Aleksandrii jak mówił Mohamed.

W centrum naszego El Dekheila zakupiliśmy trochę owoców i dalej na statek do roboty!

Wreszcie wypłynęliśmy! Holowniki ryczały syrenami pod burtą, domagając się papierosów. Na UKF-ce wrzeszczała pilotówka i Kapitanat:

- *Captain,* pamiętaj o prezentach!

Zdenerwowany tym wymuszaniem, powiedziałem pilotowi kilka przykrych słów:

- Pilot to wstyd dla Egiptu, że tak wszyscy żebrzą o te papierosy!

- *Captain*! To tradycja! Dla mnie należy się cztery kartony!- odpowiedział niespeszony.

Znowu na morzu… spokój… wypaliłem moją nowo zakupioną fajkę, tym razem o smaku jabłkowym, a tu przyszła „tona" Emilów i pytań z Gibraltaru i Santos.

Nie ma już spokoju na morzu!!!!!!!!

Po drodze do Santos trzeba było zatankować w Gibraltarze. Paliwo i zaopatrzenie było zamówione, gdy nagle agent zawiadomił nas, że z uwagi na kolejkę oczekujących mamy 12 godzin dryfować na wschód od Europa Pt., tuż pod górą Gibraltaru. Nie bardzo mi się to spodobało, ale Cargillowi jeszcze więcej, bo w ostatniej chwili zmienił bunkrowanie na Algeciras. To po hiszpańskiej stronie zatoki gibraltarskiej. Tam okazało się, że możemy tankować natychmiast. To oczywiście wkurzyło Anglików i próbowali wygonić nas spod ich skały, pod którą dryfowaliśmy. Na szczęście zaopatrzenie płynęło holowniczkiem z Gibraltaru i jak usłyszeli, że zamówione od nich, to się *odwalili*. W dryfie dwie mile od skały, załadowaliśmy towary i popłynęliśmy na kotwicowisko Algeciras. Ciekawostka, że zaopatrzenie z Gibraltaru nie mogło być dostarczone na kotwicy w Algeciras!

Tak to działa Unia Europejska!

Tuż przed rzuceniem kotwicy zaatakował mnie statek chiński, chciał mnie przejechać! Wołałem go ja i Algeciras Traffic, ale nie odpowiadał. W ostatnim momencie zdecydowałem się uciec od niego, no i udało mi się wykręcić za jego rufę. Potem odezwał się do Traffiku, ale nie mogli się porozumieć, bo niezrozumiale mówił po angielsku. Był to duży grat, szczęśliwie tym razem udało się, trzeba go zapamiętać, bo strach takiego spotkać znowu.

Zakotwiczyliśmy prawie w miejscu, gdzie zginął nasz Generał Sikorski, góra Gibraltaru dumnie królowała nad zatoką. Na hiszpańskim kotwicowisku rzuciliśmy kotwicę bez pilota, a na gibraltarskim kazali nam brać pilota.

*Gibraltar.*

Paliwo zatankowaliśmy w dwie godziny, bunkierka dawała 500 ton na godzinę. Miałem możliwość pogadania po hiszpańsku z surveyorem, agentem, portem, pilotem, czym wprowadziłem moją załogę w osłupienie.

- Kapitan, skąd Pan tak dobrze mówi po hiszpańsku? – pytali.

- Żeby mówić różnymi językami, to trzeba się ich uczyć i ja to robię – odpowiadałem z uśmiechem.

Hiszpania tutaj, to także *arabstwo*. Wszyscy domagali się papierosów. Może tylko mniej natarczywie niż w Egipcie.

Ruszyliśmy na ocean, do Brazylii. Teraz wreszcie 14 dni odpoczynku…

Ocean Atlantycki przywitał nas piękną pogodą, wiaterek i prąd popychał nas do ukochanej Brazylii. Załoga już marzyła o pięknych dziewczynach tańczących sambę…

Czyściliśmy ładownie, więc przy okazji otworzyliśmy też czwartą ładownię, zalewaną na czas oceanicznego przelotu. Pływanie to mój żywioł, więc natychmiast wykorzystałem tę okazję i wskoczyłem do ładowni. Za mną radośnie wskoczyło też kilku załogantów. To było to! Kąpiel na środku oceanu, gdzieś po prawej burcie zostały Wyspy Zielonego Przylądka, słoneczko grzało ponad 30 stopni, woda 28 stopni i tak słona, że nie można utonąć…

*Pływamy w ładowni.*

Wspaniały relaks, ale zaproponowałem zawody… Młodzież ochoczo podjęła wyzwanie, chwaląc się swoimi pływackimi sukcesami i pracą ratownika… Jakież było ich zdziwienie, gdy przegrali zawody w *kraulu* i *żabce* ze mną-Dziadkiem. Dopiero potem przyznałem się im, że kiedyś byłem zawodnikiem z sukcesami… No i nie zapomniałem pływać…

Na kilku statkach zbudowałem baseny, ale tu u Greka, jak chciałem zamówić stół pingpongowy, to załoga uprzedziła mnie, że armator pomyśli o mnie „wariat". Dlatego zrezygnowałem, bo załoga miała pracować, a nie wypoczywać. Starałem się jednak jakoś im uprzyjemnić ciężką pracę, gdy nadarzała się okazja. Robiłem też wspólne *Barbecue*…, a przede wszystkim odnosiłem się do nich przyjaźnie, aczkolwiek wymagająco.

Brazylia atakowała mnie stosem niezbędnych raportów, wprowadzali nowy system meldowania elektronicznego - jeszcze bardziej wymagający… Wysłałem „tonę" papierów do Santos, aż tu nagle czarterujący zmienił port załadunkowy na Paranagua.

*Barbecue.*

*Podejście do portu Paranagua (Brazylia).*

Jednak myślami w głębi serca byliśmy już na terenach Oceanu Indyjskiego, wśród atakujących somalijskich piratów. Przecież za miesiąc tam będziemy, trzeba już przygotować bunkier, gdzie się schowamy. Wybrałem miejsce koło chłodni, tam przynajmniej będzie żarcie i picie. Trzeba tylko zrobić podwójne pancerne drzwi…

Z armatorem i czarterującym przepchnąłem moją propozycję częściowego ominięcia zagrożonej pirackiej strefy. Nadkładaliśmy drogi, ale zyskiwaliśmy trzy dni bez piratów. Zaproponowałem popłynięcie na końcówkę strefy zagrożenia (12 S/078 E), a potem trzy dni na północ poza strefą, wzdłuż linii strefy - blisko Indii. Dopiero potem będziemy musieli wejść w strefę zagrożenia, ale tam już nie ma innej drogi. Następne pięć dni trzeba będzie oczekiwać ataku piratów…

Któregoś dnia armator wysłał nam e-maila, że z Siri Lanki mamy wziąć ochroniarzy. Będą kosztować 40 tysięcy dolarów za te pięć dni. Ciekawe czy będą uzbrojeni, bo moi mówią, że na innym statku przyjechali bez broni i kazali załodze budować makiety działek…

No to jesteśmy na wojnie, tylko że nikt nas nie spytał o zgodę, a i w kieszeni też nic nie przybędzie.

Po dwóch tygodniach spokojnego „*przelotu*" przez ocean dotarliśmy na redę brazylijskiego portu Paranagua i rzuciliśmy kotwicę w oczekiwaniu na wejście do portu. Wkoło nas kotwiczyło ze trzydzieści statków, a wśród nich PŻM-mowskie *„Podhale"*. Pogadałem z ich kapitanem na UKF-ce i okazało się, że pływał pod moim dowództwem na *„Lake Mead"*, kiedy to uratowaliśmy samotnego żeglarza Horsta.

- Panie kapitanie! W porcie stoją jeszcze dwa polskie statki, a tak w ogóle to czekamy tu ponad miesiąc czasu na wolną keję… informował.

- To fajnie, przynajmniej odpoczniecie… My mamy czekać tylko pięć dni. Co nowego w Paranagua? –spytałem.

- Panie kapitanie! To już nie ta sama Brazylia! Drożyzna straszna, nawet dziewczyny trzy razy droższe od naszych… Tyle, że widać ludziom żyje się lepiej … Jest też bezpieczniej…

- Nie będę miał chyba czasu wyjść na ląd, bo załadunek planują na dwa dni, a na dodatek mam mieć inspekcję z Panamy… Wszystkiego dobrego życzę całej pańskiej załodze! Spokojnych rejsów! – dodałem.

Nasze *„Podhale"* czeka tu już dwa miesiące. Przywieźli fosfaty z kraju. A my mieliśmy czekać na wejście tylko pięć dni, a czekamy już dwanaście. Padają deszcze i codziennie agent obiecuje, że cumujemy jutro…

Dzisiaj miałem straszny, a może proroczy sen! Dawno, dawno, nie miałem tak strasznego snu! To był film, pamiętam szczegóły, twarze, rozmowy… Byłem I oficerem, ale nie mogłem znaleźć kapitana… Na mojego starego grata, nagle zamustrował tłum pasażerów. Jeden z nich w sekrecie zdradził mi, że płyniemy na złom.

Nagle statek sam odcumował!!! Szukałem stewarda, żeby policzył załogę, ale nie znalazłem… Szukałem marynarza na ster, ale nie znalazłem… stanąłem więc sam na sterze, ale ster nie działał… Na mostek wpadali pijani ludzie, wyrzucałem ich na skrzydło, ale nie mogłem sobie z nimi dać rady… Starałem się opanować ten tłum i statek, ale nagle wpłynęliśmy w wąskie ulice jakiegoś miasteczka… Pytałem ludzi na ulicy, którędy do morza? Ale nie wiedzieli… Nagle wąską uliczką po „kocich łbach" zjechaliśmy do morza… i wpłynęliśmy prosto w złomowisko statków… Wjechaliśmy dziobem w kupę statków i zobaczyłem jak mój dziób spłaszcza się między statkami, na pokładach których wrzeszczy pełno ludzi…

Stanęliśmy otoczeni złomowymi wrakami, odwróciłem się i spojrzałem na pokład mojego statku, był pusty…

Wtedy zerwałem się z koi… Pomyślałem jedziemy do marynarskiego piekła…

Rano odebrałem e-maila od armatora. Na Mauritiusie zamustruje do was uzbrojona ochrona…

Potem Grecy stwierdzili, że uzbrojona ochrona eliminuje ryzyko ataku piratów i rekomendowali nie omijanie zagrożonej strefy. To mnie zdenerwowało zamiast pięć dni teraz będziemy płynąć dziewięć dni przez zagrożoną atakiem strefę. Pięciu załogantów zgłosiło chęć zmustrowania na Mauritiusie, tuż przed wpłynięciem w *„Piracką strefę"*. Wysłałem więc ich aplikacje do Greków i Polski. Mieli prawo, bo kończyły im się pięciomiesięczne kontrakty.

Zwołałem zebranie załogowe, objaśniłem wszystkim jak nas traktuje Armator i wysmarowałem list do Greków i naszego polskiego *Biura*. Wywołałem wilka z lasu… Nasz polski załogowy zadzwonił i zaczął mnie straszyć Chińczykami.

- Czego wy tam chcecie? Przecież procentowo to ryzyko jest bardzo małe! Będziecie przecież mieli uzbrojoną ochronę! Grecy dzwonili, że wymienią załogę na chińską!- darł się w słuchawkę nasz załogowy.

- Niech nas nikt nie straszy Chińczykami – odpaliłem zdenerwowany. My zamustrowaliśmy za marynarzy, a nie żołnierzy! Kto strzela może być też zastrzelony!

- Ci co rozrabiają, nie dostaną nigdzie więcej pracy! Ja im to załatwię! – straszył dalej załogowy. Niech pan natychmiast załatwi, że wszyscy płyną i wyśle do Greków wiadomość z kopią do nas! Na Mauritiusie nikt nie zmustruje!

Grecki kapitan z załogowego był natomiast bardzo uprzejmy, wyjaśnił mi, że nie może zmustrować nikogo na Mauritiusie, ale obiecuje załodze bonusy…

Zwołałem znowu zebranie załogowe i wyjaśniłem sytuacje.

- Panie kapitanie, niech oni nas nie straszą Chińczykami, bo to my Polacy na statku naszego Armatora, w Suezie zmienialiśmy Chińczyków, którzy odmówili płynięcia przez piracką strefę - wtrącił steward.

- Mówią, że nie ma ryzyka, a ja byłem na statku naszego Greka, który został trafiony piracką rakietą - wykrzyczał zdenerwowany marynarz.

- Procentowo nie ma ryzyka! – warknął ukraiński *chief* mechanik. Nawet jak jest tylko jeden procent, to wystarczy!

Po burzliwej dyskusji, wreszcie wszyscy stwierdzili, że popłyną.

Wysłałem taką wiadomość i chwilowo uspokoiłem *Biuro* i załogę.

Wreszcie po dwóch tygodniach redy, wpłynęliśmy do Paranagua. Ale okazało się, że po dwóch dniach ładowania, zabrakło ładunku i wygoniono nas na wewnętrzną redę.

Dobrze tu się stało, telewizja, spokój… Zakupiliśmy internetowe modemy i gadaliśmy za darmo na *Skype* z całym światem. Jakie to niesamowite, przecież tak niedawno jeszcze darłem się w trzeszczącą radiową słuchawkę, a teraz jadłem sobie kaczkę, a na ekranie komputera, na rodzinnym stole stała druga kaczka i mlaskając opowiadaliśmy sobie, która lepsza.

Znowu zacumowaliśmy na dwa dni do kei i wreszcie po 26 dniach „pobytu" w Brazylii, załadowani na „*full*", ruszyliśmy w długą 32 dniową podróż do Iranu. Pozostały tylko marne wspomnienia pobytu w „Maria Bonita", gdzie piwo smakowało inaczej i kusiły snujące się dziewczęta.

- Panowie! Na podstawie otrzymywanych wiadomości, wymyśliłem plan obrony przed piratami - informowałem załogę na zebraniu. Załogi, które się uratowały, robiły „Bunkier" i tam się chowały. Piraci nie mogli się do nich dobrać i po godzinie uciekali. Bali się odsieczy komandosów. Czasami podpalali mostek, ale załogi gasiły pożar i płynęły dalej. My więc także zbudujemy „Bunkier", wybrałem już z *chiefami* miejsce koło chłodni prowiantowej. Tam zrobimy podwójne drzwi pancerne. Jak piraci zaatakują, to oficer wachtowy ogłasza alarm, dzwonkami, syreną i przez rozgłośnię. Ja lecę na mostek i bronię się z oficerem i ochroną, a reszta załogi chowa się w „Bunkrze". Naciskam przycisk zawiadamiający Armatora, a oficer wysyła przygotowaną przedtem informację o ataku. Gdy widzę, że mimo wszystko piraci wdrapują się na pokład, zarządzam schowanie się całej załogi do „Bunkra". Myślę, że na całą tą operację, będziemy

mieli pięć do dziesięciu minut. Wszystko więc zależy od tego jak szybko atak zostanie wykryty. Mam nadzieję, że ochrona przywiezie jakieś telefony, więc będziemy w „Bunkrze" mieli łączność ze światem. Ile w nim będziemy siedzieć, tego nie wiemy, ale prowiant i wodę mamy obok w chłodniach. Oczywiście jak znajdą „Bunkier", to jakąś rakietą mogą rozwalić drzwi, lub wykurzyć nas gazem. Ale nic mądrzejszego na razie nikt nie wymyślił. Pamiętajcie, że to ja jestem kapitanem, a nie ochrona! – zakończyłem.

*m/v „Theareston".*

- Panie kapitanie! Ilu ochroniarzy zamustruje i jaką będą mieli broń?- zapytał marynarz.

- Zamustruje na Mauritiusie dwóch ochroniarzy, ale jaką będą mieli broń, to nie wiem. Podobno prawnie mogą mieć broń półautomatyczną i myśliwską.

- Ale, jak donosi gazetka, to piraci strzelają rakietami i atakują już „stadami"! Kilkanaście szybkich łodzi! – wykrzykiwał zdenerwowany marynarz.

- No właśnie, a nasz Armator i polski pracodawca twierdzą, że nie ma ryzyka! – dodałem.

Na dwa tygodnie przed Mauritiusem „Bunkier" (Cytadela) był już gotowy. Na zebraniu wytłumaczyłem załodze jeszcze raz mój plan obrony przed piratami i zarządziłem pierwszy treningowy alarm.

- Panowie w ciągu pięciu minut musicie znaleźć się w „Bunkrze". Gdy piraci złapią choćby jednego z nas, to się poddajemy. Wszyscy za jednego, jeden za wszystkich! – zakończyłem.

Na *końcu* Afryki przyhamował nas przeciwny prąd nawet do 3 węzłów, szybkość spadła miejscami do 8 węzłów. Tymczasem główny grecki nawigator, w stopniu kapitana, przysłał nam e-maila, gdzie stwierdził, że przecież afrykański prąd *Agulhas* płynie w tym samym kierunku co my, więc nie powinniśmy się martwić. Żeby takie bzdury pisał kapitan? W *pale* się nie mieści! Wystarczy przecież spojrzeć na mapę! To był ten sam grecki *mózgowiec*, który potrafił napisać do mojego poprzednika, że prąd *Kuro*

*Shio* płynie koło Panamy. Ówczesny kapitan odpisał wtedy, że *Kuro Shio* zostawił 2000 mil za sobą, koło Japonii. Ta przepiękna *fachowa* dyskusja i światłe polecenia Głównego Nawigatora spowodowały w konsekwencji rozmaite oszustwa i w rezultacie, na polecenie czarterującego, zmieniono... kapitana. Tak teraz funkcjonuje światowa żegluga.

A grecki *mózgowiec* próbował tych samych sztuczek ze mną. Polecił mi, na przykład, że mam stawić się na Mauritiusie rano, podczas gdy według aktualnych wyliczeń prędkości statku, wychodził nam wieczór. A przecież codziennie wysyłałem mu raport, więc wiedział, że kręcimy maszyną, ile tylko się da! Wysłałem mu więc wiadomość, że afrykański prąd *Agulhas* płynie przeciw nam, nie *z nami*. Wytykając mu niewiedzę, zrobiłem sobie wroga. Trudno jednak zgadzać się z *głupkiem*, który nie potrafi nawet sprawdzić tego, co sam pisze. W uzupełnieniu jeszcze mu doniosłem, że pora naszego przyjazdu na Mauritius zależy od pogody i prądu. Śmieszne, ale prawdziwe.

W dodatku ci cudowni Grecy wymyślili jeszcze, że w Fujairah (Emiraty Arabskie), gdzie mieliśmy pobrać zaopatrzenie i wymienić załogę - należało pojawić się jakby konspiracyjnie, po cichu, bez powiadamiania czarterującego Cargilla. Cóż to za faceci, ci Grecy! Zarabiali u Cargilla w czarterze furę pieniędzy, a jeszcze chcieli go oszukać na te kilka godzin postoju, aby tych godzin sobie nie odliczył!

Takie oszustwa są u nich na porządku dziennym. Oszukany to dla nich *głupek*, bo dał się oszukać. Czują się wtedy mądrzejsi i potrafią pokrzykiwać nawet na kapitana.

Całe szczęście, że ja się nie boję greckich biurowych kapitanów, czy superintendentów, bo wcale nie muszę pływać, a szczególnie u nich. Powinienem siedzieć na lądzie i cieszyć się emeryturą, Swoje 46 lat przecież już wypływałem. Co jednak zrobić? Po pewnym czasie gna marynarza na morze!

Pod Madagaskarem wokół statku na relingach zawisły więzienne druty. Miały utrudnić piratom wdrapywanie się na burtę. A jeszcze wcześniej ukraiński *chief* mechanik powiadomił mnie, że rozmawiał ze swoją agencją i dowiedział się, że Grecy powinni nam zapłacić za każdy dzień pobytu w pirackiej strefie. *Chief* wysmarował więc e-maila do Greków z prośbą o potwierdzenie, a ja go wysłałem także do naszej agencji. Oczywiście wrzuciliśmy kij w mrowisko. Tymczasem odpowiedź nie nadeszła. Nasza agencja nabrała nagle wody w usta. Co prawda Grecy obiecali jakiś bonus, ale dopiero na koniec kontraktu… Chociaż wiadomo było, że to tylko obiecanki. Jak pisał w 1975 roku grecki pisarz Nikos Dimou: *„Grek w zasadzie nie przyjmuje rzeczywistości i żyje ponad stan. Obiecuje trzy razy więcej, niż może dotrzymać. Wie cztery razy więcej, niż go nauczono. I przejawia swoje uczucia pięć razy silniej, niż je odczuwa”*.

Wreszcie potwierdzono tajną wiadomość od Armatora, że ochroniarzy mam wziąć jednak na Mauritiusie. Minęliśmy koniec Afryki, słynny *Cape of Good Hope* i ruszyliśmy w kierunku Mauritiusa na redę Port Louis. Po drodze minęliśmy wyspę Reunion, gdzie specjalnie przepłynąłem blisko, żeby załoga mogła złapać sygnał sieci komórkowej i połączyć się telefonicznie z rodzinami.

Nocą dotarliśmy na redę portu Port Louis. Dryfując niebezpiecznie blisko główek wejściowych musiałem przyjąć odprawę. Odprawa okazała się jednak bardzo miła i sprawna.

Dryfując wśród zakotwiczonych statków zdaliśmy bosmana i na burtę wskoczyli ochroniarze. Latałem między mostkiem, a moim biurem, odprawiając statek i manewrując. Odprawę ułatwiło kilkanaście kartonów papierosów. Agent, wojsko, policja,

*Wyspa Reunion.*

celnicy i jeszcze *cholera* wie kto i znowu kupa papierów do podpisania. Po godzinie udało mi się jednak odprawę zakończyć i wymanewrować statek z kotwicowiska.

- Panie *drugi*! - zawołałem, pokazując mu delikwenta skinieniem głowy. - Widział pan tego ochroniarza?

- Widziałem, panie kapitanie. Straszny typ. Ma chyba ze dwa metry! Nie chciałbym mu wpaść w łapy.

Rano przeprowadziłem rozmowę z ochroniarzami. Wcześniej krążyli po tych akwenach na różnych statkach, strzelali już do piratów, a w przerwach jeździli popracować na wojnie w Libii. Trochę się od nich dowiedziałem.

Wyspa została odkryta w 1505 r. Skolonizowana została przez Holendrów w 1638 r. i nazwana imieniem księcia Maurice z Nassau. Francuzi kontrolowali wyspę w XVIII wieku i zmienili jej nazwę na Île de France. Wyspa została odebrana przez Brytyjczyków w 1810 r. i przywrócono jej dawną nazwę. Anglicy znieśli niewolnictwo i zaczęli ściągać robotników z Indii.

Niezależność uzyskała w 1968 r. Kraj stał się republiką w ramach Wspólnoty Narodów w 1992 r. Mauritius, jako jeden z nielicznych krajów afrykańskich, posiada dość stabilną demokrację z regularnie odbywającymi się wolnymi wyborami i przestrzeganymi prawami człowieka. Dzięki rozwiniętemu sektorowi turystycznemu przyciągnął znaczne zagraniczne inwestycje, osiągając tym samym jeden z najwyższych w Afryce dochodów na obywatela.

Mauritius razem z wyspami Reunion i Rodrigues jest częścią archipelagu Maskarenów. Archipelag ten powstał miliony lat temu w wyniku podwodnych erupcji wulkanicznych.

Stolicą wyspy i największym miastem jest Port Louis, leżący w jej północno-zachodniej części. Inne większe miasta: Curepipe, Vacoas-Phoenix, Beau Bassin, Quatre Bornes oraz Rose Hill.

Wyspa (1865 km² powierzchni) ma w przybliżeniu kształt owalu o dłuższej średnicy 61 km i krótszej 47 km. Linia brzegowa ma 161 km długości. Najwyższe wzniesienie, *Piton de la Petite Riviére Noire*, 826 m n.p.m. Wnętrze wyspy obejmuje płaskowyż o średniej wysokości 671 m n.p.m. i charakteryzujący się znaczną wielkością opadów (średnio rocznie 510 cm). Płaskowyż opada łagodnie ku północy przechodząc w nadmorską równinę, natomiast od południa i zachodu opada ku wąskiemu pasmu wybrzeża stromymi urwiskami.

*Wyspa Mauritius.*

*Port Louis.*

*Nasi ochraniarze ze swoim sprzętem.*
*Byli to dwaj Anglicy, odpowiednio wyszkoleni i uzbrojeni.*

*Mapa Ocean Indyjski zaznaczony obszar wysokiego ryzyka ataku piratów.*

Teraz mieliśmy przed sobą 10 dni żeglugi po Oceanie Indyjskim na obszarze zagrożonym ryzykiem ataków somalijskich piratów. *Mapa Ocean Indyjski zaznaczony obszar wysokiego ryzyka ataku piratów.*

Ochraniarzy miałem dopiero wymustrować na redzie portu Muscat (Maskat) w Omanie.

- *Captain*! Będziemy was chronić! – oświadczył na powitanie dwumetrowy drągal.

- Nawet wiem, dlaczego – wtrąciłem - Przecież będziecie walczyli także o swoje życie!

- Przede wszystkim znamy się na tej robocie. Byłem w Afganistanie, Iraku, Afryce, ostatnio na wojnie w Libii i jeszcze na kilku innych wojnach. Jesteśmy z jednostek specjalnych. Nie damy się!

Dla ilustracji rzucił kilka liczb. Obecnie somalijscy piraci przetrzymują dwadzieścia statków i 356 marynarzy. W tym roku były 182 napady. 25 statków zgarnęli, a 369 marynarzy porwali. Ośmiu zabili. Płyniemy przez prawdziwą strefę wojenną.

- Cieszę się, że będziecie nas chronić! Chociaż myślę, że kto strzela, to będzie ostrzelany - odpowiedziałem.

- Nie damy się! – odpowiedział - będziemy się bronić do końca, bo wiadomo, że jak wejdą

to nas pierwszych zastrzelą. Jednak na wszelki wypadek zapisz nas Pan na liście załogi jako Irlandczyków, a nie Anglików.

- A to dlaczego? – zdziwiłem się.

- Bo Anglików zabijają natychmiast, wiedzą że do nich strzelamy.

- My trafiamy piratów na odległość 600 metrów, a ich rakiety trafiają zwykle z odległości 400 metrów. Mamy więc nad nimi przewagę 200 metrów, znaczy kilka minut. Musimy tylko ich odpowiednio wcześniej zobaczyć.

- To pocieszająca wiadomość - zażartowałem z krzywym uśmiechem. Moja załoga pokazywała mi zdjęcia jak taka rakieta trafiła ich poprzedni statek naszego armatora. Trafiła w nadbudówkę od rufy, dziura wyglądała na średnią, ale w środku lewa burta nadbudówki była kompletnie zniszczona. Na szczęście była 07.30 rano i załoga siedziała na prawej burcie na śniadaniu. Nikomu nic się nie stało, a statkowi udało się uciec.

- No właśnie! Jak jest trochę większa fala, to mogą nas nie dogonić – dodał drągal.

I tak rozpoczęliśmy 10 dni wypatrywania piratów. Ochronę przydzieliłem na mostkowe wachty po sześć godzin na zmianę. Obwinęliśmy burtowe relingi, schody, rury mostku drutami z żyletkami. Zabezpieczyliśmy drzwi do nadbudówki sztabami. Na pokładzie rozwinęliśmy węże pożarnicze. Codziennie mieliśmy trening *„Alarm piraci”*, gdzie w ciągu pięciu minut cała załoga chowała się w przygotowanej *cytadeli.* W *cytadeli* mieliśmy prowiant, wodę, dokumenty, telefon satelitarny. Od czasu do czasu ochraniarze i ja strzelaliśmy treningowo do pustych beczek wyrzucanych z dziobu do oceanu. W sumie, gdybym miał tak na oko ocenić, to jedyne, co u ochroniarzy dobrze nie funkcjonowało, to – telefon satelitarny.

Nocą płynęliśmy zaciemnieni, bez świateł nawigacyjnych z wyłączonym AIS (systemem identyfikacji). Włączone były tylko radary i UKF-ka.

Zatem byliśmy gotowi do wojny z piratami! Wielki ochroniarz codziennie biegał po pokładzie, robił pompki, demonstrując swoją siłę i sprawność. Aż któregoś razu na mostku zaprosiłem go do walki na rękę. Kiedy huknąłem jego łapą o blat, zapytał zdziwiony.

- Skąd masz taką parę?

- Coś tam jeszcze pozostało ze starego wiosłowania – odpowiedziałem z uśmiechem.

Na zebraniu załogowym znowu tłumaczyłem załodze plan obrony:

- Musimy być czujni, stanowimy jedną załogę i razem będziemy się bronić. Na mostku oficer musi pamiętać, że uciekamy jak najdalej od rybackich statków, bo one mogą być porwane przez piratów i są ich bazą tzw. *„Mother Pirat Ship”*, z których opuszczają szybkie łodzie z piratami. Nasza muzułmańska załoga z Malediw, to nie terroryści, piraci, ale nasi bracia załoganci. Na alarmie w ciągu pięciu minut wszyscy muszą schować się w *cytadeli*. Tylko kapitan, oficer i marynarz wachtowy, razem z ochroniarzami zostają na mostku. Na mostku włączamy wszystkie alarmy i wysyłamy komunikaty o ataku piratów. W maszynie zostaje oficer wachtowy. Dopóki możemy bronimy się z mostku. Włączamy pompy pożarowe na pokładowe węże i kręcimy statkiem wywołując fale utrudniające wejście piratom. Ochroniarze w zależności od sytuacji strzelają. Gdy jednak piraci zaczynają wdrapywać się na statek, wtedy ja, jako kapitan zarządzam ewakuację wszystkich do *cytadeli*. W zależności od akwenu zarządzam także zatrzymanie i unieruchomienie maszyny. Z otrzymywanych komunikatów

z ośrodków walki z piratami (Kuala Lumpur) wiem, że piraci przeważnie grabią statek około 40 minut i jeśli nikogo nie złapią, to uciekają bojąc się możliwego ataku patrolujących okrętów. Dlatego wszyscy musimy schować się w *cytadeli*, bo jeśli kogokolwiek złapią, to wychodzimy wszyscy. Wszyscy za jednego, jeden za wszystkich! Mamy 30 kabin, jeśli piraci przeznaczą na przeszukanie każdej z 5 minut, to zajmie to im około 1,5 godziny. Mam nadzieję, że nas nie znajdą i uciekną bojąc się odsieczy.

Dnia 27 Listopada 2011 roku przepłynęliśmy równoleżnik 12 stopni szerokości południowej, wpływając na tereny zagrożone atakami piratów. Wysłałem raporty do UK Maritime Trade Operations (UKMTO) w Dubaju i do Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA), gdzie mieściły się tematyczne centra informacji. Natychmiast otrzymaliśmy raport z Dubaju o atakach. W listopadzie zaatakowali osiem statków, a w dniu, gdy nadszedł raport, ostrzelali trzy statki, którym szczęśliwie udało się uciec. Mój maldivski wachtowy zwierzył się kucharzowi, więc wśród załogi pojawiła się wieść o atakach 200 mil przed nami. Z lekka nastroje zafalowały i musiałem szybko wyjaśnić, że ataki – owszem – były, ale 600 mil od nas. Z kolei od IMB Piracy Reporting Centre w Kuala Lumpur (Malaysia) dostaliśmy wiadomość, że po siedmiu miesiącach niewoli, piraci wypuścili statek „*Rosalia D'Amato"*. Nie napisano, ile zapłacił armator. To musiało być straszne – czekać siedem miesięcy na śmierć. Przysyłali nam też wiele innych instrukcji i informacji o piratach.

The Three Fundamental
Requirements of BMP

**Register at MSCHOA – Report to UKMTO – Implement SPMs**

**1. Register at MSCHOA**

Ensure that a "**Vessel Movement Registration Form**" has been submitted to MSCHOA prior to entering the High Risk Area (an area bounded by Suez and the Strait of Hormuz to the North, 10°S and 78°E). This may be done directly – online by the Ship's Operator, by Fax, or by Email. (See Annex E for details of the MSCHOA Vessel Movement Registration Form).

All vessel movements should be registered with MSCHOA even if the vessel is transiting as part of a National Convoy, there is a security team onboard or if not transiting the Gulf of Aden.

On entering the UKMTO Voluntary Reporting Area – an area bounded by Suez to the North, 10°S and 78°E - ensure that a UKMTO "**Vessel Position Reporting Form - Initial Report**" is sent (see Annex B) Vessels are strongly encouraged to report daily to the UKMTO by email at 08:00 hours GMT whilst operating within the High Risk Area. The UKMTO "**Vessel Position Reporting Form - Daily Position Report**" (as set out in Annex B) should be used.

UKMTO acts as the primary point of contact for merchant vessels and liaison with military forces in the region and it is the **primary point of contact** during an attack. For this reason they should be aware that the vessel is transiting the High Risk Area**mplement SPMs**

The Ship Protection Measures described in BMP are the most basic that are likely to be effective. Owners may wish to consider making alterations to the vessel beyond the scope of this booklet, and/or provide additional equipment, and/or manpower as a means of further reducing the risk of piracy attack.

If pirates are unable to board a ship they cannot hijack it.

Somali Pirate Activity –
The High Risk Area
Section 2

**2.1** The presence of Naval/Military forces in the Gulf of Aden, concentrated on the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), has significantly reduced the incidence of piracy attack in this area. With Naval/Military forces concentrated in this area, Somali pirate activity has been forced out into the Arabian Sea and beyond. It is important to note, however, that there remains a serious and continuing threat from piracy in the Gulf of Aden.

**2.2** Somali based pirate attacks have taken place throughout the Gulf of Aden, Arabian Sea and Northern Indian Ocean, affecting all shipping in the region. The recent increasing use of hijacked merchant ships, fishing vessels and dhows as
'Motherships' enable pirates to operate at extreme range from Somalia, carrying attack craft (skiffs) and weapons.

**2.3 Pirate Activity:**

• The level of pirate activity varies within the High Risk Area due to, changing weather conditions and activity by Naval/Military forces.

• Pirate activity generally reduces in areas affected by the South West monsoon, and increases in the period following the monsoon.

• The onset of the North East monsoon generally has a lesser effect on piracy activity than the South West monsoon.

• When piracy activity is reduced in one area of the High Risk Area it is likely to increase in another area (eg the area off Kenya and Tanzania, the Gulf of Aden and Bab al-Mandeb all generally experience an increase in pirate activity during the South West monsoon).

**2.4** The **High Risk Area** defines itself by where pirate activity and/or attacks have taken place. For the purpose of BMP the High Risk Area is an area bounded by **Suez and the Strait of Hormuz to the North, 10°S and 78°E**. (Note – the UKMTO Voluntary Reporting Area is slightly larger as it includes the Arabian Gulf). **Attacks have taken place at most extremities of the High Risk Area.** Attacks to the South have extended into the Mozambique Channel. A high state of readiness and vigilance should be maintained even to the South of the Southerly limit of the High Risk Area.

**2.5** It is important that the latest information on the location of where pirates are operating is used when planning routes through the High Risk Area. It is also important that vessels are prepared to alter course at short notice to avoid pirate activity when information is provided by NAV WARNINGS and/or Naval/Military forces. Weather can also constitute an obstacle to pirates and can be considered a factor when planning a route through the High Risk Area. It is recommended that the latest advice/updates be obtained from MSCHOA, NATO Shipping Centre, and the UKMTO on the extent and latest location of pirate activity. (See contact details at Annex A).

**2.6** It is strongly recommended that BMP is applied throughout the High Risk Area.

**3.1** Prior to transiting the High Risk Area, ship operators and Masters should carry out a thorough Risk Assessment to assess the likelihood and consequences of piracy attacks to the vessel, based on the latest available information (see Annex A for useful contacts, including MSCHOA, NATO

Shipping Centre, UKMTO and MARLO). The output of this Risk Assessment should identify measures for prevention, mitigation and recovery, which will mean combining statutory regulations with supplementary measures to combat piracy.
It is important that the Risk Assessment is ship and voyage specific, and not generic. Factors to be considered in the Risk Assessment should include, but may not be limited to, the following:

**3.2 Crew Safety:**

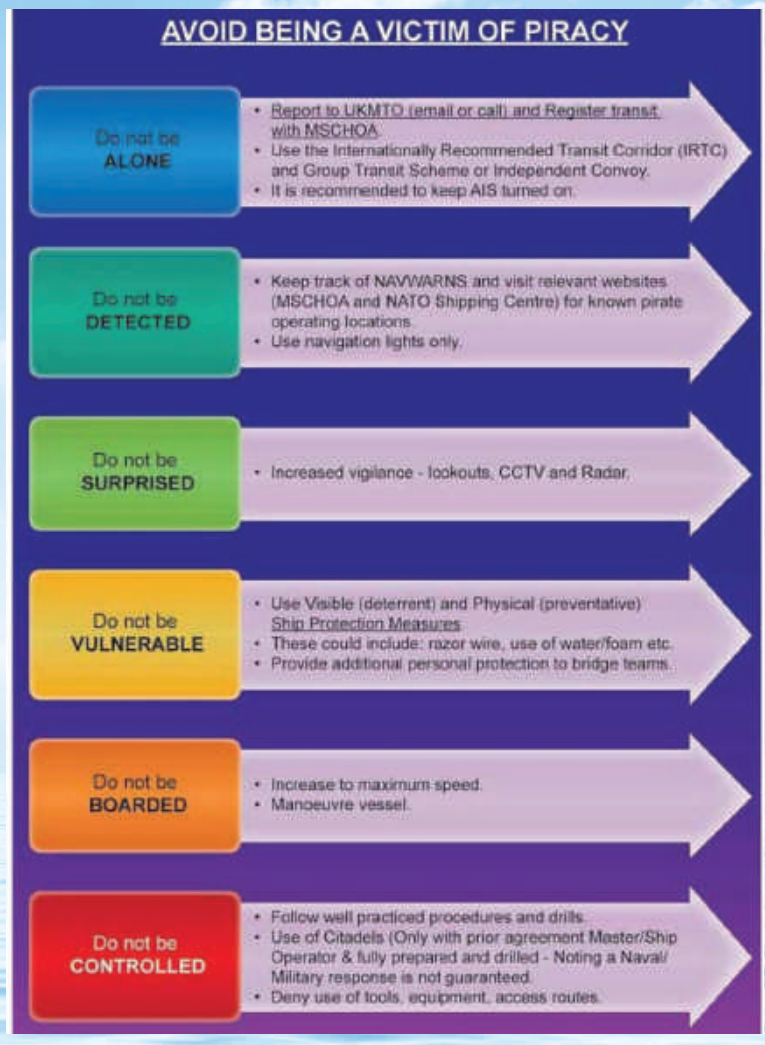
• The primary consideration should be to ensure the safety of the crew. Care should be taken, when formulating measures to prevent illegal boarding and external access to the accommodation, that crew members will not be trapped inside and should be able to escape in the event of another type of emergency, such as, for example fire.
• Careful consideration should be given to the location of a Safe Muster Point or Citadel. (See section 8.13).
• Consideration should also be given to the ballistic protection afforded to the crew who may be required to remain on the bridge during a pirate attack, recognizing that pirates increasingly fire at the bridge of a vessel to try to force it to stop. (See section 8.3).

**3.3 Freeboard:**

• It is likely that pirates will try to board the ship being attacked at the lowest point above the waterline, making it easier for them to climb onboard. These points are often on either quarter or at the vessel's stern.
• Experience suggests that vessels with a minimum freeboard that is greater than 8 meters have a much greater chance of successfully escaping a piracy attempt than those with less.
• A large freeboard will provide little or no protection if the construction of the ship provides access to pirates seeking to climb onboard, and thus further protective measures should be considered.
• A large freeboard alone may not be enough to deter a pirate attack.

**3.4 Speed:**

• One of the most effective ways to defeat a pirate attack is by using speed to try to outrun the attackers and/or make it difficult to board.
• To date, there have been no reported attacks where pirates have boarded a ship that has been proceeding at over 18 knots. **It is possible however that pirate tactics and techniques may develop to enable them to board faster moving ships**.
• Ships are recommended to proceed at Full Sea Speed, or at least 18 knots where they are capable of greater speed, throughout their transit of the High Risk Area.
• It is very important to increase to maximum safe speed immediately after identifying any suspicious vessel and as quickly as possible in order to try to open the CPA (Closest Point of Approach) from any possible attackers and/or make the vessel more difficult to board.
• If a vessel is part of a 'Group Transit' (see section 7.9 for further details of Group Transits) within the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), speed may be required to be adjusted.
• It is recommended that reference should be made to the MSCHOA, NATO Shipping Centre and MARLO websites for the latest threat guidance regarding pirate attack speed capability.




**3.5 Sea State:**

• Pirates mount their attacks from very small craft (skiffs), even where they are supported by larger vessels or 'Motherships', which tends to limit their operations to moderate sea states.

• It is likely to be more difficult to operate small craft effectively in sea state 3 and above. Commonly, two small high speed (up to 25 knots) open boats or 'skiffs' are used in attacks, often approaching from either quarter or the stern. Skiffs are frequently fitted with 2 outboard engines or a larger single 60hp engine.

**4.2** Pirate Action Groups operate in a number of different boat configurations. To date whatever the configuration the attack phase is carried out by skiffs. Pirate Action Group boat configurations include:

• Skiffs only – usually two.

• Open whalers carrying significant quantities of fuel often towing 2 or more attack skiffs.

• Motherships which have included the very largest of merchant ships, fishing vessels and dhows. These Motherships have been taken by the pirates and usually have their own crew onboard as hostages. Motherships are used to carry pirates, stores, fuel and attack skiffs to enable pirates to operate over a much larger area and are significantly less affected by the weather. Attack skiffs are often towed.

Typical Pirate Attacks

**4.1** Commonly, two small high speed (up to 25 knots) open boats or 'skiffs' are used in attacks, often approaching from either quarter or the stern. Skiffs are frequently fitted with 2 outboard engines or a larger single 60hp engine.

**4.2** Pirate Action Groups operate in a number of different boat configurations. To date whatever the configuration the attack phase is carried out by skiffs. Pirate Action Group boat configurations include:

• Skiffs only – usually two.

• Open whalers carrying significant quantities of fuel often towing 2 or more attack skiffs.

• Motherships which have included the very largest of merchant ships, fishing vessels and dhows.

*Piraci.*

These Motherships have been taken by the pirates and usually have their own crew on-board as hostages. Motherships are used to carry pirates, stores, fuel and attack skiffs to enable pirates to operate over a much larger area and are significantly less affected by the weather. Attack skiffs are often towed behind the Motherships. Where the size of the Mothership allows it, skiffs are increasingly being carried onboard and camouflaged to reduce chances of interdiction by Naval/Military forces.

**4.3** Increasingly, pirates use small arms fire and Rocket Propelled Grenades (RPGs) in an effort to intimidate Masters of ships to reduce speed and stop to allow the pirates to board. The use of these weapons is generally focused on the bridge and accommodation area. In what are difficult circumstances, it is very important to maintain Full Sea Speed, increasing speed where possible, and using careful maneuvering to resist the attack.

**4.4** Somali pirates seek to place their skiffs alongside the ship being attacked to enable one or more armed pirates to climb onboard. Pirates frequently use long lightweight ladders and ropes, or a long hooked pole with a knotted climbing rope to climb up the side of the vessel being attacked. Once onboard the pirate (or pirates) will generally make their way to the bridge to try to take control of the vessel. Once on the bridge the pirate/pirates will demand that the ship slows/stops to enable further pirates to board.

**4.5** Attacks have taken place at most times of the day. However, many pirate attacks have taken place early in the morning, at first light. Attacks have occurred at night, particularly clear moonlit nights, but night time attacks are less common.
**4.6** The majority of piracy attacks have been repelled by ship's crew who have planned and trained in advance of the passage and applied the BMPs contained within this booklet.

**Pls note info fm security team:**
**Year 2011 Incidents: updated 05/11/11**

- **Incidents reported for Somalia:**
- **Total Incidents: 182**
- **Total Hijackings: 25**
- **Total Hostages: 369**
- **TOTAL KILLED: 8**

**Current Vessels held by Somali Pirates**

- **Vessels: 20**
- **Hostages: 356**

**22 December 2010: Joint War Committee extends additional war risk premium area for Somalia and Indian Ocean**

As a result of the expanded area of attacks by Somali pirates beyond the current war risk exclusion zone in the Indian Ocean, the Joint War Committee has reviewed the Listed Areas, last altered on 2 August 2010. It has made the following changes:

**Amended**: Somalia, Indian Ocean

**Added**: Indian Ocean/Arabian Sea/Gulf of Aden/Gulf of Oman/ Southern Red Sea

The waters enclosed by the following boundaries:

- On the north-west, by the Red Sea, south of Latitude 15° N
- On the west of the Gulf of Oman by Longitude 58° E
- On the east, Longitude 78° E
- And on the south, Latitude 12 ° S

excepting coastal waters of adjoining territories up to 12 nautical miles offshore unless otherwise provided.

Click here for a copy of the revised Listed Areas.

*Piraci. Ochrona burt drutami z żyletkami.*

*Piraci.*

**On 27.Nov.2011 at 1600 SMT 1200 GMT WE PASSED LATITUDE 12 * S.**
Moja Grażynka śledziła mój statek w Internecie i najbardziej się denerwowała jak nagle zniknął na 10 dni, bo wyłączyłem AIS (system śledzący).
A tak pisali do mnie w rejsie przyjaciele:

*Gratuluje pięknego rejsu, znowu jesteś SOBĄ, czyli kapitanem. Tego można tylko pozazdrościć. Życzę Ci Włodku zdrowia, aby ten rejs sprawił Ci satysfakcję, że oto znowu się SPEŁNIASZ, że wykonujesz to, co najbardziej lubisz. AHOJ, stopy wody od kilem.*

*Pozdrawiamy Cię oboje z Dzidką.*

*Włodku pomyślnych wiatrów!!!Pozostajemy z nadzieją na wiadomości z morza i nowe materiały do kolejnej książki. Serdecznie pozdrawiamy*

*Ela i Adrian*

*Wyglądasz jak karateka a nie poważny Kpt. Czy ten strój jest dmuchany? Czy przeciwko somalijskim piratom. Matko ty moja. Niewątpliwie będzie potrzebny św.ANTONI. Trzymaj się. Będę trzymał za ciebie kciuki i pana BOGA ZA NOGI.*

*GEORGE*

*Włodku z okazji rozpoczynającej się nowej przygody morskiej na statku Panamskim życzę Tobie mórz bez huraganów i burz, udanych zawinięć do portów świata i łatwej służby na mostku Kapitańskim oraz szczęśliwego powrotu na łono Rodziny i grona wiernych Przyjaciół. Będę śledził Twoje rejsy na wszystkich oceanach. Przesyłam pozdrowienia również dla Grażynki*

*Jurek*

*Ahoj Kapitanie,*
*Niech Neptun i jego nimfy mają nad tobą opiekę.*
*Wracaj cały i zdrowy.*
*Pozdrawiam*

*Krzysztof Woś*

*Włodek, spróbujemy śledzić trasę rejsów.*
*Wiem ze ‚Pierwszy po Bogu' juz wszystko wie, ale przypadkowo wpadł nam dzisiaj w ręce poniższy album pełen mądrości życiowych.*
*Nie daj sie piratom i wracaj zdrowy i cały,*
*Z pozdrowieniami, Serwus,*

*Andrzej*

Płynęliśmy teraz niezwykle czujnie, jak zjawy, niby jakiś *Latający Holender*. Światła nawigacyjne wyłączone, bulaje zalepione na głucho, a dolne na dodatek zakratowane. Drzwi do nadbudówki zamknięte i zaspawane. Na skrzydłach mostku dwóch wachtowych z lornetkami, a wewnątrz - oficer wachtowy oraz ochroniarz z karabinem i noktowizorem. System wskazujący naszą pozycję, czyli AIS – też naturalnie wyłączyliśmy.

Siedzieliśmy po ciemku, jak w więziennym karcerze, czekając na atak, który wszakże nie następował. Jednak wzmagał powszechne napięcie. Oto jak wygląda życie marynarza na wojnie!

Pod koniec miesiąca obaj ukraińscy mechanicy (*pierwszy i drugi*) nie podpisali swoich *wages account,* czyli miesięcznych rozliczeń pensji. Zażądali jednak zapłaty za 9 dni pobytu w pirackiej strefie, uznanej jakoby przez Lloyda za strefę wojenną. Polska załoga natychmiast zaczęła dopytywać się, a co z nami, przecież w naszym kontrakcie też mamy klauzulę wojenną, gdzie dokładnie określono, ile mamy mieć zapłacone. Przesłałem od razu te pytania Grekom i naszej agencji, załączając wycinek z Internetu, że Lloyd zaliczył tę strefę, jako wojenną. Tradycyjnie odpowiedzi nie było. Zadzwoniłem więc do greckich kadr.

- Ukraińcy nie podpisali *wages account* – darłem się do słuchawki. - Nie chcą też *bonusa*, żądają natomiast zapłaty za pobyt w wojennej strefie, według kontraktu!

- A dlaczego pisałeś *wages account?* – zapytał kierownik kadr. - Nie mogłeś zrobić tego za miesiąc?

- Ale ja już wcześniej rozdałem *wages*! – jęknąłem zgnębiony.

- No to teraz zapisz pierwszemu Ukraińcowi 500 usd, a drugiemu 300 *bonusa*. Powiedz im też, że kontrakt tego nie obejmuje.

Zapisałem, jak mówił i tym sposobem Ukraińcy dostali połowę należności. Natomiast Polacy nadal nie wiedzieli na czym stoją, nie wspominając już o Maldivach, którym Grecy zakazali cokolwiek mówić na temat zapłaty.

Ukraińcy okazali się twardsi, niż nam się początkowo zdawało. Nie bali się Greków, jak reszta załogi. Próbowałem jeszcze powalczyć, ale pękli moi oficerowie, którzy bali się stracić pracę. Jeszcze marynarze skłonni byli postawić się Grekom, lecz storpedowali to nasi oficerowie. Z kolei polski agent stwierdził w telefonicznej rozmowie, że z całą pewnością należy nam się dodatek za strefę wojenną, jednak on nie może nam pomóc. Wszystko zależy od Greków!

- No jak to jest, do *cholery*! – krzyczałem zdenerwowany. - To nie ma niczego wspólnego z ich dobrą wolą, przecież zapłatę gwarantuje nam kontrakt!

- Niech pan poprosi Greków, żeby dali jakiś *bonus* – odpowiedział kadrowiec.

Poprosiłem, ale nie dali …

Nocą złapaliśmy jednego pirata, ale szybko okazał się naszym maldivskim marynarzem. Nazywał się Umar i ze strachu omal nie umarł.

Dnia 4 grudnia 2011 roku odebraliśmy z Dubaju meldunek o pirackim ataku przed naszym kursem. Jeśli ten pirat płynie w stronę „*Thearestona”*, to nazajutrz wieczorem mogliśmy go spotkać! Mieliśmy tylko dwa dni do Muscat (Oman), gdzie schodziła nasza ochrona. A tu takie wąskie gardło! Bo przecież nie wiedzieliśmy, w którą stronę pirat popłynie. Jeśli w kierunku Karachi, to jutro będzie przecinał nasz kurs. Następnego wieczora rozdzwonił się mój telefon. Dzwonił III oficer.

- Panie kapitanie! Prosto na nas płynie jakiś statek, CPA (odległość zbliżenia) wychodzi półtorej mili

- Uciekajmy od niego! Postępujmy tak, jak napisałem w moich poleceniach: trzy mile najmniejsza odległość zbliżenia!

Stanąłem na mostku. Statek pokazał się na radarze z lewej burty w odległości ośmiu mil. Wyraźnie celował na nas. Nie było go widać, bo oczywiście miał wyłączone światła nawigacyjne.

Przed północą wszyscy byliśmy w pogotowiu. Ochroniarze z gotową do strzału bronią, wypatrywali przez noktowizory pirata. Około północy złapałem go na radarze, płynął na nas z szybkością 13 węzłów.

- *Cholera*! To szybkość rybackiego statku! To może być pirat! – warknąłem.

Zbliżał się prosto na nas, w końcu zauważyliśmy jego cień, był także zaciemniony, bez świateł nawigacyjnych. Nie wytrzymałem i na chwilę włączyłem AIS i znalazłem jego nazwę. Potem złapałem UKF-kę i krzyknąłem.

- *„Lancelot”, „Theareston”* calling! – krzyknąłem na kanale szesnastym.

Zapanowała cisza. *„Lancelot”* nie odzywał się. Może to pirat? Płynie bowiem 13 węzłów, tak jak rybak, czyli piracka baza. A ponieważ my robimy teraz tylko jedenaście, więc nas dogoni, opuści szybkie łodzie i piraci zaatakują. Tak sobie myślałem, bo strach zawsze ma wielkie oczy. Zawołałem znowu i tym razem odezwał się.

- Are you cargo ship? – spytałem.

- Yes, we are cargo ship – odrzekł z filipińskim akcentem.

- What’s your nationality?

- Ukrainian – odpowiedział.

- Nu dawaj, pogawarim pa ruski – zagadałem sprawdzająco.

W tym momencie zamilkł, a ja już wiedziałem, że to nie pirat, bo na pirackich statkach nie było Filipińczyków. Powiedział, że jest Ukraińcem, bo wiedział, że piraci ich się boją, bo Ukraińcy strzelają. Tym chciał mnie potencjalnego pirata przestraszyć. Jednak kiedy jego cień przemknął za naszą rufą, odetchnęliśmy, a oni pewnie też.

Tak to się pływa, po tych wodach! – westchnąłem.

Im bliżej do Zatoki Perskiej, tym większa nerwowa atmosfera opanowywała załogę.

Któregoś dnia III oficer zawołał mnie na mostek.

- Panie kapitanie! Tam po prawej jest rybak – pokazał mi palcem.

- Lewo na burtę! *Kurwa*! Mówiłem, że od rybaków trzeba uciekać! – ryknąłem.

Ten rybak był stanowczo za blisko. Złapałem lornetkę. *Cholera*! Przy burcie tego rybaka stoi szybka łódź, a w niej jest człowiek! – mamrotałem pod nosem.

Ogłosiłem Alarm *Pirat*! Następne minuty były wiecznością. Czy ta łódź się oderwie od tego rybaka? – zadawaliśmy sobie pytanie. Oderwała się! Uciekaliśmy! Nie dogoniła… Może dlatego, że była za duża fala? – zadawałem sobie pytanie.

Wreszcie dopłynęliśmy na redę portu Muscat (Maskat) w Omanie i wymustrowaliśmy ochroniarzy.

Odetchnęliśmy z ulgą, teraz jesteśmy trochę bezpieczniejsi, bo w Zatoce Perskiej pływa więcej okrętów wojennych.Ochroniarze zaprzyjaźnili się z nami i obiecali, że powrócą, gdy będziemy płynęli z powrotem. Na burtę wpadło siedmiu czarnych z odprawy. Byli jednak przyjacielscy i uśmiechnięci. Zabrali tylko kilogramy dokumentów i nieco

papierosów. Wielki ochroniarz wspominał, że w Omanie mieszka sporo Anglików. Może czarnych przećwiczyli?

Na redę Fujairah (Zjednoczone Emiraty Arabskie) dotarliśmy następnego ranka. Rzuciliśmy kotwicę wśród mrowia kotwiczących statków. Większość jednostek, przepływających przez Zatokę Perską, właśnie tu bunkrowała i zaopatrywała się we wszelkie niezbędne rzeczy. „*Theareston" miał* tylko załadować zaopatrzenie armatora, natomiast nasze dno mieli obejrzeć nurkowie. Dlaczego? Otóż podczas podróży z Brazylii płynęliśmy 1,5 węzła wolniej, niż zazwyczaj. Więc Grecy postanowili sprawdzić, co się dzieje, czyli obejrzeć dno i śrubę. W ten sposób filipińscy nurkowie zrobili 62 zdjęcia, na których widać było nasze dno, rzeczywiście mocno obrośnięte. To była broda, pozostałość po prawie miesięcznym postoju na kotwicy w Paranagui. Znaleźli też liny z siatek rybackich, owinięte wokół wału śruby. Grecy bardzo się ucieszyli tymi odkryciami i zamówili na koszt czarterującego czyszczenie kadłuba podczas następnego zawinięcia do Fujairah. Najważniejsze, że załadowaliśmy prowiant, bo się już kończył, a zbliżały się święta Bożego Narodzenia. Zamustrowało też czterech nowych polskich członków załogi. Przyjechał nowy *chief* pokładowy, steward, motorzysta, no i przysłali mi jednak kucharza, tego pijaka, o którego tak zawzięcie walczyłem, żeby nie przyjeżdżał. Kiedy go zobaczyłem, omal nie dostałem zawału.

- *Cholera*, akurat na święta!

- Panie kapitanie, tylko takiego mamy – powiedział kadrowiec - ale obiecał nie pić...

Zamówionej wody jednak nie dali, więc trzeba było oszczędzać. Już w podróży oszczędzaliśmy wodę, przewidując długi postój na kotwicy w Iranie. Miałem jednak cichą nadzieję, że wejdziemy do portu Bandar Imam Khomeini z biegu i - jak obiecywał agent - wyładujemy w 8 dni. Więc w powrotnej drodze będziemy tankowali w Fujairah, a ja pojadę do domu na święta. Załatwiłem to już z polskim *Polarisem* i greckim kapitanem kierownikiem kadr. Powiadomiłem też rodzinę, a tu pech… Cargill polecił rzucić kotwicę i czekać na zewnątrz terytorialnych wód Iranu. W kolejce czekało też kilkanaście innych statków. To po co agent obiecywał, że wejdziemy? Wszystko pewnie zależało, kto i ile zapłaci *bakszyszu*…

Boże Kochany! Święta i Nowy Rok na redzie Iranu! Można sobie w łeb palnąć. Przyjdzie chyba tkwić tu z miesiąc! A może i dłużej… Zarządziłem więc *Barbecue* i wypiliśmy z *chiefami* butelkę wina, którą przedtem zamknąłem w bundzie, tak jak nakazują irańskie przepisy.

Staliśmy potem dwa tygodnie na kotwicy i nadal nikt nic nie wiedział. Obiecywali nam, że wejdziemy po Świętach. Dla oszczędności, wodę włączaliśmy dwa razy dziennie na godzinkę. Temperatury znośne - w dzień 20 stopni, nocą 9. Niekiedy burze

*Od lewej chiefowie pokładowy i maszynowy*
*oraz ja w towarzystwie dwóch maldivskich marynarzy.*

piaskowe ograniczały widzialność. Większe ryby stąd uciekły i łowiliśmy tylko jakieś parszywe szprotki. Odbierałem trzy programy telewizyjne - z Iranu, Kuwejtu i Emiratów. Kuwejt nadawał po angielsku wiadomości i programy dla dzieci.

Przydarzyło mi się nawet obejrzeć zaprzysiężenie nowego rządu Kuwejtu. To było duże przeżycie. Niech ich kaczka kopnie. Kandydaci czytali rotę przysięgi z kartki, a potem ściskali rękę szejkowi. Następnie całowali go w policzki i w prawe ramię w okolicach szyi. Niektórzy całowali prosto w usta, inni w nos lub czoło. Była wśród nich jedna kobieta, ona tylko uścisnęła mu dłoń. Była ubrana tak jak wszyscy, czyli w długą tunikę z czarną chustą na głowie. Nie zasłoniła twarzy. Reszta towarzystwa miała na swoich tunikach złote pasy, które spływały z ramion, od góry do dołu. Na głowach oczywiście obowiązkowe białe prześcieradła z czarnymi aureolami. Wszyscy nosili identyczne czarne wąsy, ale bez bród.

Ciekawie było też w przypadku oficjalnych wizyt. Otóż goście nosili takie same białe czapeczki w kształcie garnka, demonstrując takie same wąsy i długie brody. Widać tradycja ma tu wielkie znaczenie. Sala prezentowała się nader bogato, od złota aż kapało. W centrum pomieszczenia wisiał wielki portret szejka. Wszakże we wszystkich telewizyjnych programach królował Allah. Modlitwy leciały pięć razy dziennie. W meczetach pokazywali modlących się mężczyzn, których było mrowie. Łączyli się w kręgi, śpiewając, tańcząc, wyciągając ręce ku niebu i bijąc rytmicznie w piersi. Efekt niesamowity, wspaniałe męskie zjednoczenie. Podziwiałem ich wolę wiary, dyscyplinę i siłę tego zjednoczenia. Jednocześnie ogarniał mnie strach przed takim fanatyzmem.

Szejk był pokazywany w telewizji codziennie. Jedyna rozrywka, to tańczące dla szejka dzieci. Niekiedy zespół przygrywał na bębenkach, a mężczyźni śpiewali. Na ogół towarzyszyli im jednak w tle jacyś tańczący faceci. Szczęśliwie telewizja raczyła mnie również bogactwem i wspaniałościami miast zbudowanych na wodzie, więc dawało się od tego trochę odetchnąć. Niebywały przepych, a przecież wiedziałem, że obok, w Somalii, ludzie umierają z głodu…

Ogólnie jednak z telewizji wiało nudą. Te same programy, te same motywy i ta sama monotonia, w dodatku powtarzana na okrągło. Nudziłem się setnie i to przez

dwa tygodnie. Aż mnie boki rozbolały od leżenia na kanapce. No, ale doczekałem się w końcu świąt Bożego Narodzenia. Naturalnie, na redzie. Kucharz istotnie nie pił. Może dlatego, że nie miał czego? A może rzeczywiście przestraszył się moich gróźb, bo groziłem, że go poślę do domu, gdy tylko zobaczę pijanego. Starał się bardzo i Święta wyprawił bardzo bogate. Oczywiście pomagał mu maldivski drugi kucharz, steward, a nawet elektryk. W Wigilię stanęło na stole czternaście różnych potraw. Wielki tort i wiele innych słodkich wypieków przygotował maldivski kucharz Didi. Nie muszę chyba dodawać, że na Wigilię zaprosiłem całą załogę, niezależnie od wyznań religijnych, tak jak to wcześniej praktykowałem.

- Panowie! - zwróciłem się do Maldivów – Jak pamiętacie, uczestniczyliśmy wspólnie w waszym święcie Lesser Bairam. Powiedziałem wtedy, że wszyscy stanowimy jedną załogę, jedna wielką rodzinę. Nie jest ważne, kto w którego Boga wierzy, ważne, aby był dobrym człowiekiem. Zatem, przypominam, wszystkie święta będziemy na tym statku obchodzić wspólnie...

Potem złożyłem życzenia od armatora i czarterującego. W swoim imieniu życzyłem wszystkim bezpiecznego powrotu do domu z workiem dolarów na plecach. Następnie nauczyłem Maldivów i Ukraińców, jak się Polacy dzielą opłatkiem. Uśmiechów radości nie było końca. Szczególnie cieszyli się muzułmanie, łamiąc się opłatkiem pierwszy raz w życiu. Co ciekawe, również Ukraińcy nigdy wcześniej nie uczestniczyli w takim obrzędzie. Ukraiński *chief* mechanik poprosił mnie potem o opłatek, bo chciał pokazać go rodzinie. To była wspaniała integracja załogi. Jednak z tej wspaniałej atmosfery wyłamali się dwaj Polacy! II oficer nigdy nie uczestniczył w żadnych wspólnych świętach, a przyczyn absencji III mechanika nie znałem. No cóż, ludzie są różni. Uważam jednak, że człowiek, który nie integruje się z załogą, nie powinien pływać na statkach, a tym bardziej - być oficerem. II oficer zamknął się w sobie i zacząłem obawiać się o jego psychiczne zdrowie.

*Wigilia w mesie załogowej.*

Święta przeszły, jak z bicza strzelił, a przed nami pojawił się Nowy Rok, pewnie też na redzie Iranu. Wszystko się sprawdziło. Rok 2012 powitaliśmy na redzie. Na dodatek kończyła nam się woda. Nadal nikt nie wiedział, kiedy wejdziemy do portu.

*Pierwszy dzień Świąt w mesie oficerskiej. Od lewej: 3 eng. M. Koziński, chief off. J. Woropaj, ja, chief eng. M. Marchenko, 2nd eng. O. Taranenko, elect. S .Pawlak.*

Myliśmy się już tylko raz dziennie i raczej szybkościowo, gdyż woda otwarta była pół godziny, od siedemnastej do siedemnastej trzydzieści. Do mojej kabiny na górze woda docierała w kropelkach, więc zawsze miałem trudności ze spłukiwaniem mydła. Od dziecka jestem przyzwyczajony do porannego prysznica, więc potem przez cały dzień chodziłem, jak śnięta ryba.

Sylwester był smutny, jak *Noc Walpurgii*. Posiedzieliśmy w *telewizorni*, zjedli ciasto i wypili moje przedostatnie wino. Telewizja pokazywała irańskie okręty na manewrach, straszące blokadą cieśniny Hormuz. Jeśli zablokują, to nie wyjdziemy z Zatoki Perskiej. Nawet nie dopłyniemy do Fujairah, gdzie zamierzałem zmustrować. Nadto, jak wcześniej pisałem, w Fujairah tankują wszelkie statki i mieliśmy zamiar zrobić to samo; nasze paliwo już się kończyło.

Jednak Amerykanie krzyczeli, że do blokady nie dopuszczą. Wprowadzili embargo finansowe na Iran, strasząc przy okazji, że zbombardują w tym kraju cele strategiczne. Czyżby szykowała się następna wojna? Z wielkiej żałości urządziliśmy sobie w Nowy Rok *Barbecue* na rufie, wypijając moje ostatnie wino i pogryzając je tortem.

*Sylwester*
*Od lewej: III off M .Wacławik, chief off J. Woporaj, ja, Bosman J. Łupkowski.*

*Od lewej chief Off. Jan Woporaj, ja, chief Eng. Mykola Marchenko.*

*Od lewej: kucharz Józef Bazelak, ja,bosman Jan Łupkowski, stew. Henryk Hasiuk, fiter Tadeusz Jankowski.*

*Od lewej: A/B Mohamed Rasheed, ja, A/B Abdul Wahid, Olr Hasan Adam, Cook Mohamed Didi.*

Manewry w styczniu zakończyły się demonstracją sił. Amerykański lotniskowiec wpłynął do Zatoki Perskiej, ale gdy wypłynęła mu naprzeciw irańska flota, schował się w Zatoce Omańskiej. Dowódca sił zbrojnych Iranu, ajatollah Salehi powiedział wtedy

*Radzę, rekomenduję i ostrzegam Amerykanów w sprawie powrotu tego lotniskowca na wody Zatoki Perskiej, ponieważ nie mamy zwyczaju ostrzegać dwa razy.*

Oczekuje się, że UE wprowadzi pod koniec stycznia nowy pakiet sankcji, które mogą również objąć zakaz zakupu przez państwa członkowskie irańskiej ropy. Irańską odpowiedzią na to mają być planowane w lutym manewry marynarki wojennej i blokada cieśniny Hormuz. No, a my właśnie wtedy będziemy musieli przepłynąć cieśninę, płynąc do Fujairah! Na granicy z Afganistanem wojska lądowe Iranu demonstrowały siłę i waliły rakietami w powietrze. Oglądałem to codziennie w telewizji. A z kraju Grażyna donosiła, że Izrael przygotowuje się do wojny z Iranem. Miałem już dość tej huśtawki nastrojów. Skończyło mi się pięć miesięcy kontraktu i chciałem wrócić do domu. Jak uciec z tego piekła?

Wreszcie, po 47 dniach oczekiwania, podnieśliśmy kotwicę i ruszyli do... Fujairah (Khorfakkan) po paliwo, wodę i prowiant. Nasi decydenci port wyładunkowy najwyraźniej zostawili sobie na później. Tymczasem dno statku tak obrosło wodorostami i muszlami, że płynęliśmy teraz tylko 10 węzłów, a powinniśmy wyciągać według czarteru 13, 5 węzła.

Czarterujący musiał skierować statek Fujairah, bo kończyły się zapasy wszystkiego. Najgorszy był jednak brak wody. Zielone warzywa dawno się skończyły, ale kucharz jakoś sztukował. Palacze jechali na ostatnich petach. Czarterującego obchodził tylko brak paliwa, więc w końcu musiał nas po nie wysłać. Przy okazji miała nastąpić zmiana pięciu członków załogi. Złożyłem pisemną prośbę o podmianę, ale Grecy odmówili, mimo że skończył mi się kontrakt.

Mam zostać na burcie, bo podpisałem list autoryzujący agenta do podpisania konosamentu, tak mi tłumaczyli. Wiem, że to bzdura, ale nie mogłem zmustrować bez decyzji armatora. Agent w Polsce wcale się moją sytuacją nie przejął i nie zamierzał mi pomóc.

- Niech pani się o niego nie martwi! – tłumaczył Grażce - jemu tam usługują, ma ciepło, nic nie robi i jeszcze mu płacą. A w kraju musiał by skrobać szyby w samochodzie ze śniegu...

Teoretycznie miał rację, ale znudziło mi tu siedzieć. Jak długo jeszcze? Nikt tego nie wiedział.

- Ale ja idę na operację! – wykrzyczała do słuchawki zdesperowana Grażka. - Przydałby się chłop w domu!

No i pomogło! Zmustrowała mnie w Khorfakkan.

# M/V „SUNRISE 1”

Leciałem na *m/v „Sunrise 1”* trzy razy. Najpierw do Meksyku, potem Ekwadoru, następnie do Brazylii. W końcu poleciałem do Peru.

Na szczęście, nie pakowałem się za każdym zawiadomieniem agenta o wylocie. Za to kilka razy żegnałem się z rodziną, a z kolegami dwa razy piłem na pożegnanie. W mojej domowej tawernie, przyjaciele grali, grzali i śpiewali, co zresztą czynili od lat, w ten sposób żegnając mnie przed wypłynięciem i witając po powrocie. Bogdan przygotowywał wiktuały, Leszek grał na gitarze i śpiewał marynarskie piosenki, a Stasiu dał koncert na *keyboardzie*. Krzysiu śpiewał arie operowe, nawet ja dałem się namówić na wysokie ”C”. Mieciu ustawiał aparaturę i węszył, jak by tu szybko wypić. Sławek z kolei dyskutował ze *Stalinem* o biznesach, a reszta piła i swawoliła. Same chłopy, więc wypić potrafią.

Kiedy wylatywałem do Peru, do wspomnianego grona dołączyli jeszcze Bronek, pilot morski, przyjaciel z PSM-ki, u którego właśnie pobierałem nauki pilotażu oraz Jasiu, bosman, z którym niegdyś pływałem.

- Przyjaciele! – wołałem, podnosząc kielich w górę. - Tym razem już na pewno wylatuję! Statek ma sto czterdzieści tysięcy ton i prawie trzysta metrów długości, kawał grata. A moja nowa morska *dziewczyna*, imieniem *Wschód słońca*, *Sunrise*, ma dopiero 24 lata, czyli właściwie jest dziewicą, no nie?

- Przestań ględzić, ale powiedz wreszcie, gdzie lecisz? Chyba znowu cię bajerują i spotkamy się znowu za kilka dni na party! – krzyknął Bogdan.

- Nie, tym razem to pewne. Lecę z Berlina do Madrytu, potem do Limy w Peru. Z Limy mam jeszcze dziesięć godzin samochodem, do San Nicolas. Tam *„Sunrise 1”* ładuje rudę żelaza do Chin. Załoga też jest chińska, tylko kilku oficerów to Polacy...

Poleciałem z *pierwszym* mechanikiem Andrzejem. W samolotach przesiedzieliśmy prawie dobę, więc był czas na gadanie. Potem przespaliśmy noc w hotelu w Limie, żeby wreszcie wsiąść z oczekującym na nas greckim superintendentem do samochodu agenta i ruszyć do San Nicolas.

I ta właśnie podróż była dla nas, zahartowanych przecież obieżyświatów, niesamowitym przeżyciem. Godzinami pędziliśmy przez pustynię, przecinając wysokie góry, z ich księżycowym krajobrazem. Filmowałem to wszystko. Byłem w Peru wiele razy, ale w tej chwili odkrywałem ten kraj jakby na nowo. Za szybami auta, gdzieś w dole przemykały puste oceaniczne plaże, zaś my, wysoko pod bezchmurnym górskim niebem, pruliśmy przez szare piaski pustyni.

Niekiedy wpadaliśmy na płatną autostradę *Panamericana*, które podczas piaskowych burz staje się w wielu miejscach wręcz niewidoczna. Po drodze mijaliśmy także jakieś biedne wioski, uformowane z prymitywnych budek, skleconych z byle czego, niekiedy z liści palmowych, na przykład.

- Co to jest? – zapytałem kierowcę.

- Domy – odpowiedział.

- To chyba niemożliwe! Ktoś w nich mieszka?

- Biedota.

Pośród gór trafiały się też jakby oazy, czyli nieco zieleni, otulającej dziwne baraki, który wydały mi się właściwie długimi namiotami.

- To kurze fermy – lakonicznie objaśnił kierowca. - Jemy dużo białego mięsa...

W pewnej chwili wiatr odsłonił brezentową ścianę jednego z baraków, pokazały się rzędy klatek z kurczakami.

Nagle zjechaliśmy z szarych piaskowych gór na plażę i - jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki - otworzył się przed nami raj. Oto błękitna oceaniczna plaża, zewsząd otoczona palmami w kolorze soczystej zieleni, a na promenadzie pełno turystów, zaglądających do kolorowego wachlarza restauracji i barów. Umilała życie miejscowa muzyka, gitary wsparte piszczałkami, coś w rodzaju *El Condor pasa*. W zatoce rozsypały się jachty, motorówki i pasażerskie stateczki.

No, wspaniałości.

- Żyć, nie umierać! – wyrwało mi się.

- Zapraszam na jedzonko! – wypalił superintendent, który nosił imię George...

Zamówiłem oczywiście *mariscos*, czyli owoce morza. Trzeba przyznać, że były świeżutkie i w smaku pyszne. Popijane zimnym piwem, wprowadziły mnie w nastrój błogości. Ów nastrój spowodował, że na chwilę zapomniałem o szarej pustyni i biedzie w górach, która przed chwilą wprowadziła mnie w stan przygnębienia. George też się rozkleił, bo nieoczekiwanie zaczął opowiadać o dziewczynie, którą wczoraj przyprowadził sobie do hotelu. Poznał ją w nocnym klubie w Limie.

- Mówię wam, była naprawdę śliczna. Miała dziewiętnaście lat... Jak wiecie, mieszkam od dwóch lat z żoną i dzieckiem w Rio de Janeiro. Tamtejsze dziewczyny mają miłość we krwi i nie zajdziesz takich na całym świecie. W ogóle w Brazylii żyje się inaczej, niż w innych krajach.

Inna jest obyczajowość, morale, tempo życia. Tam istnieje tylko samba, karnawał i miłość. Wszyscy zdradzają się ze wszystkimi i nikt się tym specjalnie nie przejmuje. W sprawach seksu nie ma przyjaciół. Dlatego trzeba zawsze uważać. Serdeczny kolega tylko czeka, aby przelecieć ci żonę...

Wynurzenia George'a wprowadziły mnie w filozoficzną zadumę. Gapiłem się na kolorową zatokę, wypełnioną kolorowymi jachtami i zastawiałem się ku czemu zmierza świat. Kilkanaście lat temu chyba nie byłaby możliwa tak szczera spowiedź wobec obcych ludzi. Było mi dobrze, bo przyjemnie tam się siedziało. No, ale piękne trwa krótko. Nasze auto musiało wrócić na szlak w ponurych górach. Potem jechaliśmy dłuższy czas pustynną górską równiną, która wszakże w pewnej chwili odsłoniła dziwacznie poukładane kamienie.

- To są słynne linie Nasca – objaśnił kierowca. - Najlepiej widać je z góry...

Podjechaliśmy więc pod płatną wieżę widokową dla turystów, po czym musieliśmy się na nią wdrapać. Ale nie było to przesadnie trudne. Na górze roztoczył się przed nami niepowtarzalny widok, który dosłownie zaparł nam dech w piersiach.

Linie Nascsa ukazały się bowiem w całej swej krasie. Czytałem o nich sporo, oglądając wiele razy na rozmaitych zdjęciach lub w filmach. Ale natura to zupełnie co innego! Przypomniałem sobie teraz, że niegdyś przypuszczano, że owe linie to drogi Inków.

Jednak profesor Maria Reiche, bodaj w 1934 roku, odkryła je na nowo dla świata i udowodniła, że te potężne rysunki na piasku, zostały zrobione z wielką znajomością matematyki i perfekcją. Przedstawiają ludzi, zwierzęta, drzewa, figury geometryczne, a nawet astronautę, a najlepiej są widoczne z lotu ptaka. Wysnuto zatem wniosek, że wykonali je Kosmici.

I w tej właśnie chwili poczułem się obywatelem Kosmosu.

*Linie Nascsa.*

Narobiłem zdjęć i nakręciłem film, kupiłem też informator oraz plakat z rysunkami. Schodząc z wieży, pozdrowiłem starszą parę z Francji i uścisnąłem kilku Peruwiańczyków, a ściślej - Peruwianek.

Potem ruszyliśmy w dalszą drogę, która była podobna do tej, jaką dotychczas jechaliśmy. Ot, szare góry, niekiedy farma z kurczakami, jak również nędzne domki biedoty. Dziwiłem się tej biedzie. Przecież te góry kryją niezmierzone bogactwa! Mnóstwo tu różnych rud, kopalin i tym podobnych specjałów, jakie niejedno inne państwo uczyniły zasobnym. Dlaczego więc tu tyle biedoty? Połowa tego blisko trzydziestomilionowego narodu mieszka w stolicy. Reszta tuła się gdzieś po tych górach, w poszukiwaniu swego miejsca w życiu. I – chleba.

Po dziesięciu godzinach takiej jazdy dotarliśmy wreszcie do miasteczka San Juan.

Tu czekało nas załatwianie pozwolenia na wjazd do portu San Nicolas, gdzie ładował nasz. *„Sunrise 1”*.

*m/v „Sunrise 1”.*

Na szczęście znalazł się agent, który nas w tym wyręczył i wszystko załatwił sam.

Potem już wjechaliśmy na długi pirs, zresztą pilnie strzeżony, bez przepustki nie przecisnęłaby się nawet mysz. Statek zajmował cały pirs, a właściwie cały port. Wokół niego rozlewała się nieciekawa zatoczka, a za nią martwe księżycowe góry. Przygnębiający widok.

Kiedy wysiedliśmy z auta i stanęliśmy na kei, Chińczycy zbiegli po trapie i chwycili nasze ciężkie bagaże. Po chwili byliśmy już w kabinach. Byłem nieludzko zmęczony, marzyłem o kąpieli i chwili odpoczynku. Niestety, nic się nie dało zrobić w tej sprawie, ponieważ musiałem odebrać statek. Kiedy potem łaziłem po pokładzie i zaglądałem w różne zakamarki, z melancholią stwierdziłem, że moja *prawie dziewica* zwana *Wschodem słońca* to stary rupieć, w rzetelniej mówiąc - *stara rura,* gdyż w szczególności rury miała przeżarte rdzą. Na pokładzie znalazłem nawet takie, którym jakiś *mózgowiec* owinął ręcznikiem dziury! Zgnębiony, zapukałem w końcu do dowódcy tego pływającego cuda. Zaatakowałem go niemal od progu.

- Panie kapitanie, kiedy ostatni raz szalupy były na wodzie?

- Wie pan, że nie wiem? – odparł. - Za moich czasów, to znaczy około ośmiu miesięcy, opuszczaliśmy je tylko do pokładu. A poprzednik? Doprawdy nie wiem...Więc chyba rok na wodzie nie były.

- Jak pan mógł do tego dopuścić! - warknąłem, bo *szlag* mnie trafił. - Przecież powinny być co trzy miesiące! Mój poprzedni statek „*Regina”* aresztowano w Rotterdamie właśnie za szalupy.

Nie chciały wyczepiać się na wodzie. Po prostu, haki zardzewiały. Kiedy tam zamustrowałem, tydzień siedziałem osobiście w szalupie, żeby je doprowadzić do stanu używalności. No, ale tam byli sami Chińczycy...

- No, jakoś nie było czasu... – tłumaczył kapitan.

- Czasu nie było!? Przecież szalupy to wasze bezpieczeństwo! Wie pan co? Teraz będzie miał pan czas. Bo ja przed przejęciem statku chcę zobaczyć szalupy na wodzie!

- No dobrze, spuścimy prawą...

Nie był zadowolony z rozmowy ze mną. Ale ogłoszono alarm szalupowy.

- Panie *chiefie* – powiedziałem do pokładowego. - Niech pan wsadzi do szalupy dwóch doświadczonych marynarzy. No i spytaj ich pan, czy wiedzą, w jaki sposób wyhaczyć szalupę....

- O.K. Pojedzie na dół bosman i III oficer, zawsze się chwalą, że wszystko wiedzą.

Szalupa poszła na wodę i szybko okazało się, że najlepsi z chińskich marynarzy nie wiedzą, jak ją wyhaczyć. Bezmyślnie walili w haki młotkami, nie mając pojęcia o centralnym wczepianiu haków.

Musiałem im wszystko wytłumaczyć z pokładu przez ukaefkę. Dopiero wówczas zrozumieli.

- No, ładnie wytrenowaliście załogę! – wybuchnąłem. - Gdyby to widzieli inspektorzy Port State Control, to nie wypuściliby statku w morze!

Wciągnęliśmy szalupę na burtę i zamocowaliśmy. Wtedy wlazłem do niej, żeby przyjrzeć się z bliska. Aż jęknąłem, ponieważ rury centralnego wyhaczania były kompletnie przeżarte rdzą. Boże, pomyślałem, szczęście, że nie urwała się podczas spuszczania na wodę. Byłbym winny śmierci dwóch ludzi.

- Do cholery, c*hifie*! Dlaczego nie powiedział mi pan, że te rury tak wyglądają!

- Bo o tym nie wiedziałem – odpowiedział spokojnie.

- Proszę natychmiast kazać *fiterom* wymienić te rury! Toż to nasze bezpieczeństwo!

Piekliłem się i wydawałem polecenia, chociaż nie miałem jeszcze do tego uprawnień; formalnie nie przejąłem *„Sunrise”*. Ale nikt nie protestował. Najwyraźniej czuli się winni.

Więc *chief* szybko nakazał rury wymienić, ale nie wyjaśnił, w jaki sposób to zrobić.

W dodatku, nikt tych prac nie dozorował. Siedziałem właśnie w swojej kabinie, kiedy wpadł z krzykiem elektryk.

- *Master*, szybko, jest wypadek!

Ruszyłem biegiem. Na pokładzie szalupowym wisiała na haku dziobowym szalupa, oparta rufą o pokład. A na pokładzie leżało dwóch jęczących *fiterów*.

- Szybko nosze! – wrzasnąłem. - *Chief!* Niech kapitan dzwoni do agenta, aby sprowadził pogotowie!

Wyglądało, że *fiter* maszynowy cierpi bardziej, więc położyliśmy go na noszach i zanieśliśmy w pobliże trapu, aby tam czekał na pogotowie. Miał stłuczony prawy bok, może coś sobie złamał? *Fiter* pokładowy, choć pojękiwał, do trapu poszedł o własnych siłach.

- Jak to się stało? – zapytałem.

- Spadła, nie wiemy dlaczego... – odparł.

Ambulans zajechał stosunkowo szybko. Udało nam się pospołu znieść nosze po trapie, w czym czynnie uczestniczyłem. Zaś po południu przyjechał agent i zameldował, że *fiterzy* mają się już lepiej. Prześwietlono ich, złamań brak. Tyle, że są potłuczeni.

Polazłem zatem do szalupy, aby zbadać co się właściwie stało. Kiedy ujrzałem, po prostu, oniemiałem. *Fiterzy* bez zabezpieczenia szalupy, odcięli rurę centralnego wyczepiania, przez co jej rufa się wyhaczyła i spadła na pokład! To tak, jakby obcięli gałąź, na której siedzieli.

*Fiter* maszynowy wrócił następnego ranka i przyniósł od lekarza formalne miesięczne zwolnienie z pracy. Przed wyjściem statku w morze przesłuchali nas jeszcze inspektorzy Kapitanatu, ale z nimi sprawę załatwiłem po *grecku*, to znaczy podałem z gruntu inną wersję wypadku. Powiedziałem, że nie było żadnych alarmów, natomiast zarządziliśmy inspekcje szalup i *fiter* przypadkowo wyczepił szalupę. Na szczęście rury w szalupie były już wymienione, ster wyprostowany i nie mieli do czego się przyczepić. Po kilku dniach *fiterzy* sami przyszli z prośbą, że chcą pracować, bo inaczej nie będą mieli nadgodzin. W ten sposób sprawa jakby ostatecznie *przyschła*.

A potem już ruszyliśmy na ocean, zwany przez pół świata Spokojnym.. Okazało się jednak, że taki spokojny to on nie jest. Zamiast planowanego miesiąca, płynęliśmy prawie czterdzieści dni, a wstrzymywały nas prawie dziesięciometrowe fale. W ten prosty sposób święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok spędziliśmy na wodzie, przez co dostałem kolejną szansę wytłumaczenia chińskiej załodze, że nasze katolickie, polskie tradycje i święta stoją jednak wyżej, niż ichnie.

Podzieliliśmy się opłatkiem, pośpiewaliśmy kolędy, a potem – zamiast kolęd - Chińczycy dali popis pieśni rewolucyjnych. Potraw było wiele, gdyż chiński kucharz błysnął wyjątkowymi talentami. Wybijały się w zestawie trzy wielkie arbuzy z owocowym koktajlem, na których wyrzeźbił sceny z chińskich waz. Wyglądały więc,

*Dzielenie się opłatkiem.*

jakby powstały za czasów dynastii Ming. W uzupełnieniu posiłku kucharz zaprezentował swój chiński poemat, który potem poleciłem umieścić na szocie. To nie żart, naprawdę byłem pod wrażeniem.

中波共渡一条舟 **Nasza Chińsko – Polska załoga pracuje wspólnie na statku,**
和睦相处把财求, **pływając po Oceanach, aby zarobić na życie. Jak towarzysze**
生死与共同患难, **przeznaczenia, pracujemy ramię w ramię na dobre i złe.**
假期已满难舍留 **Wspominamy dni szczęśliwej harmonii, nie pamiętając złych chwil**
回首往事多得处, **Ciężko będzie nam spotkać się, bo żyjemy w innych krajach,**
望兄不能记旧仇, **nie wiem… może kiedyś znowu popłyniemy na innym statku.**
八方下榻难相聚,
不知何时再同舟。

刘百禹 24 `12 `05

Atmosfera była przyjacielska i na drugi dzień jakoś załoga była sobie bliższa.

Elektryk Andrzej przegrał film z mojej kamery na „CD" i cała załoga oglądała go z przejęciem.

- *Master*! Wiesz oni pierwszy raz coś takiego przeżyli, straszną frajdę im zrobiłeś – cieszył się elektryk.

Dotarliśmy wreszcie do Chin i rzuciliśmy kotwicę na redzie w oczekiwaniu na miejsce w porcie. Na redę przyjechał grecki superintendent z chińskim kapitanem i dobra atmosfera prysła jak bańka mydlana. Grek na niczym się nie znał, ale był krewnym Armatora. Potem przyjechało ze stu Chińczyków do remontu i zaczął się straszny bałagan. Na dodatek co drugi dzień musiałem zmieniać miejsce kotwiczenia, bo statki wokół dryfowały z powodu złej pogody i złego gruntu, a mieliśmy tu stać 1,5 miesiąca. Grek wył na załogę i próbował na mnie. Już szykowaliśmy się razem z *chiefem* mechanikiem do zmustrowania.

- *Fuck you!* – wył na nas superintendent.

- *Fuck you!* – zawyłem i ja na niego. Dzwonię do Grecji do Armatora!

Zamikł natychmiast, bo bał się właściciela, który mnie bardzo cenił.

Przestał wyć na mnie, ale wył dalej na innych, dlatego w końcu poinformowałem o tym *Biuro*.

*m/v „Sunrise 1”* Beilun 13.01.2006

Szanowny Panie,
W rozmowach z Panem, wyrywkowo opowiedziałem, co się dzieje na *m/v „Sunrise 1”*

Pozwolę sobie dodać kilka zdań wyjaśniających. Otóż na redzie Beilun (Chiny), zamustrował superintendent Andreas Evangelos i Capt. Guo De Chao (Chińczyk).

Obaj od początku zaczęli wydzierać się na Polaków. Grek jednak jest o wiele lepszy w krzyku.

Na pierwszy ogień Grek wziął kucharza, chociaż, tu chciałbym stwierdzić, że kucharz akurat zasłużył. Po prostu nie nadaje się na kucharza (jest brudas i nie potrafi gotować).

Grek natychmiast powiadomił Armatora i zarządził zmustrowanie kucharza na redzie.

Potem były krzyki do mnie, ale też krzyknąłem, że sobie nie życzę, żeby na mnie pokrzykiwał i chwilowo przestał. Następnie wydzierał się na wszystkich Polaków, codziennie od rana do wieczora.. Wył, bo, statek przygotowywaliśmy do rocznej inspekcji, a faktycznie był zaniedbany. Jak Pan wiesz, zamustrowaliśmy z pierwszym mechanikiem w Peru i w czasie dwóch tygodni dobrej pogody na przelocie do Chin zrobiliśmy tyle ile można było.

Ja przede wszystkim uruchomiłem i spuściłem na wodę szalupy, które były nie do spuszczenia na wodę, (zresztą jak mi przekazał mój poprzednik, nie były na wodzie od 7 miesięcy). Nauczyłem też załogę jak się ratować. Nie mogliśmy oczywiście natychmiast z zaniedbanego 25-letniego statku, zrobić nowy.

Przyczyny zaniedbania, są różne. Po pierwsze 2 lata temu na stoczni nie zrobiono, podstawowych remontów. Po drugie dostawy części są nie kompletne, statek nie otrzymuje tego co zamawiał. Poza tym Chińska załoga pracuje mało wydajnie, jest to też związane z brakiem sprzętu. Np. w czasie przelotu z Peru do Chin, mieliśmy 2 tygodnie dobrej pogody i 6-ściu Chińczyków stukało młotkami ręcznymi i pneumatycznymi przez 9 dni klapę drugiej ładowni. Udało im się wystukać i wymalować pół klapy. Powiedziałem superintendentowi, że gdybyśmy mieli elektryczną maszynę do stukania, to osobiście wystukałbym całą klapę w jeden dzien. No i że zamówiłem maszynę. Na to on, że Chińczycy psują takie maszyny i dlatego nam nie dostarczą.

Z Polski przyjechała ekipa do silnika, ale suwnica (dźwig) maszynowy był nie sprawny.

Zamówiliśmy silnik i otrzymaliśmy, ale z nie kompletną instalacją. Nasz elektryk stwierdził, że bez kompletnej instalacji nie będzie tego montował, bo jest to niebezpieczne.

No i tu superintendent wściekł się i zaczął elektryka prześladować. Instalację zmontowali Chińczycy, oczywiście na starych częściach nie do tego silnika i elektryk stwierdził, że za taką prowizorkę nie może odpowiadać.

Udało mi się po paru dniach, przekonać Greka, że powinniśmy wiedzieć jakie prace planuje i co ma robić załoga. Jednak jakakolwiek z nim dyskusja, była niemożliwa,

wył i nie dopuszczał nas do głosu. Przerzucał nieustannie załogę do różnych robót, nie kończąc zaczętych i wywołał tym ogólny bałagan.

Elektrykowi kazał produkować osłony protekcyjne lamp z drutu i wył na niego przy tej produkcji parę dni…

Na koniec nic nam nie mówiąc wymustrował elektryka, uzgadniając to z kadrami Armatora.

Praca z tym Panem to, ogólny bałagan i atak serca. Wszyscy chcą się rozlecieć z nerwów.

Wreszcie w płynęliśmy do Beilun. Nowe miasto. Marmury, nowoczesne centra handlowe, szerokie ulice, światła sygnalizacyjne skrzyżowań ulic z czasomierzami. Tak jak na zachodzie, bo w Polsce jeszcze takich świateł nie widziałem.

Grek wreszcie po tym liście *zbastował*, przestał wyć i poleciał do Grecji. Remont statku i tak był zrobiony źle.

## CAPE SIZE

Mawiają, że wilka ciągnie do lasu, a marynarza na morze. No i prawda. Skończyłem 65 lat i w ten sposób dobiegła końca moja praca w szczecińskim pilotażu. Na dłuższe zatrudnienie nie pozwalają zarządzenia, zresztą głupie. Cóż, trzeba było znowu poczuć się emerytem. Nie mam jednak emeryckiego zacięcia, bo już po trzech miesiącach *próżnowania,* zaczęła mnie gnębić myśl – *a może by tak na morze*?

Na początek zajrzałem do agenta, który przez lata wysyłał mnie na statki. W jego siedzibie aż gęsto było od starych znajomych.

- Witamy, panie kapitanie! - przywitali mnie od progu. - Co pana do nas sprowadza?

- Witam panów! - odpowiedziałem. - Widzę, że nic się nie zmieniło, same znajome twarze. Zajrzałem, aby usłyszeć, co u was nowego...

- Rozumiemy – odrzekli starzy fachowcy, znakomicie wyczuwając moje prawdziwe intencje. - To kiedy pan będzie gotowy na statek?

- Skąd wiecie, po co przyszedłem? - zapytałem zdumiony. - No dobra, co ewentualnie dla mnie macie?

- Mamy dla pana *Cape Size,* duży nowy statek, sto osiemdziesiąt tysięcy ton, pan przecież lubi takie duże, a ten ma prawie 290 metrów długości.

W mózgu z lekka zakołysało. Kusząca propozycja, nie ma co. Duży statek, w dodatku nowy. Przecież ciągnie mnie na wodę, nie? Prawdziwa okazja. A jak okazja, to trzeba ją łapać.

- Zgoda – rzekłem. - Biorę. A kiedy mam być gotowy? Za trzy miesiące?

- Co pan, panie kapitanie! Za dwa tygodnie najpóźniej! Ale ponieważ w tej kompanii będzie pan po raz pierwszy, przyjdzie jeszcze przejść rozmówkę na *Skype* z greckim właścicielem statku…

- Nie ma sprawy, możemy sobie pogadać – żartowałem. - Nowe czasy, pośpiech, komputeryzacja, wszystko rozumiem... Panowie, dziękuję, i do widzenia

Po kilku dniach zadzwonił od nich pan Zdzisław. Poinformował, że *interwiew* z Grekiem zaklepane jest na jutro. Więc następnego dnia włożyłem słuchawki na uszy i po chwili już widziałem w komputerze grecką sekretarkę, a potem ich biurowego

kapitana. Rozmowa rozpoczęła się od wymiany grzeczności. Ponieważ głos chwilami zanikał, musieliśmy sięgnąć do staroświeckiego telefonu. Nowoczesność nowoczesnością, ale zawsze dobrze jest mieć pod ręką jakąś staroć. W ten sposób widziałem Greka w komputerze, a słyszeliśmy się w telefonie. Rozmowa nie była trudna, ani nie trwała zbyt długo.

- Panie kapitanie – rzekł grecki kapitan do mnie. - Do pańskich kwalifikacji nie mam żadnych zastrzeżeń, niestety muszę jednak zadać panu kilka pytań.

- Bardzo proszę – odrzekłem grzecznie - po to przecież rozmawiamy...

- W takim razie pierwsze pytanie. Czy na pełnym morzu zabalastowywałby pan ładownię?

- Robiłem to, ale w zasadzie ładownię należy balastować w porcie lub na redzie...

- No tak – dociskał mnie Grek - ale gdyby pan jednak musiał, to na co trzeba zwrócić uwagę?

- Na pogodę, stateczność, wydajność pomp, wentylację…

- Doskonale! - krzyknął mój rozmówca. - A teraz następne pytanie. Dopływa pan do portu, w którym jest drugi poziom bezpieczeństwa, natomiast u pana na statku pierwszy. Zaś port wymaga podniesienia poziomu bezpieczeństwa na statku, ale pan ma za mało ludzi, aby to zrobić. Co pan zadecyduje?

- Postąpię według zaleceń armatora! – wypaliłem

- Ha, ha, ha! – roześmiał się Grek. - Stary lis! Został pan przyjęty!

- Dziękuję! Armator jest zawsze dla mnie najważniejszy – odpowiedziałem z galanterią, nadal pracując na opinię starego lisa. Trzy lata pracy u greckiego armatora nauczyły mnie bowiem kiedyś, że według Greków wszystko można załatwić, każdego oszukać, a oszukany to głupek, ponieważ dał się oszukać.

W domu Grażyna złapała się za głowę. Na statek? Znowu morze? Po co ci to? Zdrowie przecież już nie takie, jak dawniej! A jeśli coś ci się przydarzy? Nie chcę zostać sama!

- Przykro mi – odpowiadałem ze skruchą. - Ale, wiesz, ciągnie mnie na morze.

- Mało masz zajęć? Flis Odrzański, Liga Morska, ogródek, są też inne pożyteczne zadania, na które nigdy nie starcza ci czasu...

- Grażka, zrozum – perswadowałem. - Nic nie jest w stanie zastąpić morza...

„Tygrys lubi świeże mięso", to nowe wyzwania na morzu…

- Dobra, płyń sobie, skoro ma cię to uszczęśliwić – powiedziała z rezygnacją w głosie.

W głębi duszy sam nie byłem przekonany, czy rzeczywiście dobrze robię. W końcu przecież miałem pięć lat przerwy w pływaniu po morzach! Owszem, wypływałem statkami do Świnoujścia, ale to jednak to nie to samo, co znowu wyruszyć w świat. No, ale trudno, stało się. Grażyna zapakowała mi dwie ciężkie walizy i zawiozła do Berlina na lotnisko. Ciężko było się rozstać. Jednak mężczyzna nie może przecież siedzieć tylko przed telewizorem w domowych kapciach. Na to jeszcze będzie czas.

Potem załadowałem się do samolotu Lufthansy i poszybowałem ku niebu. Przesiadkę miałem we Frankfurcie nad Menem, a po ośmiu godzinach wylądowałem na lotnisku w Dammam, w Arabii Saudyjskiej. Tam czekała na mnie niespodzianka, ponieważ następne cztery godziny zmarnowałem, czekając na odprawę. Arabowie zebrali ze trzydziestu marynarzy, odstawili ich na bok i kazali czekać. Siedzieliśmy o suchym pysku, bo tam, gdzie nas posadzili, nie można było niczego kupić. Więc międzynarodowe

bractwo z nudów wymieniało poglądy. Nikt wszakże głośno nie narzekał, żeby nie podpaść odprawiającym, którzy jak wiadomo nie bardzo przepadają za innowiercami.

Organizacja pracy była do niczego. Urządzono kilka stanowisk do odprawy, ale tylko jedno pracowało. Do niego też właśnie ciągnęła się długa kolejka omotanych w białe stroje Arabów. Ich kobiety, całe w czerni, na świat boży wystawiały tylko oczy. Nic zatem nie dało się powiedzieć o urodzie tych pań, którym zresztą nawet nie wolno się było przyglądać. Ale kraj, nie ma co!

No ale w końcu zabrano się i za nas. Po kolei wywołano, biorąc odciski wszystkich palców u rąk, a w finale sfotografowano. Oficer bacznie mi się przyglądał. Nawet zapytał, czy jestem z Polski, dziwiąc się, że jestem u nich po raz pierwszy. Grzecznie odpowiadałem *tak* lub *nie,* bardzo uważając, aby nie powiedzieć, że chcę aby moja wizyta w tych stronach była ostatnia. Sama odprawa poszła nad wyraz szybko, nawet nie zajrzeli mi do walizek, prześwietlając je tylko. To po *cholerę* załatwiałem recepty? W Internecie straszyli, że za przywożone lekarstwa wsadzają do mamra. A gdy im się przewidzi, że to narkotyki - obcinają łeb.

Przy wyjściu czekał kierowca agenta, w towarzystwie czterech Filipińczyków, którzy również mustrowali na mój *Cape Size*. Skorzystałem z okazji i trochę ponarzekałem na tutejsze porządki, na co kierowca oświadczył, że i tak byliśmy bardzo szybko odprawieni. Potem załadowaliśmy na *pickupa* walizy, a czterech małych Filipińczyków upchało się na tylnym siedzeniu. Ja rozsiadłem się obok kierowcy. W końcu ruszyliśmy autostradą przez pustynię.

Jechaliśmy z godzinę, mając za oknem smętny szaro-piaszczysty krajobraz, przetykany polami naftowymi. Była druga w nocy, gdy zajechaliśmy pod hotel. Byłem zdumiony, bo myślałem, że kierowca wiezie nas prosto na statek. Mieliśmy więc teraz głęboką noc, a wokoło nadal straszliwy upał, tak na oko 35 stopni. Na szczęście w hotelu była klimatyzacja, bo bez klimatyzacji nie da się tu żyć.

W recepcji bardzo grzecznie zapytali, czy chcemy coś zjeść, więc odpowiedziałem, że tak. Potem obudzili mnie o trzeciej w nocy przynosząc do pokoju całą tacę żarcia. Był tam kurczak z rożna, ryż, chleb upieczony jak placek i rozmaite przyprawy. Jedną papryczkę nieopacznie przegryzłem, ale natychmiast wyplułem, bo paliła jak ogień. Około południa zjadłem śniadanie, podpisałem koszty naszego pobytu (800 USD), po czym agent zabrał nas w końcu na statek, gdzie jednak dotarliśmy dopiero po kolejnych portowych odprawach i półgodzinnej jeździe po nabrzeżach. Nasz czerwony 289-metrowy kolos prezentował się znakomicie. Miał tylko pięć lat, czyli był jak dziewica. *Ahoj przygodo!* – pomyślałem.

Szybko okazało się, że była to raczej przygoda z komputerem. Całymi dniami *robiłem za sekretarkę* wysyłając stosy e-maili. Co się stało z żeglugą?! Została kompletnie *zdokumentowana i zraportyzowana*. Na każde działanie, jakie ewentualnie może się przydarzyć, są instrukcje! No i papierek do wypełnienia. Marynarzy potraktowano jak głupków. Stosy dokumentów i codziennych raportów rosną, a kapitan nie ma czasu na prowadzenie statku. Na całym świecie wszyscy chcą wiedzieć codziennie o statku wszystko. Zlikwidowano etaty radiooficera i ochmistrza, przydzielając ich obowiązki kapitanowi. Naturalnie, działalność dowódcy statku opiera się obecnie głównie na stosie papierków, co w sposób oczywisty osłabia bezpieczeństwo żeglugi. No cóż, pływać się chce, więc trzeba pracować za trzech.

*m/v „ Navios Fantastiks”.*

Schodzący dowódca *Cape Size* nie miał za dużo czasu, aby mi porządnie przekazać statek. Informacji pisemnej nie zostawił, a w *Hand over* powstawiałem tylko krzyżyki, potwierdzające, że wszystko odebrałem. Potem zacząłem samodzielnie statek rozgryzać. Na szczęście miałem do pomocy *chiefa* pokładowego, Polaka oraz dwóch filipińskich oficerów, którzy już od kilku lat pływali na tym statku. Polaków w sumie było pięciu, bo w maszynie rządził polski *chief*, mający do pomocy II mechanika i elektryka, również rodaków. Białą załogę uzupełniał bułgarski *fiter*, zaś osiemnastu pozostałych załogantów pochodziło z Filipin. I trzeba od razu powiedzieć, że Filipińczycy sprawowali się dobrze, zdobywając uznanie polskich oficerów. Po kilku dniach przekonałem się, że filipińscy pokładowi oficerowie *drugi* i *trzeci* są operatywni, a kucharz gotuje również po polsku. Zdziwiłem się, kiedy w menu pojawiły się flaki, kotlet schabowy, a nawet gołąbki…

Jubail powitał nas piekielnym upałem, temperaturą w granicach czterdziestu stopni. A był wrzesień! W kabinie miałem 32 stopnie, mimo że klimatyzacja pracowała pełną parą. To oczywiście utrudniało pracę, że nie wspomnę o myśleniu. Teraz zrozumiałem, dlaczego na lotnisku trzymano nas cztery godziny. W jednej chwili przestałem zazdrościć Arabom ciepełka.

176 tysięcy ton rudy z Brazylii wyładowywaliśmy w tydzień, po czym statek ruszył pod załadunek nowej rudy do Saldanha Bay w RPA. Ucieszyłem się, bo tę rudę mieliśmy zawieść do Hamburga, a to tylko 450 kilometrów od Szczecina! Na pewno Grażka przyjedzie! Jeszcze tylko trzeba przepłynąć na zachodnią stronę Zatoki Perskiej do Emiratów Arabskich, gdzie na redzie w Fujairah musimy dobrać 3.300 ton ciężkiego paliwa i 20 ton lekkiego. Potem, być może, coś jeszcze mieliśmy zatankować w Las Palmas.

Na redzie w Fujairah zanurzyliśmy się w lesie statków. Wysłałem masę dokumentów do agenta, gdy nagle okazało się, że agentów jest dwóch. Jeden (FAL) od bunkrowania, a drugi (GAC) od zaopatrzenia. Kłócili się, który ma załatwiać pozwolenie na wejście *Cape Size* na kotwicowisko. Na dodatek wyszło, że moje deklaracje zdrowia

i bezpieczeństwa nie są wystawione na formularzach, jakich wymagają tutejsze władze portowe. *Moje* formularze miały międzynarodowy charakter i obowiązywały na całym świecie, ale oni mieli to w nosie i wymagali swoich. Musiałem więc *zwolnić* i oczekiwać poza kotwicowiskiem na arabskie formularze. Potem pracowicie je wypełniałem, skanowałem, wysyłałem faxem i e-mailem, a w efekcie tych wysiłków dostałem wreszcie pozwolenie na rzucenie kotwicy na redzie. Uff.

Z kotwicą też były *pieriepałki*. Poleciłem *chiefowi* z pokładu aby luzował kotwicę na windzie tylko do dziewięciu szakli, nie zaś rzucał, gdyż do dna było tam sto metrów. Statek już stał, na windzie było ze trzy szakle, gdy nagle kotwica lekko popuściła. Szczęśliwie bosmanowi udało się ją zatrzymać; złamał się żelazny wałek podtrzymujący ferrodę hamulca. Dobrze, że luzowaliśmy kotwicę na windzie, bo gdybyśmy ją rzucili, to już by było po niej. Potem dowiedziałem się, że przed moim zamustrowaniem *Biuro* ostrzegło statek, aby uważać z kotwicą w Fujairah, gdyż wcześniej jeden ze statków tego armatora urwał tam kotwicę. Wyobrażam sobie, co by mówiono w *Biurze*, gdyby i mnie się to zdarzyło. *Chief* mechanik z *fiterem* naprawili w końcu hamulec windy, ale w przyszłości zamierzałem używać tylko prawej kotwicy.

No, ale kłopoty też mają swój kres. Pobraliśmy paliwo, prowiant, rozmaite zamówione części i ruszyliśmy w rejs. Poprawił mi się humor, bo cały czas marzyłem, aby wreszcie wyrwać się z gorącego piekła Zatoki Perskiej i powędrować na Ocean Indyjski, gdzie jednak dało się niekiedy poczuć chłodny powiew. Niestety, nie ma pełni szczęścia. Oto przed nami rozlewały się wody, gdzie nieustannie grasowali somalijscy piraci. Staraliśmy się opłynąć niebezpieczną strefę, ale przecież wiedziałem, że piraci właściwie mogą być tutaj wszędzie. Muszę się pochwalić, że nie czekaliśmy na ich ewentualną wizytę bezbronni i bezradni. Przygotowaliśmy się, zakładając wokół statku druty kolczaste, a także rozkładając na pokładzie gumowe węże, gdyż mieliśmy nadzieję zaatakować ich wodą, gdyby zamierzali do nas strzelać. Zamknęliśmy na głucho nadbudówkę, wyłączyliśmy światła i AIS (satelitarny system pokazywania naszej pozycji). Przeszkoliliśmy załogę, instruując co ma robić w przypadku ataku, a raczej – że najlepiej nie robić niczego. No bo instrukcja Armatora powiadała, że w chwili pojawienia się piratów, załoga powinna zamknąć się na mostku. A to przecież najłatwiejsze do sforsowania miejsce na statku. Wystarczy tylko wybić szybę na skrzydle mostka! Dlatego całkowicie zmieniłem instrukcję i przygotowałem *cytadelę*.

W mesie opowiadałem załodze, jakie to filmy pokazywano w polskiej telewizji przed moim wyjazdem na *Cape Size*.

- Panowie, reportaże o somalijskich piratach dawano jakby na moje zamówienie! Wypowiadał się tam ich *herszt*, dowodząc, że piratom forsa z okupów się należy, bo światowe flotylle przetrzebiły im ryby w przylegających morzach i oni teraz nie mają z czego żyć. Jeden z tych reportaży pokazywał tankowca, którego kapitan pracował ubrany w kamizelkę kuloodporną i hełm. Przez pewien czas konwojował tankowca norweski okręt wojenny, który potem złapał dwie łodzie piratów, konfiskując im broń i puszczając wolno. A ponieważ łobuzom zepsuł się GPS, grzecznie podał im kierunek do lądu. Na koniec zaopatrzył ich jeszcze w wodę! Dowódca okrętu tłumaczył reporterom, że na wodach międzynarodowych nie ma prawa piratów aresztować. Co innego, gdyby ich złapał na gorącym uczynku, czyli podczas pirackiego ataku. Wtedy zostaliby deportowani do Kairu, gdzie już siedzi setka takich przyjemniaczków, oczekując na

sąd. Anglia płaci za ich egipski pobyt, w dodatku opłaca prezydenta Somalii oraz kilku innych tamtejszych dostojników, w tym somalijską policję, która – nawiasem mówiąc - przetrzymuje marynarzy porwanych przez piratów. Najwięcej zarabiają na tym ubezpieczyciele, adwokaci i inni *szulerzy*. To potężny interes, co tłumaczy, dlaczego nie można piratów skutecznie zwalczyć...

W tym reportażu pokazano w pewnej chwili – ciągnąłem dalej – jak w ukaefce norweskiego okrętu rozległ się *mayday*. Wołał francuski statek, informując, że właśnie został zaatakowany przez piratów. *Norweg* najpierw ruszył w tamtą stronę, a potem wypuścił helikopter. Kiedy już znaleźli się w pobliżu zaatakowanych Francuzów, rzucono na wodę dwie łodzie pościgowe. I co? I nic. Bo piraci rozpłynęli się w powietrzu. Potem ich *herszt* powiedział w telewizji, że dysponują taką bronią, iż mogą zatopić każdy statek i okręt, a świat jeszcze o nich usłyszy, ponieważ niebawem zaczną podrzynać gardła pojmanym marynarzom...

Załoga wysłuchała mojej opowieści w ciszy i skupieniu. Na koniec *chief* mechanik stwierdził z ironią – *No to jest pan, kapitanie, dobrze na atak przygotowany, nieprawdaż?...*

Tymczasem *Cape Size* wszedł w feralną strefę. Rano znalazłem na teleksie wiadomość z Kuala Lumpur, odebraną w nocy.

TO: ALL SHIPS

„ONI SPECIAL ADVISORY"

WARNING WARNING WARNING

PLEASE BE ADVISED:

POSSIBLE PIRATE MOTHER SHIP OPERATING WITHIN 200 NM POSITION 06:50N -065:00E APPROXIMATELY 950NM EAST OF GARACAD, SOMALIA.

THIS AREA WILL REMAIN HIGH RISK FOR THE NEXT 24-48 HOURS. MARINERS ARE URGED TO USE ALL COUNTER –PIRACY MEASURES AND EMPLOY ALL BEST MANAGEMENT PRACTICES.

IMB WORKS CLOSELY WITH THE US OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE (ONI) TO RAISE AWARENESS AND HELP MASTERS UNDERSTAND THE RISKS ASSOCIATED WITH PIRACY.

SHIPS ARE ADVISED TO REPORT ALL PIRATIVAL ATTACKS AND SUSPICIOUS MOVEMENTS OF CRAFT TO THE IMB PIRACY REPORTING CENTER, KUALA LUMPUR, MALAYSIA.

IMB PIRACY REPORTING CENTRE

24 HOURS ANTI-PIRACY HELPLINE: +603 2031 0014, FAX: +60 3 2078 5769

EMAIL: imbkl@icc-ccs.org // piracy@icc-ccs.org // TELEX: MA 34199

- Panie *trzeci*! – zawołałem do wachtowego oficera po przeczytaniu wiadomości- Nanieś pan na mapę pozycję tego *statku - matki* piratów...

- *Sir*! – odpowiedział wachtowy. - To jest to samo miejsce, gdzie niedawno zaatakowali, pamięta pan? Załoga się schowała, a piraci podpalili statek i uciekli.

- Do *cholery*! - zdenerwowałem się. - Przecież to tylko 120 mil od naszego kursu! Wiadomość jest wczorajsza, co oznacza, że dzisiaj oni mogą być już na naszym kursie… Panie *trzeci*! Wzmocnić wachtę i obserwacje! Pełne zaciemnienie! AIS wyłączony! Gdy zobaczycie jakiś stateczek, natychmiast wołać mnie na mostek!

Po sześciu dniach napięcia wynikającego z płynięcia w pirackiej strefie

- Nagle przed obiadem zadzwonił do mnie III oficer.

-*Sir!*, z prawej burty płynie na nas jakiś mały statek!

Po chwili stałem już na mostku.

- Zmieniłem kurs 10 stopni w lewo – zameldował *trzeci*.

Rzuciłem okiem w radar, a potem chwyciłem za lornetkę.

- To mały *rybak* – powiedziałem. - *trzeci*, czy widzisz małą łódkę przy jego burcie? Ktoś w niej siedzi, czy mi się tylko wydaje?

- Tak, *Sir*! Widzę...

- Dodaj jeszcze 10 stopni w lewo i wołaj wachtowego na mostek! – poleciłem. - Wysyłamy wiadomość do Centrum Pirackiego Raportowania!

Po chwili wachtowy był już na mostku. Podałem mu lornetkę i kazałem obserwować, czy od *rybaka* przypadkiem nie odpływa szybka łódź. Tymczasem z lewej burty pojawił się blisko drugi stateczek. Czy aby nie jest połączony liną z tym z prawej? Gryzły mnie wątpliwości. Piraci, czy rybacy? Oto jest pytanie! Nasze *być albo nie być*!

Na szczęście chyba byli to rybacy, bo przez dłuższy czas nic się nie działo. Po czterech godzinach opuściliśmy piracką strefę i napięcie z lekka opadło. Ale czy to wiadomo, jak daleko oni operują? Przecież ich *statek-matka* może być wszędzie! Zaatakował 950 mil od brzegów Somalii! W dodatku zepsuła nam się łączność emaliowa i wszystkie raporty musiałem wysyłać teleksem, co trwało nieco dłużej.

Po południu odebraliśmy z Centrum Pirackiego Raportowania następną wiadomość.

TO: ALL SHIPS TRANSITING OFF SOMALIA/ OFF TANZANIA/ OFF KENYA/ OFF SEYCHELLES / OFF MADAGASKAR/ INDIAN OCEAN/ OFF ARABIAN SEA/ OFF OMAN.

WARNING WARNING WARNING

THE SUSPECTED HIJACKED FV FENG GUO NO. 168 WAS LAST REPORTED IN POSN: 14:04.8 S – 054:45.6 E – 08.10.2010 TIME: 05: 28 UTC.

RECENTLY THE HIJACKED FISHING VESSELS TAI YUAN NO.227 AND PRANTALAY 14 SAILED OUT OF SOMALIA WITH PIRATES ONBOARD. THESE FISHING VESSELS MAY BE USED AS MOTHER VESSEL FOR PIRACY OPERATIONS.

DESCRIPTIONS OF THE ABOVE VESSELS:

1) NAME: FENG GUO NO. 168 ( BJ 4645). COLOR HULL- WHITE WITH NUMBER BJ 4645 AT THE MIDSHIP SECTION, VESSEL NAME FENG GUO NO. 168 AT THE BOW SECTION AND BELOW W/L – BLACK. NAME: TAI YUAN NO. 227 (CTG -1287). GRT 469 TONS, LOA 53.70M, MIDSHIP SECTION MARK: BH 3787, COLOR: HULL AND ACCOMMODATION: WHITE WITH LOWER HULL/BELOW WL: RED.

2) NAME: PRANTALAY 14 – COLOR ACCOMODATION WHITE, UPPER HULL: BLUE WITH THE TOP AREA WHITE WITH FISHING VESSEL'S NAME. RED STRIPE BELOW, LOWER HULL: RED.

ALL VESSELS ARE ADVISED TO KEEP CLEAR OF THE VESSELS ABOVE AND TO REPORT TO CENTRE IMMEDIATELY IF ANY VESSEL IS SIGHTED.

ALL ATACKS AND SUSPICIOUS SIGHTINGS INCLUDING POSSIBLE PIRATE MOTHER VESSEL TOWING SKIFFS SHOULD BE REPORTED.

Owa pozycja była dość daleko od nas, ale czy to wiadomo, ile statków piraci porwali? I w jakich rejonach udają teraz marynarzy lub rybaków? Przecież ostrzeżenia z antypirackiego centrum obejmują cały Ocean Indyjski. Co w praktyce oznacza, że tutaj nigdzie nie można bezpiecznie spać. Przepływając domniemaną strefę piracką (wyznaczoną chyba przez centrum antypirackie i naszego Armatora) nie wysyłałem do nikogo pozycji *Cape Size*. Jednak pewnego dnia zadzwonił armator z Grecji z prośbą, abym mu podał pozycję przez telefon. - *Armatorowi można podawać* – stwierdził Grek, Ale ja nadal nie podawałem, ponieważ ciągle jeszcze pamiętałem, co mi powiedział kiedyś agent w Singapurze. A powiedział tak - *Kapitanie! Deklaracje z wszystkimi towarami i kasą, które ty składasz, dziwnym trafem pojawiają się potem u piratów. Więc jak cię zaatakują, to nie dziw się, że oni wiedzą, kto i co ma na burcie…*

W końcu ostatecznie wymknęliśmy się z pirackiej strefy, więc z radości zrobiliśmy w sobotę *Barbecue*. Była whisky, rum *Bacardi*, a żarła wszelakiego pełno. Były też tańce, a kapitan również tańczył. Chociaż zwykle zabraniałem picia podczas *Barbecue*, tym razem jednak zezwoliłem, bo po pirackim stresie załoga musiała się odprężyć.

Po dwóch dniach, w czasie wieczornej wachty *trzeciego*, usłyszeliśmy w radiu dramatyczne wołanie o pomoc. W tle dolatywały strzały. Piraci! Atakowały dwie szybkie (40 węzłów) łodzie.

- *Trzeci*, zapisz pozycję – poleciłem.

- *Sir*! To prawie na naszej pozycji z przed dwóch dni! To tylko pięć mil na wschód od naszego kursu! – wykrzykiwał zdenerwowany *trzeci*. Tam jest filipińska załoga!

- *Cholera*! – zakląłem. - Wiesz co *trzeci*? To mógł być ten mały rybak, który wtedy nas gonił!

- *Sir*! Nie dogonili nas, bo morze było wzburzone i szybka łódź miała na fali problem – dodał *trzeci*.

To mnie upewniło, że nie ma w tych stronach bezpiecznego przejścia. Kursy na Zatokę Perską i z powrotem zawsze grożą niebezpieczeństwem. Zdecydowałem zatem, że załodze należy się jakiś *bonus* za stres i dni pełne napięcia. Wysłałem więc do greckiego załogowego stosowne pytanko. I co? Nic! Odpowiedź nie przyszła!

Czuwał chyba jednak nad nami święty *Antoniczek*, bo w kilka dni potem nadeszły kolejne raporty o pirackich atakach, jakie miały miejsce na naszych byłych pozycjach, lub tuż nieznacznie obok. A przecież miała to być całkowicie bezpieczna trasa, a wybierał ją dla nas Armator!

Kuala Lumpur raportował:
10.10.2010: 1115 UTC POSN: 04:59.4N – 067: 06.4E AROUND 1300 NM EXN OF MOGADISHU, (INDIAN OCEAN) OFF SOMALIA, FOUR PIRATES ARMED WITH AK 47 AND RPG CHASED AND OPENED FIRE ON A BULK CARRIER UNDERWAY. THE MASTER ENFORCED ALL ANTI PIRACY MEASURES AND CONTACTED THE 24 HOUR IMB PIRACY REPORTING CENTRE (IMB PRC) FOR ASSISTANCE. DUTY OFFICER AT THE IMB PRC IMMEDIATELY CONTACTED THE RELEVANT AUTHORITTIES REQUESTING ASSISTANCE FOR CREW AND VESSEL AND ALSO BROADCAST A WARNING TO ALL SHIPS. DUE TO EFFECTIVE ANTI PIRACY PREVENTIVE MEASURES ONBOARD, THE SKIFF ABORTED THE ATTEMPT. ALL CREW SAFE. VESSEL SUSTAINED DAMAGES.

A zatem - udało im się! Ciekawe, czy mieli jakieś środki do obrony? Bo my cztery dni temu mieliśmy w tym samym miejscu tylko gumowe węże do polewania piratów wodą! Znowu wysłałem te pirackie wiadomości do greckiego Armatora, ale on zawzięcie milczał. W związku z sytuacją, zaczęło mnie dręczyć pytanie, czy warto narażać życie za kilka dolarów? Ale pamiętałem, że przecież nie chodziło tylko o pieniądze! Miał to być bowiem mój powrót na morze, na mostek kapitański. Zatem miało to być to *świeże mięso,* które podobno tak bardzo *lubi tygrys.*

Tymczasem okazało się, że to my jesteśmy tym mięsem, a piraci tygrysem. Miało być zwiedzanie obcych lądów, a tu lądy oglądałem z pokładu, gdyż praca była na okrągło. Miało być *kapitaństwo*, a stałem się sekretarką, ponieważ całymi dniami tkwiłem przy komputerze. To koniec romantycznego pływania! Jeśli tak ma to wyglądać, kończę morską karierę i zostaję *lądowym szczurem*.

Na trzy dni przed Saldanha Bay morze trochę się zmarszczyło. *Siódemeczka* dmuchnęła w dziób i szybkość spadła do trzynastu węzłów. Zaczęły się wyścigi z „*Cape Fortune”*. Kto pierwszy przy pilocie, ten pierwszy będzie ładował. Tak nas poinformował agent z Saldanha Bay. Złapaliśmy „*Cape Fortune”* na AIS-sie, płynął 27 mil z naszej lewej burty. Był trochę większy od nas i płynął jedenaście węzłów. Może to pogoda tak go przytrzymała? A może miał jakieś inne problemy?

*m/v „Navios Fantastiks”.*

- Panie *drugi*, niech pan go obserwuje – poleciłem, a potem zadzwoniłem do maszyny. - Panie Inżynierze! Złapaliśmy tego naszego konkurenta, niech pan jedzie ile można! Oczywiście, ile można przy tej pogodzie!

Dziób wyskakiwał nam teraz z wody na kilka metrów, by potem z hukiem rozbijać kolejną falę. Jednak byliśmy szybsi od *„Cape Fortune”,* bo na mecie zameldowaliśmy się, jako pierwsi. Konkurent przyszedł w godzinę po nas. Szczęście mu nie dopisało, więc teraz musiał rzucić kotwicę i czekać. Nie tylko stracił dwa dni, ale w dodatku załapał się w porcie na przewidywaną pięciometrową martwą falę. Nam się udało, *swell* był tylko metrowy, więc cumy się nie rwały. A - jak powiedział agent - w tym porcie zdarza się to często. Kiedy wpada tam z morza martwa fala, trzeba wołać na pomoc holowniki albo wiać z portu, wszakże pamiętając, że za wszystko płaci statek.

Na redzie przywitały nas wieloryby i foki. Dwa holowniki z *czarnym* pilotem wprowadziły statek do portu, tam przekręciły na obrotnicy, aby w końcu ustawić przy bardzo długim pirsie, dziobem do morza. Z drugiej strony pirsu tkwił siostrzany statek, ładujący dwiema rurami. Za nim stał następny. W ten sposób zyskaliśmy dzień luzu w oczekiwaniu na załadunek 132 tysięcy ton rudy żelaza, który miał trwać około dwunastu godzin. Przy cumowaniu zdziwiłem się widokiem czarnej jak smoła *błyskawicy*, która ciągnęła nasze ciężkie cumy.

- Nie ma co się dziwić, *captain* – komentował pilot. - wyszło świeże zarządzenie, że kobiety mogą pracować wszędzie...

- Tak, tak, znam to – żartowałem. - U nas też tak kiedyś było. Kobiety na traktory!

- Traktory... – rzekł pilot z pewnym lekceważeniem. - U nas szkolą kobiety na pilotów, a nawet wyszykowali z kobiet załogę dużego statku!

- O zaraza! – wyrwało mi się. - Może to lepiej dla nas? Niech baby biorą się do roboty, a my sobie poleżymy…

Tymczasem agent miał jeszcze jedną ciekawą informację z tych stron.

- *Captain*! Powiedz załodze, że przy bramie wejściowej będą wszystkich sprawdzać alkoholomierzem. Jak ktoś coś wypije w mieście, to ma szansę, że go nie wpuszczą do portu. Bywało już tak, że statek czekał, a kapitan trzeźwiał...

- Nawet po jednym piwku? – nie kryłem zdumienia.

- Tak, po jednym piwku! Takie jest zarządzenie i nawet w sądzie nie da się tego zmienić. I jeszcze jedno. Wszyscy mają być ubrani w hełmy, czerwone kamizelki, robocze buty, a na piersi dźwigać identyfikatory ze zdjęciem.

- No to wreszcie zaprowadziliście prawdziwy porządek! – zakpiłem.

Wieczorem wybrałem się z trzema filipińskimi załogantami na ląd. Pojechaliśmy darmowym autobusikiem, podstawianym pod statek przez Dom Marynarza. Na dwóch wyjazdowych bramach kontrolowali nas, a Filipińczykom kazali podpisywać listę wyjściową. Mnie łaskawie nie kazali wysiadać i podpisywać, tak uszanowano stanowisko kapitana.

Po drodze filmowałem moją kamerką, a czarne strażniczki prężyły się do zdjęcia, chcąc potem zobaczyć, jak wyszły. Jakoś im nie przeszkadzało, że filmuję port. Droga do miasteczka była dobra, mijaliśmy ładne wille. Kierowca powiedział jednak, że wille może i ładne, ale prawdziwi bogacze mieszkają gdzie indziej.

- No, a gdzie te palmy, gdzie ten słynny afrykański busz? – grymasiłem. - Najwyraźniej została tylko trawa!

*Strażniczka portowa.*

W Domu Marynarza od razu zasiadłem za komputerem i chyba godzinę przegadałem z Grażką na *skype*. Łączność była dobra, widzieliśmy się i słyszeliśmy, ciesząc się z nowej cywilizacyjnej zabawki, jak dzieci. Wprost nie mogliśmy się nagadać. Potem miałem jeszcze dwie godziny do ostatniego autobusiku, więc wyruszyłem w miasteczko. Po drodze natknąłem się na bar o nazwie *Bike,* zauważając stojące przed nim wymyślne motocykle. Pomyślałem, że trzeba zajrzeć do środka, gdzie niechybnie znajdę bratnie motocyklowe dusze, gdyż ja też jeżdżę na Suzuki VS 800. Po chwili siedziałem już przy barze, wśród rozwrzeszczanej braci. Grzecznie zamówiłem piwko, obserwując co się wokół dzieje. Nagle siedzący obok facet wyciągnął do mnie rękę.

- Cześć, jestem Johny, a ty?

- Charlie – odrzekłem bez wahania.

- Witamy cię w naszych progach, Charlie! – ciągnął Johny. Jesteśmy współwłaścicielami tego baru, a ta pijana banda to nasi kumple motocykliści. Żyjemy nie myśląc o jutrze. Taka jest nasza filozofia.

- To tak, jak w Brazylii – wpadłem mu w zdanie. - Tam też żyje się sambą, miłością i dniem dzisiejszym... Ale, powiedz mi Johny, po jakiemu gadacie?

- To afrykan! Taki *spieprzony* holenderski – śmiał się Johny, podczas gdy dwie młode laski przytulały się do niego dosyć intensywnie.

Spojrzałem na zegarek, busik za pół godziny. Fajnie było, ale trzeba się urywać.

- *Captain! One on the Road*! – odezwał się nieoczekiwanie inny grubas przy barze i postawił przede mną następne piwo.

- *Cholera*! Może być za dużo! Wiecie, że na bramie sprawdzają!?

- Wiemy, wiemy, ale co to na takiego faceta dwa piwa – żartowali.

Żeby nie wyjść na mięczaka, wypiłem z nimi drugie piwo, po czym rzuciłem na bar 40 RAN za cztery flaszeczki...

- A to dla was na drogę! – wyjaśniłem, po czym się pożegnałem.

Tak oto postępują wszyscy motocykliści świata, myślałem wracając do Domu Marynarza. Co jednak powie *Czarna Gazela* na bramie?

No i było kiepsko! *Czarna Gazela* wyszła z budy i podstawiła mi jakąś rurę do dmuchania. Dmuchnąłem obok, a ona mówi, że niedobrze dmucham. I wtedy zadzwonił mój telefon. Dzwoniła Grażka, czyżby wiedziała, że jestem w tarapatach?

- *Sorry*, ale dzwoni telefon – tłumaczyłem Gazeli, znowu dmuchając obok. W końcu machnęła na mnie ręką i poszła sprawdzać innych. W ten sposób Grażka uratowała mnie od trzeźwienia na bramie.

W nocy wyszliśmy w morze. Teraz *Cape Size* kierowała się do Hamburga. Po drodze mieliśmy zahaczyć o redę Las Palmas, gdzie zamierzaliśmy bunkrować lepsze (0,1 procenta siarki) paliwo, gdyż w Europie już tylko na takim się jeździ. Ponieważ pogoda dopisywała, zarządziłem *Barbecue*, ostatnie przed Hamburgiem. A ponieważ nie samym żarciem i piciem człowiek żyje, wymyśliłem zawody śpiewania drużynowego. Do meczu stanęły trzy drużyny - filipińska szesnastoosobowa, czteroosobowa polska oraz bułgarski singiel. Wiedziałem, że Filipińczycy mają naturę dużych dzieci, lubią śpiewać i tańczyć. Nie zaskoczyło mnie więc, że to oni wygrali zawody, z czego byli bardzo dumni. No i o to chodziło, żeby dać im odrobinę pewności, że oni też są ważni. Trzeba umieć żyć z załogą, tym bardziej, że to oni są w większości…

Tuż przed równikiem stanęła nam maszyna. Wysiadł czujnik na jednym z cylindrów. Zapasowego nie mieliśmy, więc elektryk musiał oszukać elektronikę – zrobić swoisty *By Pass*. Dawniej nie występowały takie problemy, ponieważ nie było elektroniki. Po *remoncie* elektryka, statek stawał jeszcze kilka razy, a ja potem musiałem oszukiwać w raportach czarterującego, gdyż odliczyłby czas postoju od czarteru. Nazbierało się siedem godzin opóźnienia, dla czarterującego byłem około sześćdziesięciu mil do przodu, poza tym jechaliśmy wolniej z powodu złej pogody. Nie można jednak przesadzić, bo oni wiedzą jaka jest pogoda i mogą zorientować się w oszustwie. Grek, oczywiście, uważa takie oszustwo za normalne… Potem pojechaliśmy szybciej, wykazując, że jedziemy wolniej, ale w ramach obowiązujących ustaleń czarterowych, no i nadrobiliśmy stracone mile. Oczywiście trzeba było fałszować dzienniki pokładowy i maszynowy. Dobrze, że czarna skrzynka rejestruje tylko ostatnie 48 godzin. *Off Hire* nie było, ale pochwały od Greków również nie…

*Na mostku m/v „Navios Fantastiks”.*

Grecy nadal nie odpowiadali na moje pytanie o *bonusie* za pływanie w strefie pirackich ataków, mimo że przesłałem im wiadomość od Sanko o następnym ataku. Japończyk zawiadamiał nas o pirackim ataku na ich tankier, w miejscu oddalonym tylko

o 120 mil od naszej pozycji sprzed dziesięciu dni. Zaatakowały dwie szybkie uzbrojone łodzie, spuszczone ze *statku-matki*. Potwierdza się więc, że nie ma tam bezpiecznego przejścia, czego Grecy nie przyjmują do wiadomości. Ale oto nadeszła wiadomość, że nie popłyniemy do Las Palmas, a na Teneryfę. To tam zabunkrujemy.

Na podejściu do pilota, rozmawiałem po hiszpańsku z *Santa Cruz De Tenerife Port Control*. Rozmowa szła przez ukaefkę, więc wszyscy słyszeli. Mój hiszpański wywołał ogólne zdziwienie załogi. Potem z pilotem też rozgadaliśmy się po hiszpańsku. Tak był z tego zadowolony, że włożył mi na głowę swoją czapkę pilota.

- *Captain*! – powiedział. - Weź tę czapkę, jako wyraz mojego uznania dla twego profesjonalizmu, wszak mówiłeś, że pracowałeś jako pilot! Czy tak?

- Tak – potwierdziłem z powagą, po czym w rewanżu obdarowałem go moim opowiadaniem (przetłumaczonym na hiszpański) oraz kartonem papierosów, z którego to kartonu bardzo się ucieszył.

Razem z agentem przybył do nas Grek, Audytor. Był to facet od armatora z ISM. Miał z nami płynąć do Hamburga, podczas podróży zrobić wewnętrzny audyt i przygotować statek do inspekcji. Z punktu zabrał się ostro do roboty. Na pierwszy ogień poszły nasze *manuale* i raporty, przez co natychmiast się wydało, że *chief* pokładowy od miesięcy wypełnia wszystko na starych drukach, więc musi je teraz przepisać na nowych.

Moje papiery i *manuale* były w porządku, bo wcześniej siedziałem nad nimi trzy dni, drukując i wymieniając na nowe. Wszystkie te papierki, cała ta statkowa biurokracja, to jedna wielka bzdura, która prowadzi do przepracowania załogi, zmuszonej do zajmowania się idiotyzmami, zamiast konieczną robotą marynarską. W rezultacie nikt tego nie czyta i nie wykonuje, tylko rośnie góra papierów. Wszystko to niby dla bezpieczeństwa załogi, ale nasz Grek zdziwił się, że załoga chce *bonus* za pływanie w strefie pirackich ataków.

- Za to się nie należy żaden *bonus*! – powiedział. - Wasz bliźniaczy statek *„Navios Apollon”* został porwany przez somalijskich piratów, a załoga przesiedziała dwa miesiące na mostku! I nie dostali żadnego *bonusu*!

No to ładnie, pomyślałem, ciekawe czy im chociaż zapłacili za te dwa miesiące. Znałem takie przypadki, że armatorzy nie płacili, traktując więzienie jak wakacje.

- Panie *trzeci*! - krzyknąłem. – Niech - no pan teraz opowie, jak to omijaliśmy piratów i w jakim stresie płynęliśmy! Żeby nie było, że to kapitan chce *bonus*, a załodze on wisi!

*Trzeci* jąkał się ze strachu, kluczył i kręcił. Ale w końcu opowiedział, jak uciekaliśmy przed statkiem rybackim

- Nie zaatakowali nas tylko dlatego, że była zła pogoda i za duża fala dla szybkiej łodzi pościgowej – zakończył swą *story*. - Jednak w kilka dni później były ataki właśnie w tym miejscu...

W drodze do Hamburga maszyna zepsuła się jeszcze dwa razy. Przydarzył się też *Black Out* i wysiadło połączenie komputera z satelitą. Znowu musiałem e-maile wysyłać przez *Inmarsat C*, za każdym razem latając na mostek. Udało się potem jakoś reanimować system, ale działał tylko wtedy, kiedy miał humor.

Z powodu psującej się maszyny *zgubiliśmy* godzinę i nie zdążyliśmy na wysoką wodę pod Hamburgiem. Wzięliśmy rzecznego pilota i rzuciliśmy kotwicę w oczekiwaniu na następną wysoką wodę, a wtedy okazało się, że wschodni wiatr wywiał wodę

z hamburskiej Łaby i brakuje marnych dziesięciu centymetrów, abyśmy mogli wpłynąć. Pilot chciał zejść ze statku, ale nie udało mu się to z powodu wysokiej fali. Osłoniłem go burtą, ale mimo tego bał się skoczyć na swojego (dużego) katamarana, decydując się zamówić helikopter.

*Moje biuro na m/v „Navios Fantastiks".*

Wprawdzie to zrobił, lecz jego szef nie wyraził zgody, mówiąc, że nie będzie wyrzucał w błoto pięć tysięcy euro. Został więc z nami, zaś my zaczęliśmy go pocieszać *po polsku*, czyli do białego rana. Bóg się nad nim ulitował, gdyż następnego dnia fala lekko przysiadła i udało mu się wskoczyć na katamaran. Wszakże nad nami Bóg się nie ulitował, gdyż nadal czekaliśmy na zmianę kierunku wiatru i większą wodę w Hamburgu.

Po dwóch dniach wreszcie powiało z północy i Łabie przyrosło pół metra wody. Przybył nowy pilot i nocą ruszyliśmy do Hamburga. W Bremerhaven piloci się zmienili, a nad ranem jeszcze przyszło dwóch portowych. Cztery holowniki zgrabnie doprowadziły nas do kei i natychmiast rozpoczęto wyładunek. *Cholera*! 132 tysiące rudy miano wyładować w dwa dni, a jeszcze czekało na nas pięć inspekcji! Tymczasem ze Szczecina już jechała moja Grażka i to nią powinienem się przede wszystkim zająć. Najgorzej było z policją wodną, bo szukała *dziury w całym*. Wpadli do maszyny, trafiając akurat na awarię. Podczas przełączania paliwa na te mniej siarkowe, strzeliła rura paliwowa. Obryzgało całą maszynę i *chiefa* mechanika. Policjanci natychmiast pobrali próbki i zaczęli straszyć *chiefa*, że jeśli laboratorium wykaże, że za późno przestawiał paliwo na mniej siarkowe, to będzie go to kosztowało około dwóch tysięcy euro.

Potem jeden z nich, taki *świński blondyn*, przeliczył dwa razy ostatnie sześć miesięcy rozchodu paliwa i zdziwił się, że wszystko się zgadza. Nie będzie zatem kary. No, ale chcieli jakoś wyjść z twarzą. Więc stwierdzili, że źle palimy śmieci i będzie nas to kosztowało 150 dolarów. Zapłaciliśmy szybko, gdyż straszyli większą karą. Składka była po pięćdziesiąt dolców – *chief*, II mech i ja – gdyż kapitan za wszystko odpowiada. Nic nie pomogło tłumaczenie, że nie dostarczono nam najnowszych niemieckich przepisów. Potem nasz grecki Audytor przyznał, że była to wina Armatora, ale forsy nie wyciągnął. W geście skruchy zaprosił mnie z Grażką na kolację do miasta, lecz na

realizację zaproszenia nie było już czasu. Pojawiły się inspekcje: Port State Control, Panamy, również audyt zewnętrzny. Ale to już było małe piwo, które udało nam się wypić bez przykrych konsekwencji, a więc bez zaleceń pokontrolnych.

No i tak wygląda życie marynarskie! Nawet nie udało się zejść na ląd! Na szczęście Grażka jakoś osłodziła mi ten straszny postój. Przywiozła bowiem mnóstwo różnych rzeczy, z których najważniejsze to były trzy - świąteczne drzewka, opłatek i bigos zrobiony przez Bogdana – mojego serdecznego przyjaciela. Mimo że od świąt dzieliło nas jeszcze półtora miesiąca, zamierzałem choinkę przystroić i podzielić się z Grażką opłatkiem. Jednak nawet tak skromnego programu nie udało się zrealizować, gdyż przez cały czas tkwili w mojej kabinie różni Grecy i rozmaici inspektorzy. Rozstaliśmy się więc z Grażką w smutku i to w środku nocy, bo tak złośliwie nasz statek wypływał.

Teraz czekał nas skok przez Atlantyk. Płynęliśmy bowiem do Kanady. Niestety, bez dokładnych map, gdyż port załadunkowy czarterujący wybrał w ostatniej chwili i mapy nie dotarły na czas. Kilka map (jachtowych) przysłali Grecy faksem, nie przejmując się zbytnio, że opatrzono je napisem *nieprzydatne do nawigacji.* Popłynęliśmy górą, nad Szkocją i po ośmiu dniach północnej żeglugi rzuciliśmy kotwicę na redzie Port Cartier, w Zatoce Świętego Wawrzyńca. Bywałem kiedyś w tych stronach, zawijając do Baie Comeau. Nawet napisałem o tym opowiadanie, gdyż były to fajne chwile.

Tymczasem Port Cartier okazał się *straszną dziurą*. Port też był straszny. Musieliśmy zapełnić wszystkie balasty do pełna, napompować szóstą i drugą ładownię, gdyż nie zmieścilibyśmy się pod taśmą załadunkową. Na dodatek ścigała nas inspekcja Transport Kanada. Chcieli sprawdzić zasolenie naszych balastów, nie wierząc, że je prawidłowo wymieniliśmy na oceanie. Inspekcja przeszła O.K, lecz zdenerwował mnie agent, bo stwierdził, że nie wystawiają Kwitu Sternika i nie wydają certyfikatu na ładunek. Na całym świecie wystawiają i dają, a tu nie, bo to prywatny port. Tak powiedział. Uwagi nanoszone na kwicie zazwyczaj chroniły przewoźnika, czyli nas. Powiadomieni o tym Grecy też się zdziwili i kazali mi wystawić swój kwit, a potem wystosować Protest. Zaczęła się *bogata* korespondencja, aż w końcu otrzymałem *jakiś taki* certyfikat ładunku, podpisany przez Kapitana Portu. Kwitu jednak nie dali, więc wystawiłem swój. Okazało się jednak, że nie ma komu go wręczyć, bo agent nie przyszedł na wyjście, a papiery dostarczono na redę holownikiem. Draft Surveyor, Polak, wręczył *chiefowi* jedynie blankiet rozliczeniowy, przez co ten musiał szybko samodzielnie zrobić rozliczenie ładunku. *Chief* pracowicie podliczał, więc na manewry musiałem posłać *drugiego* na dziób, a *trzeciego* na rufę. Filipiński *drugi* zawsze był na manewrach na rufie, a *trzeci* na mostku i tak im się pomieszało w głowie, że odległości meldowali podwójnie. Odcumowanie było kompletnie szalone. Jeszcze nas ładowali, a my już odcumowaliśmy, żeby zdążyć z wysoką wodą. Udało się, chociaż było ciężko, bo ten statek był największym, jaki mógł tu wpłynąć.

Zemściłem się na redzie. Mój Protest i Kwit wręczyłem pilotowi, a w *Statement of Facts* wpisałem cały worek uwag i pretensji. Kopię tego wszystkiego rozesłałem po całym świecie. Żegnaj Port Cartier! Lepiej tu nie zawijajcie!

Teraz mieliśmy przed sobą ponad miesiąc oceanicznej podróży do Singapuru (po paliwo) i dziewięć dni do Qingdao (Chiny), gdzie mieliśmy wyładowywać. Jeszcze w Zatoce Świętego Wawrzyńca minęliśmy pełetemowskie *„Miedwie”*. Zawołałem je na ukaefce i przedstawiłem się.

- O, witam mojego wspaniałego kapitana! – ucieszył się ichni *chief* z pokładu. - Pływałem z panem na „*Clipper Eagle”* , mile wspominam tamte czasy.

- Witam, witam – odrzekłem. - Ja także miło wspominam ten statek i załogę. To był prawdziwy *party-ship*, nieustannie organizowałem przyjęcia na zamówienie Armatora.

Potem wspominaliśmy jeszcze *stare, dobre czasy,* ostro narzekając na teraźniejsze pływanie.

- Panie kapitanie – powiedział mój rozmówca na zakończenie. - Wymierają sławne wilki morskie. Teraz pan musi przejąć pałeczkę. Pańską książkę przeczytałem w Indonezji, w Domu Marynarza. Przyniósł mi ją pewien ksiądz, kiedy dowiedział się, że jestem Polakiem...

Podziękowałem *chiefowi* z „*Miedwia”* za dobre słowa i pozdrowiłem tamtą załogę. Życzyłem im też wesołych Świąt oraz szczęśliwego Nowego Roku. I tak się rozstaliśmy.

Na oceanach pustawo. Niekiedy trafił nam się jakiś stateczek, z którym wymieniliśmy pozdrowienia. Dopiero po dwudziestu dniach ujrzeliśmy afrykański ląd, objechaliśmy Cape of Good Hope i wpłynęliśmy na Ocean Indyjski. Jednak nie samą pracą człowiek żyje, więc wymyśliłem *Turniej Ping-Ponga*, żeby załoga kulturalnie się rozerwała. Był to strzał w dziesiątkę, bowiem aż do samej Wigilii połowa załogi walczyła zaciekle o tytuł Mistrza Dwóch Oceanów (Atlantyku i Indyjskiego). Główny laur stanowiła sekretna nagroda kapitana. Najważniejsza jednak była owa codzienna rywalizacja i zabawa.

III oficer, komentator i równocześnie Sędzia Główny, prowadził zawody sprawnie posługując się mikrofonem, przy głośnym wtórze reszty załogi i zupełnie szalonej muzyce. Flipińczycy tańczyli i śpiewali, ciesząc się jak dzieci. Oszaleli z radości, gdy przegrałem z ich mistrzem, chociaż walka była zacięta do ostatniego punktu. Zdobyłem więc srebrny medal, ale nie rozpaczałem, bo przecież głównie chodziło o dobrą zabawę.

Dyplomy i główną nagrodę (butelkę whisky) uroczyście wręczyliśmy w dniu Bożego Narodzenia. Ileż było radości! Filipińczycy wręczyli mi dyplom zwycięzcy, mimo że zdobyłem tylko drugie miejsce. I to właśnie było rzeczywistym moim zwycięstwem, bo zawiązała się przyjaźń z załogą.

Święta na morzu zwykle są smutne, bo wszyscy myślami tkwią w domu. Dlatego zawsze starałem się jakoś umilić je załodze. Starzy załoganci opowiadali, że na *Cape Size* przez ostatnie dwa lata świąt w ogóle nie celebrowano, gdyż nie było co jeść. Dlatego wykłóciłem się z Armatorem i w Hamburgu jednak dostarczono nam prowiant. Więc tym razem było nawet bogato. Pieczony prosiaczek, na przykład! I wiele innych wiktuałów. Mieliśmy szczęście, gdyż filipiński kucharz okazał się rzeczywiście świetny. Poradził sobie nawet z dwunastoma potrawami na wigilijny stół! A u mnie w kabinie pachniała naturalna choinka, przywieziona z Polski przez Grażynkę. Zapraszałem więc załogę, aby się nawąchali.

Najważniejsze było jednak dzielenie się opłatkiem. Wytłumaczyłem załodze na czym to polega, po czym zademonstrowałem, objaśniając, że opłatek jest poświęcony, przywieziony z polskiego kościoła przez moją Grażynkę. Słuchali zaciekawieni, a potem już wszyscy się łamali i składali sobie życzenia. Znowu zbliżyliśmy się trochę ku sobie, chyba stanowiąc już jedną załogę. Ale dzieląc się opłatkiem między sobą, w myślach dzieliliśmy się z naszymi bliskimi.

*Święta na m/v „Navios Fantastiks”.*

Wiele lat pracowałem z filipińskimi załogami i w zasadzie wiedziałem już, jak z nimi postępować. A nie było to wcale takie proste, jak by się z pozoru wydawało… Wszystko te elementy wzajemnych relacji stały się nieoczekiwanie ważne w obliczu zbliżającego się nowego niebezpieczeństwa – spodziewanego ataku piratów. Zbliżaliśmy się do Cieśniny Malacca. W moim marynarskim życiu wielokrotnie ją przepływałem, podróżowałem po filipińskich wyspach, gdzie czarterujący opłacał piratów w zamian za eskortowanie mnie. Udawało się uniknąć ataków, w przeciwieństwie do innych rejonów świata jak: Ekwador, czy Afryka, gdzie wielokrotnie byłem atakowany przez piratów. Oczywiście, tym razem znowu obłożyliśmy burty zwojami kolczastego drutu, rozwiesiliśmy na pokładzie strażackie węże, ale cóż to za obrona przed uzbrojonymi po zęby piratami…

Wymyśliłem więc nowy plan obrony. Najpierw objaśniłem go obu *chiefom*, a potem całej załodze.

- Panowie! - mówiłem. - Plan Armatora, który zaleca nam zamknięcie się na mostku podczas ataku piratów, jest do kitu. Piraci wybiją szyby na skrzydle i jesteśmy w ich rękach. W jednym z komunikatów, który otrzymałem z centrum informacji z Kuala Lumpur, opisują załogę, która się jednak uratowała. Co zrobili? Wyłączyli maszynę i schowali się. Piraci nie potrafili uruchomić maszyny, a ponieważ bali się, że niebawem może przybyć pomoc, podpalili mostek i uciekli. Załoga wyczekała godzinę, po czym wyszła, ugasiła pożar i popłynęła dalej.

- Z tejże informacji wynika jeszcze – ciągnąłem - że piraci, jeśli nie złapią załogi, to po pół godzinie uciekają, gdyż boją się nadejścia odsieczy. Natomiast porwanej załogi nikt potem nie odbija, gdyż boi się o jej życie. Takie mam, panowie, wnioski...

W mesie panowała cisza, załoga słuchała z zainteresowaniem, bo przecież chodziło o nasz los. Co prawda, po dwóch miesiącach od porwania *„Navios Apollon”* , nasz armator w końcu zapłacił okup, uratował statek i załogę, ale nie było to specjalnie pocieszające, ponieważ ostatnio piraci obiecali podrzynać gardła porwanym. A poza tym - dwa miesiące niewoli to też niezbyt zachęcająca perspektywa..

*Święta na m/v „Navios Fantastiks”.*

- Panowie – kontynuowałem - biorąc te wszystkie elementy pod uwagę, postanowiłem zmienić plan obrony. Gdy piraci zaatakują, cała załoga schowa się w maszynie. Zamkniemy ją w taki sposób, że do wnętrza piraci nie wejdą. Po zauważeniu piratów, oficer wachtowy natychmiast naciska wszystkie alarmowe przyciski. Do wejścia piratów na pokład, na mostku pozostaję tylko ja, *chief* i oficer wachtowy. Gdyby atak nastąpił w czasie wachty *chiefa*, na mostku pozostajemy tylko we dwójkę. Reszta załogi, po ogłoszeniu alarmu, natychmiast biegnie do maszyny do *Cytadeli*, przez wejście w nadbudówce. W tym czasie ja z *chiefem* manewrujemy statkiem w taki sposób, aby udaremnić piratom wejście na burtę. Jednocześnie wciskamy wszystkie przyciski alarmowe, włączamy pławę EPiRB, łączymy się z Armatorem oraz centrum antypirackim. Gdyby jednak, mimo wszystko, piratom udało się wedrzeć na pokład, wtedy obaj z *chiefem* także uciekamy do maszyny. W zależności od sytuacji i akwenu, stopujemy maszynę lub nie. A ponieważ najważniejsze jest nasze życie, dlatego nie powinniśmy dopuścić, aby piraci złapali kogokolwiek z nas. Jeżeli złapią, wszyscy solidarnie się poddajemy i wychodzimy z maszyny. Jesteśmy jedną załogą! Wszyscy za jednego, jeden za wszystkich!

Przerwałem mój *speach,* gdyż rozległy się oklaski. Najwyraźniej moje odwołanie się do tradycyjnej solidarności, znalazło uznanie wśród marynarskiej braci. W ten sposób, oklaskami, jakby zaakceptowano mój plan.

- Aha, jeszcze słowo! – zakończyłem - Nie możemy dać się zaskoczyć, bo wtedy żadne plany, nawet najdoskonalsze, nic nam nie pomogą...

W Sylwestra 2010 roku wpłynęliśmy do Cieśniny Malacca, aż gęstej od piratów. Ale nie upadliśmy na duchu. Wręcz przeciwnie. Mając plan, czuliśmy się pewniej. Na przekór piratom, zrobiliśmy na rufie *Barbecue*. Znowu wszystkiego było w bród. Przebojem filipińskiego kucharza stał się pieczony prosiak. A potem tak się porobiło, że niektórzy wykrzykiwali w ciemną noc zaproszenia pod adresem piratów. Ja byłem ostrożniejszy, odpukiwałem w niemalowaną deskę. Przywitaliśmy Nowy Rok na mostku, składając sobie życzenia, śpiewając i bucząc syreną.

W pierwszy dzień Nowego Roku delikatesem miał być zapowiedziany przeze mnie bigos, który przywiozła Grażynka do Hamburga. Trzymałem go na specjalną okazję przez półtora miesiąca w chłodni, opowiadając załodze, jaki to smakołyk, przygotowany zresztą przez mojego przyjaciela, niegdysiejszego marynarza, Bogdana Bakułę. Martwiłem się, czy aby się nie zepsuje, ale wszyscy Polacy zapewniali, że bigos im starszy, tym lepszy.

- Panie kapitanie – przekonywał elektryk. - W domu bigos pakujemy do słoików i zamrażamy, potem jest paluszki lizać, może być nawet kilkakrotnie odmrażany…

Pewny siebie, poleciłem więc filipińskiemu kucharzowi podać ów smakołyk w Nowy Rok. Ale śniadanie minęło, a bigosu nie widać.

- Larry! – zapytałem stewarda podczas obiadu. - Co jest, do *cholery*? Gdzie ten obiecany bigos?

- Panie kapitanie, przecież go wczoraj na *Barbcue* jedliście!

- Co?! – zdziwiłem się potężnie, po czym rozdarłem się w stronę kuchni - Leonardo! W chwilę później wyskoczył stamtąd jak z procy kucharz Leonardo.

- Gdzie jest mój bigos? – zapytałem groźnym głosem.

- No jak to, *sir*, usmażyłem go, jak kazałeś - jąkał przerażony Leonardo. - I wczoraj go jedliście...Jeszcze mam resztkę...

- To przynieś!

Po kilku minutach stanął na stole talerz z mielonymi kotletami, opiekanymi w cieście. Polacy spojrzeli na talerz z niedowierzaniem.

- To jest bigos? – zapytałem.

- *Yes, sir*! – odpowiedział kucharz, niezmiernie z siebie zadowolony.

- No to jazda, panowie! - zawołałem. - Oto filipińsko-polski bigos! Spróbujmy, co szef z tym zrobił!

Spróbowaliśmy i stwierdziliśmy, że po dłuższym smakowaniu jadło odrobinę czuć bigosem. Kucharz tłumaczył się, że chciał bigos ulepszyć, więc dodał trochę przypraw, nieco mięsa, zrobił kuleczki i opiekł w cieście.

- Panowie! – nie mogłem wyjść z podziwu. - To trzeba opatentować. Poczęstuję tym *chiefa* maszynowego, a potem będzie zgadywał, co to za potrawa...

Na obiedzie pojawił się w mesie *chief* mechanik. Był z lekka zdziwiony, że tylu ludzi zastał o tej porze w mesie. Nie zasypiałem gruszek w popiele.

- *Chief* – rzekłem. - Stawiam flaszkę, jak pan rozpoznasz, co to za polska potrawa?

Maszynowy natychmiast zabrał się do próbowania. Rozbierał kotleciki na czynniki pierwsze, długo cmokał i na końcu stwierdził, że nie wie.

- Niewątpliwie czuć kapustą – zawyrokował. - Jest też ciasto i jakieś mięso, ale co to jest, *cholera* wie...

- *Chief*! Nie martw się, żaden z nas tej potrawy nie rozpoznał. A to jest nasz bigos! Kucharz twierdzi, że ten sam, który wam obiecałem!

- *Cholera*! Zabiję truciciela! Co on z tym bigosem zrobił?! – wrzasnął *chief*.

Dopłynęliśmy wreszcie do Singapuru, ciesząc się, że piraci jakoś nas ominęli. Ruch w Cieśninie Malacca, *jak na Marszałkowskiej*. Raportów wysłałem tonę, w dwa dni poszło aż czterdzieści e-maili! W dodatku agent zażądał kopii prawie wszystkich certyfikatów! Narzekamy na polską biurokrację, ale tutaj jest dopiero szczyt biurokracji! Nasi urzędnicy wiele by mogli się jeszcze nauczyć!

*Reda Singapuru.*

Zadeklarowałem, że na kotwicowisko wejdę samodzielnie, ale portowy oficer nakazał wziąć pilota i stanąć na specjalnym kotwicowisku z braku miejsca na innych. Potem pilot stwierdził, że pół tysiąca statków tankuje na kotwicowiskach i rzeczywiście może brakować miejsca. Dziwny to był pilot. Rozłożył dywanik i zaczął walić czołem o pokład. Swoją drogą podziwiam muzułmanów. Ile trzeba mieć wiary w Allaha, żeby pięć razy dziennie tak się gimnastykować. Rzuciliśmy kotwicę, a w kilka sekund później mieliśmy przy burcie trzy bunkierki, barki z prowiantem, częściami zapasowymi i innymi dostawami. Jeszcze nie skończyłem manewrów, a agent już stał mi za plecami na mostku, bo właśnie sprowadził dwóch nowych marynarzy. Nie umiałem skryć podziwu. To jest organizacja! Przydałoby się naszych wysłać tu na przeszkolenie.

Pracowaliśmy przez całą noc, by z rana - zatankowani i zaopatrzeni - wypłynąć do Chin. Po tygodniu trudnego żeglowania między stadami rybackich stateczków, rzuciliśmy kotwicę na redzie chińskiego portu Qingdao. Dwadzieścia pięć mil od brzegu wkoło nas kotwiczyło około pięćdziesiąt statków, oczekujących na wejście do portu. To jest dopiero ruch w interesie! Gdzie te czasy, kiedy na redzie Świnoujścia kotwiczyło dwadzieścia statków. Obecnie to Chiny przodują w gospodarce światowej.

Na redę przypłynął grecki superintendent, przywożąc sześciu Chińczyków, którzy mieli wyremontować nam silnik główny. Musieliśmy wymienić pierścienie na pięciu tłokach, ponieważ stare popękały. Przywieźli też nową głowicę, po czym zabrali starą do regeneracji.

- Jak się masz, *captain*! – zawołał na powitanie superintendent.

- W porządku – odpowiedziałem, ściskając dłoń zwalistego czterdziestolatka.- Powiedz mi, czy wy tu jesteście legalnie?

- Ależ skąd! – rzekł uśmiechnięty. - Legalnie tu nie można przyjechać bez odprawy. Więc gdyby ktoś przyjechał teraz na inspekcję, to mnie natychmiast zawiadom! Schowamy się!

- No to *fajnie* – skwitowałem sytuację. - Mamy razem siedzieć w więzieniu, co?

- Nie będzie tak źle, *captain*! Za moim przyjazdem stoi armator. On mi polecił tę podróż. Więc jakby nas chroni…

Chroni, pomyślałem sobie. A jeśli złapią tę głowicę, co popłynęła na ląd? Powiedzą, że ukryłem tam sto kilo kokainy. I nie wyjdę z pierdla do końca życia.

Na szczęście inspekcji nie było, chociaż agent zapowiadał na redzie odprawę oraz inspekcję sanitarną. Co nie zmienia to faktu, że do portu popłynęliśmy z *nielegalną* ekipą remontową.

Płynęliśmy już z pilotem, gdy nagle w drzwiach na mostku ukazał się *remontowy* Chińczyk. Coś mamrotał po chińsku, na szczęście nim pilot zauważył, zdążyłem go

wypchnąć za drzwi. Pokrzykując w różnych językach, posługując się ogólnie znanymi gestami, kazałem mu *spieprzać*…

Na odprawie immigration i agent zażądali dwunastu kartonów papierosów, a potem poinformowali mnie, że nikt nie ma wstępu na statek, dopóki nie skończy się odprawa. Wyładunku też nie można było zacząć przez następną godzinę, bo agent musiał pojechać z naszymi paszportami do urzędu, żeby zakończyć odprawę i uzyskać nasze przepustki. Nagle w mojej kabinie zjawił się protekcyjny chiński agent Armatora. Uśmiechnął się do mnie porozumiewawczo.

- No to, gdzie się ukrywają remontowcy, co? –zapytał w pewnej chwili.

Serce mi zamarło. Potem zdenerwowałem się, jak diabli. Do *cholery*, wszyscy o remontowcach wiedzą, oprócz immigration. Co będzie, gdy nagle immigration wstanie od stołu i powie – *koniec gadki, teraz my przejdziemy się po statku, dobra*? Wtedy na pewno posiedzę w chińskim więzieniu. Na szczęście jednak, po godzinie agent przywiózł przepustki, zaś immigration zadowolony z kartonów poszedł sobie w *cholerę*. Wtedy superintendent z Chińczykami wyszli wreszcie z dziury. Szybko się okazało, że nie był to koniec greckiego oszustwa.

- *Captain*! Pozwolenie na roboty w maszynie będzie dopiero jutro, ale nie możemy czekać. Mam polecenie z *Biura*, aby zacząć ciągnąć tłoki już teraz, bez pozwolenia - poinformował mnie superintendent.

Pomyślałem, że pech nie chce mnie opuścić. Najpierw cudem uniknęliśmy wpadki, kiedy ci *cholerni* remontowcy się chowali, a teraz prace bez zezwolenia. Nie ma co! Jeśli wpadnie tu inspekcja, kara będzie wysoka. Pytanie, czy mógłbym się na te wszystkie *szachrajstwa* nie zgodzić? Przypuszczalnie i tak zrobiliby swoje, a mnie w porcie Armator posłałby do domu. No dobra, kto nie ryzykuje, ten w kozie nie siedzi…, Ale święty *Antoniczek* wyraźnie nade mną czuwał, bo wszystko przeszło bezboleśnie.

Żegnając się superintendent powiedział *miło było cię spotkać*. Na pewno pomyślał, że kapitan to jest już pół Greka, bo tak niekiedy do mnie mówiono, kiedy wcześniej pracowałem w innej greckiej kompanii, gdy udało mi się kogoś wykiwać. Jednak w kieszeń Grecy nic mi nie wrzucili. Przecież to normalka, że za ryzyko nic się nie należy…

Na redzie czekaliśmy dziesięć dni. Tylko po to, aby potem w ciągu jednego dnia wyładować 155.110 ton rudy. Rzuciło się na nas osiem dźwigów, sypały rudę bez oddechu, rzucając ją na czyściutko zamieciony plac. Potem tę naszą rudę przykrywano, aby ochronić przed deszczem. Nie było tak, jak w Kanadzie, gdzie leżała na polu pod gołym niebem. Podziwiałem czystość, porządek i organizację pracy w porcie. To już nie były te Chiny, na które mówiliśmy niegdyś *zacofane*. Mam wrażenie, że niebawem większość produkowanych w świecie towarów będzie nosiło nalepkę *Made in China*.

Ruszyliśmy do Europy, znowu wędrując przez oceany. Najpierw jednak musieliśmy zabunkrować na redzie Singapuru. Jak zwykle, tłok był tam okropny, chociaż tym razem znalazło się dla nas miejsce stosunkowo łatwo i pozwolono mi rzucić kotwicę bez brania pilota.

Szybkie bunkrowanie w dwanaście godzin i dalej w świat po węgiel do Richards Bay w Południowej Afryce. Ten węgiel mieliśmy zawieść do Danii, do elektrowni w Ensted koło Aalborga. Jeszcze niedawno woziłem tam węgiel z Polski, a teraz okazało się, że taniej jest wieźć go przez prawie miesiąc z Południowej Afryki…

Szczęśliwie ominęliśmy piratów, opływając zagrożoną strefę, aż do Way Pointu LAT: 12S/LONG.078E, uznawanego jako południowy kraniec pirackich ataków na Oceanie Indyjskim. Kiedy mijaliśmy wyspę Mauritius, dotarła do nas wiadomość o pirackim ataku blisko Seszeli, dwa dni drogi od nas. Spełniły się groźby szefa piratów, że świat jeszcze o nich usłyszy, gdyż będą teraz podrzynali gardła. Zabito trzech marynarzy! A statek z polskim kapitanem i filipińską załogą uprowadzono.

Rzuciliśmy kotwicę na redzie Richards Bay, gdzie poczekaliśmy dwa dni na miejsce w porcie. Wokół nas *drzemało* ze dwadzieścia statków. Cała załoga ruszyła na ryby. Moi Filipińczycy ciągnęli co chwila po pięć kolorowych rybek, a chwilami trafiała im się nawet większa sztuka. Dołączyłem do wędkarzy i nagle moją przynętę chwycił rekin młot. Ciężko było go wyciągnąć, bo miał ze dwa metry, a ważył 25 kilo. Kotlety z rekina smakowały wyśmienicie, gdyż kucharz marynował go w cytrynie.

*Złowiłem rekina.*

Załadunek węgla trwał dwa dni, więc udało mi się wyskoczyć do Domu Marynarza i pogadać na skype z Grażką. A potem znowu w drogę. Tym razem jednak oznaczało to *do domu*! Za 23 dni miałem w Danii zmustrować. To był koniec kontraktu, pięć i pół miesiąca włóczenia się po świecie. Na pewien czas wystarczy. Szczęśliwie dopłynęliśmy do Danii i pojechałem do domu.

From: <master.Fantastiks-B@SkyFile.com> “EMAIL”
To: ops@navios.com
Cc: crew@navios.com, tech@navios.com, office@maritime.pl, zdzislaw@maritime.pl
Subject: N.Fantastiks - CPT.LETTER
X-CodePage: utf-8
TO: NAVIOS SHIPMANAGEMENT INC
ATT: OPS DEPT / Capt. P. MICHALAS
CC: CREW DEPT./Capt. L. ARAKAS
CC: TECH. DEPT. /SUPINT. V.SEZENIAS
CC: POLARIS

FM: M/V NAVIOS FANTASTIKSMSG NO: 6012/11

Dear Sirs,
My time of the service on your good ship draws to end. For my part I am satisfied from the cooperation with you and I have Hopes that I fulfilled your expectations on the position of the Captain.
As you know during may stay on board, we passed PSC , Panama Flag, Internal and External Audits inspections in Hamburg with results: no deficiencies.
Also ship was not "Off Hire" and had no problems with Charterers.
We were cooperating very well with office; all papers were always sent on time.
Same with crew we had no problems- two of crew were promoted.
Once again I would like to thank you for good cooperation and if you wish, after the vacation I would like to come back to yours Company on the same the ship or other of the same size.
Yours Faithfully
Wlodzimierz Grycner- Master

## POWRÓT NA "THEARESTONA"

Dostałem telefoniczną propozycję nie do odrzucenia.

- Jedzie pan znowu na „*Thearestona"*, albo już pan nie pojedzie nigdy… Nasz Grek ma już tylko jeden statek, a kapitanów czeka dwudziestu w kolejce… W pana wieku będzie trudno dostać się do innego armatora…

- Nie! Nie mogę! Przecież zgłaszałem gotowość na październik! W lipcu mam „Flis Odrzański". Jestem dopiero cztery miesiące na lądzie, a tu idzie lato! – krzyknąłem w telefon.

- Flis! Myślałem, że już się odbył. No to jak pan uważa??? – odpowiedział chłodno kadrowiec.

- Nie, nie mogę! – odrzekłem zbolałym głosem. - Naprawdę nie mogę…

Głowa rozbolała mnie od myślenia. Co robić? Zakończyć morską karierę, czy rzucić wszystko i jechać na morze? Flis! Przecież byłem co roku komodorem przez szesnaście lat.

Kilka lat temu przerwałem nawet dobry kontrakt, aby się pojawić w lipcu na Odrze. No, ale cóż. Byłem wtedy młodszy i nie bałem się, że armatorzy mnie nie będą chcieli. No a co na to powie Grażka? Idzie lato, łódka czeka w Nowym Warpnie… Jaguarem i motorem mało pojeździłem - myśli kłębiły mi się w głowie. W końcu zadzwoniłem do Eli Marszałek i przedstawiłem jej propozycję agencji. To ona była głównym organizatorem Flisów. Przez tyle lat razem prowadziliśmy tę wyprawę. Ale Ela wcale nie chciała mi pomóc w podjęciu decyzji.

- Zrób jak uważasz – odpowiedziała wymijająco.

Porozmawiałem z szefem agencji, która do mnie dzwoniła. Może jest jakaś furteczka? Jednak szef nie miał dla mnie dobrych wieści.

- Panie kapitanie, Flis będzie w następnym roku, a statku może już nie być – zmroził mnie.

- Wiem, że cię nie zatrzymam.– rzekła smutno Grażka. -Wszak morze to twoja miłość, prawda?

No cóż, taki jest marynarski los. Trzeba być czynnym zawodowo, należy pracować, bo inaczej się umrze - pomyślałem i zadzwoniłem do agencji, że się zgadzam. Potem zrobiłem taki poniekąd amatorski bilans ostatniego czasu.

Właściwie trochę posiedziałem na lądzie… Odpocząłem na wczasach w Egipcie. Pobyłem w domu i Nowym Warpnie. Pojeździłem trochę na moim ukochanym motorze. Poszalałem moją zabawką - Jaguarem.

*Moje zabawki…*

*Z moim synkiem Aleksandrem.*

Olafowi załatwiłem działkę ogrodową, na której właśnie kończy budować domek… Wreszcie zaprosiłem całą rodzinę na rejs promem „*Polonia”,* co miało związek z moimi i wnuczka Bartka urodzinami. Rejs do Ystad i z powrotem do Świnoujścia był piękny, bo z całą rodziną! Zwłaszcza, że mój synek Radziu był tu szefem kuchni i chociaż nie pracował w tym rejsie, to mieliśmy specjalne chody w kuchni i nie tylko. Piliśmy w barze, tańcowaliśmy i byliśmy mile przyjmowani na mostku. Podarowałem moje książki kapitanowi i załodze. Cała rodzinka zrobiła zakupy w wolnocłowym sklepie.

*Na m/f „Polonia” z córką Madzią i synem Radkiem i z Grażką.*

*Jubilaci.*

Moje wnuczęta grały w *„jednorękiego bandytę”* i tylko Tosia wygrywając zachowała pieniądze. Bartek wygrał, ale opanował go hazard i przegrał wszystko. Steward stał przy naszym stole do dyspozycji, kucharz zrobił pięknego torta i artystycznie wyrzeźbionego arbuza specjalnie na okoliczność moich 67 – mych urodzin.

- Panie kapitanie, leci pan w niedzielę – odezwał się w telefonie pan Zdzisław z agencji.

- To świetnie- skwitowałem - bowiem w sobotę zaczynają się Dni Morza, mam składać wieniec pod pomnikiem *TYM, KTÓRZY NIE POWRÓCILI Z MORZA*, a potem jeszcze posiedzieć na Wałach Chrobrego z *Głosem Szczecińskim*. Zaprosili mnie, żeby podpisywać swoje książki.

Jednak w życiu nic nie jest pewne. Pan Zdzisław zadzwonił po godzinie i powiadomił mnie, że jednak lecę w sobotę. Wybrałem się więc na Wały Chrobrego w piątek. Odwiedziłem stojące tam żaglowce *„Dar Młodzieży”* i *ORP „Iskra”*. Przekazałem załodze pozdrowienia od Ligi Morskiej i Rzecznej i wręczyłem im dwie moje książki. Młody Komendant *ORP „Iskra”* pamiętał mnie jeszcze z czasów, kiedy płynąłem z nimi w rejsie, a ówczesny dowódca Komendant Czesław Dyrcz wpisał mi wtedy do książeczki żeglarskiej zaszczytne stanowisko *Dubler Kapitana*. Opiekowałem się wtedy 40-ma lauretami morskich konkursów, którzy w nagrodę dostali rejs.

W ten sposób piątek stał się nieoczekiwanie ostatnim dniem pobytu w Szczecinie.

Wieczorem w mojej Tawernie rozpętało się prawdziwe szaleństwo. Właśnie zaczęły się piłkarskie mistrzostwa „EURO 2012”. Emocje sięgnęły sufitu! W inauguracyjnym meczu Polska zremisowała z Grecją 1:1. Odśpiewaliśmy Hymn i… nie tylko… Młodzież szalała. Starsza młodzież zresztą też!

Czyli, jak by nie patrzeć, bilans nie wypada aż tak źle. Zatem mogę jechać na morze.

Następnego dnia rano leciałem już do Dubaju. Mój *„Theareston”* stał od pięciu miesięcy na kotwicy, w tym samym w miejscu, gdzie go zostawiłem. Czekał na wejście do irańskiego portu B.I.K. , żeby wyładować kukurydzę. Dlaczego tak długo? Nie wiedzieliśmy. W kukurydzy pojawiły się już robaczki i trzeba było ją znowu fumigować.

*ORP „Iskra”.*

*Na ORP „Iskra” w rejsie z młodzieżą.*

Ciekawe jak będzie wyglądała podczas wyładunku? Dno statku obrosło w brodę i nurkowie już trzy razy musieli je czyścić.

Po trwającej dobę podróży, z przesiadką w Istambule, wylądowałem w Dubaju, po czym ruszyliśmy motorówką na redę Khorfakkan. Przyleciał też innym samolotem polski *chief* oficer. Celnicy w Dubaju zabrali mu długopis z wmontowaną kamerą, sądząc chyba, że może służyć do szpiegowania.

Trzeba wiedzieć, że przylecieliśmy do prawdziwego piekła. W cieniu było 42 stopnie Celsjusza, a woda - jak mówili- miała 32 stopnie. Boże, jak tu żyć? A co dopiero pracować! Dobrze, że na statku działała klimatyzacja. Odebrałem „*Thearestona”* od *papierkowego* kapitana, który przez cztery miesiące stojąc na kotwicy, widocznie tak bardzo się nudził, że naprodukował stosy papierów. Z mojej starej załogi pozostało tylko siedmiu marynarzy, w tym czterech Malediwów. Ukraińskich mechaników zastąpili Polacy.

*m/v „Theareston”.*

Następnego dnia mój poprzednik oraz *chief* pokładowy i *fiter* pojechali do domu, a my tymczasem zmieniliśmy miejsce kotwiczenia na bezpłatne. Czarterujący obiecywał, że niedługo wreszcie ruszymy do portu wyładunkowego…

Wydawałoby się, że w Zatoce Perskiej, pełnej wojennych okrętów, nie istnieje zagrożenie ze strony somalijskich piratów. Któregoś dnia okazało się, że jest to kolejny mit. Oto bowiem z Grecji od armatora przeszedł na „*Thearestona"* wstrząsający e-mail.

MSG NO: 321839
DATE-TIME: 09-Apr-2012 - 13:48
GOOD FAITH SHIPPING C.O S.A
FROM ISM/ISPS dpt.
A.Avgeris (D.P.A / C.S.O)
Dir.Line: +30 210 41 00 920
Mobile: +30 697 48 16 722
e-mail: A.AVGERIS.ISM.ISPS@GOODFAITH.GR
att: MASTER & CH.OFF (SSO)
Dear Sirs,
please find here below latest news/official report, issued by media, for hijacked Chinese vessel near to you area.
----------quote ----------
Hijacked Cargo Vessel MV Xiang Hua Men Released
Friday, 6 April 2012

Panama-flagged, 20,075-dwt cargo vessel, MV Xiang Hua Men, was hijacked by pirates at around 0555 hours UTC on Friday, 6 April, at position 25:28N? 57:32E, in the Gulf of Oman, and was released with the intervention of the Iranian navy that same day. According to press reports, nine armed pirates on a speedboat fired at and boarded the MV Xiang Hua Men while underway around 16nm southwest of Iran's Bandar-e-Jask. The master raised the alarm and the crew mustered in the citadel while the pirates managed to board the cargo ship via ladders in under half an hour. The boarders were said to have been armed with four AK-47s, a rocket-propelled grenade launcher and knives.

Information on what transpired onboard thereafter remains unclear but reports suggested that the pirates fired shots whilst on the ship, broke through three doors in about two hours before reaching the door of the citadel. Press accounts quoted Xu Hongbing, the chief motorman on board the MV Xiang Hua Men, as saying that the crew opened the last door to the citadel for safety considerations and in order not to anger the pirates. The hijackers then took the crew hostage, identified the captain of the vessel, He Feng, and demanded for the crew list. They realized that one crew member was missing from the citadel and threatened second mate, Meng Qing Chang, with axes to locate the 28th crew member who was later found in the incinerator. The pirates then ordered the crew to sail the vessel towards Somalia.

Chinese media reports indicated that the Chinese embassy in Tehran had asked Iranian authorities to aid in the release of the hijacked vessel, and that two Iranian warships responded to the alert and made their way towards the vessel. The International Maritime Bureau (IMB) reported that the Master contacted one of the Iranian warships via VHF and requested that the navy not approach the vessel due to risks posed to the

crew and death threats issued by the pirates. However, the warships continued to trail the vessel and repeatedly demanded that the pirates surrender. Press reports stated that the pirates ignored the order and instructed Meng to tell the Iranian navy that there were 22 pirates onboard, instead of nine, and to warn that if the warship continued to approach, the safety of the crew would be at risk. It was also reported that the pirates pointed guns at the crew and used them, excluding the Master and chief engineer, Li Sheng Meng, as human shields while demanding that the warship stays 20 miles from the MV Xiang Hua Men.

However, with the purported assistance of a nearby cargo ship nearby, Meng was able to communicate information in Mandarin and the naval vessels eventually approached the hijacked vessel. It should be noted that some reports indicated that Li had corresponded with the Maritime Rescue Centre in Iran. Nonetheless, an exchange of gunfire transpired between the Iranian navy and pirates, and five of the crew members shut down the engine and jumped into the sea. It was reported that the pirates demanded for the engine system to be restarted but the remaining crew were unable to do so. At this point, Captain He was also believed to have jumped overboard. Under the pressure of fire from the Iranian navy, the pirates eventually threw their arms overboard and surrendered, and naval personnel boarded the MV Xiang Hua Men and detained the nine pirates. The six crew who jumped into the sea were rescued and all 28 Chinese crew members were reported to be safe, though one crew member, identified as Li Gu Wen, was wounded by a rebounding shell fired by the pirates which grazed his head. The engine of the vessel was also said to have been damaged during the nearly ten-hour ordeal and would undergo repair in the Iranian port of Gask. The vessel had sailed from Shanghai and/or Singapore towards Imam Khomeini port in southwest Iran with a cargo of sugar or ironware. The registered owner and operator of the vessel was sourced as Nanjing Ocean Shipping Co. Ltd. (NASCO).

This is the second incident where the Iranian navy has assisted in the freeing of a hijacked vessel in the past week. According to Iranian press sources from Tuesday, 3 April, the release of the bulk carrier was secured by Iranian naval forces following a 36-hour battle on 30 to 31 March, some 3,000 km from the Iranian coast. Press sources further reported that the Iranian frigate, Jamaran, was used in the operation and 12 pirates were captured by the Navy. However, according to Somali media sources, the Bolivian-flagged MV Eglantine was released by the pirates after they received a ransom payment.

The Iranian Navy has been conducting counter piracy operations throughout the Gulf of Aden and Red Sea since November 2008. According to Military Balance, a research book published by the International Institute for Strategic Studies (IISS), the Iranian Navy is 18,000 personnel strong and has 23 submarines and over 100 ?patrol and coast combat ships? including six corvettes. The Naval headquarters is located at Bandar-e Abbas, and there are an additional seven bases. Furthermore, the Iranian Navy conducted a number of naval exercises in an area from the Straits of Hormuz to the Gulf of Aden at the start of 2012.

---------unquote ----------

Best regards

always calm & safe seas

cpt. A . AVGERIS (D.P.A /C.S.O)

Najbardziej zaskakujące były same działania marynarki wojennej Iranu. Mimo próśb i ostrzeżeń chińskiego kapitana, że jego załoga znajduje się w rękach piratów, irański okręt jednak zaatakował, narażając pojmanych marynarzy na śmierć. Dotychczas okręty innych narodowości tak nie postępowały. Nie atakowano, kiedy wiadomo było, że marynarze są już pojmani przez piratów. Widać Irańczyków nie interesował los chińskich marynarzy, głównym ich celem było odzyskanie statku. To było dla załogi wstrząsające, zdaliśmy sobie sprawę, że nikomu na nas nie zależy.

Życie na moim statku toczyło się jednak normalnie. Tylko gdzieś tam w sercu czaił się strach.

*Papierkowy* kapitan przez pięć miesięcy nie spuszczał szalup na wodę i haki tak zardzewiały, że nie mogliśmy teraz szalup wyczepić. *Chief* pokładowy nie mierzył dobrze, (bo nie było psychrometru), punktu rosy w ładowniach i bałem się, że po sześciu miesiącach kukurydza nam urośnie. Trzeba było na gwałt to wszystko wyprostować… Najważniejsze szalupy i ładunek…

Szalupy udało się w końcu odrdzewić, spuścić na wodę i wyczepić, ale trzeba było to trenować aż cztery razy. Najbardziej martwił mnie jednak ładunek. Dowiedzieliśmy się, że podobny do naszego statek, który stał z nami wiele miesięcy na kotwicy, wreszcie wszedł do portu. Zaczął wyładowywać taką samą kukurydzę i okazało się, że na głębokości jednego metra, ładunek jest *zabetonowany*. Po prostu - skała. Nasza kukurydza z góry wyglądała ładnie, robaczki już były dwa razy fumigowane, ale co tam jest głębiej?… Spreparowaliśmy prawidłową tabelkę wentylacji ładunku, żeby bronić się w razie *claimu.*

Zadzwonił Ivo od czarterującego Cargilla, polecił mi otworzyć ładownie i zrobić zdjęcia. Spytałem – a kiedy wejdziemy?

- Pytanie to wysyłamy co tydzień Irańczykom, a oni niezmiennie odpowiadają, że niebawem- roześmiał się Ivo.

Nazajutrz otworzyliśmy ładownie, zrobiliśmy zdjęcia. No cóż z góry kukurydza wyglądała dobrze, ale kto wie, jak tam jest głębiej?

Dzisiaj mój przyjaciel ze szkolnej ławki w PSM, Andrzej Surmacki skończył 70 lat. Będzie wielkie party, na którym oczywiście miałem być… No cóż przykro. Grażka będzie musiała balować sama. Jubilatowi wysłałem depeszkę z życzeniami.

*- Andrzejku, życzę Ci dużo zdrówka i miłości. Przykro mi, że nie mogę Cię osobiście uścisnąć, ale sercem i myślami jestem z Tobą.*

*Grażka napisała w e-mailu:*

*WRÓCIŁAM O 1, 30- BYLO SYMPATYCZNIE, W ZASADZIE TAŃCZYŁY DZIEWCZYNY I KOBIETY. PANOWIE POPIJALI GAWĘDZILI. BARDZO ŁADNIE ŚPIEWAŁA WNUCZKA ANDRZEJA. JULITA CZĘSTO POWTARZAŁA, ŻE BRAKUJE NA TEJ IMPREZIE WŁODKA. WSZYSCY PYTALI O CIEBIE. LESIU ZAŚPIEWAŁ, BYŁY BRAWA, NA KONIEC ZAŚPIEWALI RAZEM, LESZEK, JANY, ANDRZEJ I FIUK – PRZYJACIELE Z PSM-KI. POPŁAKAŁAM SIĘ, BO BRAKOWAŁO CIEBIE W TYM GRONIE. OLAF PRZEBIEGŁ ZE SZCZECINA DO KOŁOBRZEGU. TE OKOŁO 150 KM POKONAŁ Z PRZERWAMI W 19 GODZIN. NIESAMOWICIE AMBITNY CHŁOPAK, PRZECIEŻ W KOLANIE MA TYTANOWE ŚRUBY.*

*m/v „Theareston”.*

Minęły dwa tygodnie od mojego zamustrowania, obiecanki o wejściu do portu już nikogo nie stawiają w gotowości. Załoga sfrustrowana i przemęczona. Przy tych temperaturach nie można pracować. Poleciłem odpoczywać w niedzielę, odwołując zarządzenie greckiego superintendenta. Na zebraniu powiedziałem załodze, że jak ktoś poczuje się przemęczony, to ma zgłosić i dostanie wolne na odpoczynek. Przecież najważniejsze jest nasze zdrowie i bezpieczeństwo. Wyjaśniłem też ze szczegółami mój plan obrony przed piratami.

*Druty z żyletkami na m/v „Theareston”.*

Męczyło nas oszczędzanie wody. Otwieraliśmy ją tylko dwa razy dziennie, rano i wieczorem. A po otwarciu długo z rur leciała w kolorze czarnym. Białej koszuli nie można było w ogóle wyprać, bo zmieniłaby kolor na czarny. Taką brunatną wodę używaliśmy do zup i w niej się kąpaliśmy. *Fiter* na okrągło wymieniał rury, zbiorniki wody były wyczyszczone, podgrzewacz wyczyszczony, a woda ciągle brudna. Przyczyną tego stanu rzeczy były zardzewiałe tanie rury, wymienione w nadbudówce, podczas remontu w chińskiej stoczni. No tak, Grecy znowu na nas zaoszczędzili…

*Nasza woda pitna.*

Natomiast nie można było narzekać na jedzenie. Kucharze polski i malediwski ciągle nas rozpieszczali i tuczyli. Codziennie były przygotowywane torty i pieczone ciasteczka. Polski kucharz na śniadaniu prezentował mi menu dnia, po czym zapytywał, a może życzyłbym sobie coś innego? Kucharz się starał, bo chciałby pozostać na „*Thearestonie"* kilka miesięcy ponad kontrakt, bo - jak mówił - nie wierzył, że w jego wieku dostanie się jeszcze na jakiś statek. Co prawda, był ode mnie dwa lata młodszy, ale już *lekko styrany*. To ten sam, co tak poprzednio go nie chciałem, bo pił i z nożem ganiał stewarda. Zmienił się jednak całkowicie. Czyżbym miał dar przekonywania? Teraz nie pije w ogóle i jest uprzedzająco grzeczny, aczkolwiek z drugim kucharzem, Didim, nie rozmawiają; są na siebie obrażeni. Didi jest już na statku ponad dwa lata i wcale nie wybiera się do domu na Malediwy. Pracuje u Greków około dwudziestu lat i jest ich uchem i okiem. Najważniejsze, że posiłki były smaczne, w kuchni i chłodniach czysto, a załoga zadowolona. Świeże warzywa i owoce kucharze zamawiali w Fujairah, przy okazji bunkrowania, czyszczenia dna i innych dostaw. Za tydzień znowu kończyła nam się woda i musieliśmy podpłynąć bliżej Khorfakkan, na kotwicowisko *Charlie,* bo tam nam wolno tanio zakotwiczyć. Przy okazji zamówiliśmy świeży prowiant.

*Nasi kucharze.*

Nowy *chief* pokładowy był tępy, jak tabaka w rogu. Niby młodszy ode mnie o dwa lata, a miał problemy z myśleniem. Wydrukowałem mu informację, w jaki sposób mierzy się *punkt rosy* i kiedy wentyluje się ładunek. Zaś on nadal miał z tym problemy, nie pojmował w czym sprawa, a psychrometr widział ostatnio na zajęciach w Szkole Morskiej. - Panie *chiefie* – pytałem - dlaczego otworzył pan pierwszą ładownię?

- Ponieważ Panie kapitanie, jest zalecenie superintendenta, żeby wymienić gumy na klapach.

- A porównał pan *punkty rosy* na zewnątrz i w ładowni?

- Nie, nie mierzyłem, bo na zewnątrz jest większa temperatura.

- Przecież wydrukowałem panu instrukcję, gdzie wyraźnie pisze, że należy porównywać *punkty rosy* i na zewnątrz ma być mniejszy, zresztą tak samo temperatura - tłumaczyłem zirytowany.

- A wie pan, kapitanie, co to jest mobing? Pan wywiera na mnie mobing! – wydusił z siebie *chief*.

- Panie *chiefie*, ja tylko chcę, żeby pan pracował prawidłowo i nie *spieprzył* ładunku! – wykrzyknąłem zdenerwowany.

- Tego jeszcze nie słyszałem! Mobing na moim statku!

Wreszcie 26 czerwca 2012 roku przyszło polecenie, aby wybierać kotwicę i jechać do portu B.I.K. Na to polecenie załoga czekała z utęsknieniem od 09 grudnia 2011 roku.

Na sterze miał stanąć malediwski marynarz Rasheed, ale widziałem, że bardzo nerwowo obserwuje zachód słońca.

- Rasheed! Widzę, że jesteś nerwowy, na pewno dlatego, że powinieneś się teraz pomodlić? – spytałem wiedząc, że jest on bardzo religijnym muzułmaninem.

- No właśnie, panie kapitanie - odrzekł – jest zachód słońca, ja muszę się modlić, a za chwilę mam sterować… Nie wiem co mam zrobić?

- Idź do kabiny i pomódl się, ja cię zastąpię na sterze – poleciłem mu z uśmiechem.

Poleciał do kabiny uradowany, a jak za chwilę wrócił to bardzo mi dziękował. No cóż, trzeba rozumieć potrzeby załogi.

Ruszyliśmy w dwu dniową podróż do BANDAR IMAM KHOMEINI. Okazało się, że po siedmiu miesiącach stania, maszyna się *zastała* i ciągle coś tam na dole nawalało. Wchodziły jakieś alarmy i musieliśmy zwalniać. *Fiter* nieustannie wymieniał przerdzewiałe rury. Kocioł puszczał parę i uciekała nam woda, a wyparownik nie działał.

Mimo tych niespodziewanych *przyjemności* dotarliśmy wreszcie na redę B.I.K., gdzie stacja pilotów poleciła nam rzucić kotwicę, na wewnętrznym kotwicowisku, tuż przy pilocie. Kiedy zacumujemy znowu nikt nie wiedział. Agent odpowiadał, że subczarterujący nie wydał polecenia na cumowanie. Ale kim był subczarterujący, tego nikt nie był łaskaw mi powiedzieć. Wiedziałem natomiast, że Grecy zarabiali, bo wyczarterowali statek Cargillowi. Z kolei Cargill zarabiał, gdyż podczarterował statek subczarterującemu. Może to był Irańczyk? Ale dlaczego nie chciał nas wyładować? Może zbankrutował? Może wpływ ma embargo lub jakieś problemy polityczne? Była to dla nas wielka zagadka. Właściwie załoga też zarabiała, więc moglibyśmy tu stać. Niestety, straszliwy upał i brak wody doskwierały nam okrutnie.

Obliczyłem, że wody słodkiej wystarczy nam tylko na parę dni. Zarządziłem więc otwieranie wody tylko raz dziennie, wieczorem na godzinę. Czterdzieści osiem stopni w cieniu, a tu jeszcze nie można się porządnie umyć! Zawiadomiłem o wszystkim Greków, ale niespecjalnie się przejęli. Odpowiedzieli, że wody zużywamy i tak za dużo, więc mamy oszczędzać. W tej sytuacji zaczęliśmy ich *monitować*. Po kilku dniach takiego cykania zadzwonili, że *jakoś* wodę nam załatwią.

Nagle, w nocy, zawołał nas pilot. Powiedział, że za godzinę wchodzimy do portu. Nie mogłem w to uwierzyć. Po siedmiu miesiącach tak nieoczekiwanie ziściły się marzenia. Wreszcie ruszymy z tego *pieprzonego* piekła! Błyskawicznie przygotowaliśmy maszynę i wybraliśmy kotwicę. Pilot wszedł na burtę i słabym angielskim poprosił o trzy kartony papierosów.

- *Cholera*! Myślałem, że dumni Persowie są inni niż bezczelne Araby – warknąłem pod nosem.

Mimo tych kartonów, po pięciu godzinach jazdy pilot postawił nas znowu na kotwicy, tuż przed samym portem. Stwierdził, że będziemy czekać na wysoką wodę. Na szczęście tym razem była to prawda, gdyż po dalszych sześciu godzinach zaszczycił nas pilot portowy. No i wreszcie zacumowaliśmy przy kei. Nie obyło się bez rozmowy na znany temat. Portowy bowiem narzekał, że u nich pilotaż jest państwowy, dlatego słabo zarabiają. W konkluzji poprosił o trzy kartony papierosów.

Widzisz *captain*, ja osobiście w ogóle nie palę, ale muszę po drodze wszystkim rozdawać papierosy, taki mój los i takie tu zwyczaje...

Ledwo zszedł i odpłynęły holowniki, a silny na trzy węzły prąd wypchnął nas od kei na rzekę, plus minus siedem metrów od nabrzeża. Windy nie miały siły go dociągnąć. Cumy się rwały, a na dodatek windy odmówiły w końcu posłuszeństwa. Załoga walczyła ze trzy godziny, zanim udało się znowu zacumować.

Wreszcie zwaliła się odprawa, niby byli przyjaźnie nastawieni, ale 12 kartonów papierosów zabrali. Ważne, że zaczęliśmy wyładunek i wyglądało, że ładunek jest dobry. Po siedmiu miesiącach magazynowania w ekstremalnych warunkach spodziewałem się, że będziemy mieli problemy. Grecy nawet zaaranżowali swojego ubezpieczyciela

z P&I Clubu, ale nie miał co robić, bo kukurydza wyglądała świetnie, byle tak dalej. Nagle otrzymaliśmy polecenie od Cargilla, że mamy wyładować tylko 15 tysięcy ton i czekać na decyzję, co z resztą. Zdenerwowałem się.

- Agent! Przywieźliśmy tej kukurydzy ponad 60.000 ton! Co mam z resztą zrobić? Dlaczego tego nie wyładowujemy, co?

- *Captain*! Po prostu odbiorca nie zapłacił za resztę… Teraz kombinujemy, co z tym fantem zrobić… Banki nam pozamykali, bo wprowadziliście embargo na Iran. Na dodatek szykuje się wojna!

- Jak to wojna!? – krzyknąłem.

- Iran zablokował cieśninę Hormuz! – odrzekł.

- *Cholera*! To jak stąd wypłyniemy?!

- *Captain*! Cieśnina na razie zablokowana tylko dla amerykańskiej marynarki wojennej. Ale Izrael straszy Iran atakiem bomby atomowej… Nasz prezydent, Ahmadineżad odpowiedział, że jeśli Żydzi zaatakują, to w ciągu 24 godzin zniesie Izrael z powierzchni świata. Nie możemy być niewolnikami Ameryki czy Izraela…

- *Do diabła!* – zdenerwowałem się nie na żarty. - Nie wygląda to dobrze! Trzeba stąd jak najszybciej wiać! Po jaką *cholerę* mustrowałem?

W ciągu dwóch dni wyładowaliśmy 15.000 ton, po czym Cargill kazał zamknąć ładownie i nie wydawać więcej ładunku. Czekaliśmy więc na rozwój wypadków. Na szczęście ładunek był dobry, nie zepsuł się w długim magazynowaniu. No i wody wreszcie zatankowaliśmy do oporu. W związku z tą niespodziewaną pomyślnością, wydałem polecenie, aby już wody przesadnie nie oszczędzać. Niech będzie dostępna na okrągło, całą dobę. Należy dobrze się umyć i zrobić przepierki.

W upale i bezruchu człowiekowi przychodzą najróżniejsze pomysły do głowy. Rzadko przychodzą, bo jest gorąco, ale jednak przychodzą. Mnie na przykład opanowała chęć rozmowy z agentem, bo jego informacje zasiały niepokój.

*W porcie BANDAR IMAM KHOMEINI.*

- *Captain* – powiadał agent - Nie należy się denerwować. Tu już były takie sytuacje, że statek wyładował część ładunku, po czym wyganiali go na kotwicę. I na tej kotwicy tkwił następne sześć miesięcy...

- *Do diabła* z takim krajem – pomyślałem - co to za porządki! Jeszcze wojna nas tu dopadnie! I kto wtedy o nas pomyśli, kto nam pomoże? Zresztą, temperatura dochodzi do 48 stopni w cieniu, a w sierpniu ma być podobno 60 stopni. Co drugi dzień dopada nas burza piaskowa, a niekiedy bywa tu nawet trzęsienie ziemi. W dodatku w te koszmarne dla nas życie zaczyna wciskać się polityka.

Pewną pociechą było, że Irańczycy wizytujący statek, nie okazywali wrogości, odwrotnie, byli raczej przyjacielsko nastawieni. Pomagali nam z uśmiechem, okazywali szacunek. Zdziwiłem się, kiedy ich supercargo nagle zerwał się na równe nogi, gdy wychodziłem z mesy. Niepojęte, lecz wielu z nich nawet chwaliło Amerykę!

Z kolei inspektor Port State Control nagle znieruchomiał, gdy mu z dumą oznajmiłem, że jestem Polakiem.

- Mam z Polski złe wspomnienia, panie kapitanie! W 2001 roku byłem tankowcem w Gdańsku. Nie wypuścili nas na ląd. Powiedzieli, że mogą ewentualnie wypuścić kapitana, ale on postawił sprawę tak, że albo wszyscy, albo nikt. Wszystkie inne narodowości miały przepustki, tylko my nie. Co wam zrobiliśmy? Przecież to my pomagaliśmy waszej armii Andersa, gdy w czasie wojny przypłynęła tu z Rosji…

- No, przykro mi! – odrzekłem z lekka zawstydzony. - Nie wiem, skąd się w Gdańsku wtedy wzięły takie przepisy. Wie pan, żaden kraj nie jest wolny od politycznej głupoty...

Mimo tej rozmowy, jaka przypomniała inspektorowi niemiłe mu chwile w Polsce, był nadal uśmiechnięty i przyjacielsko nastawiony. Podczas inspekcji zachowywał się normalnie, nie próbował na nas się odegrać. Do raportu wpisał tylko kilka nic nieznaczących uchybień.

Cały dzień staliśmy z zamkniętymi ładowniami, gdy nagle zauważyłem, że zabrano samojezdne dźwigi z naszej kei. Natychmiast zawiadomiłem armatora i Cargilla, że chyba zamierzają wyrzucić nas z portu. Okazało się, miałem rację. Wieczorem przyszła wiadomość od agenta, że port poleca nam wypłynięcie na wewnętrzne kotwicowisko. Zrobił się szum, przyszło kilka emaili i zadzwonił grecki kapitan, jak zwykle najmądrzejszy z najmądrzejszych.

- *Captain*! – wrzeszczał do słuchawki. - Statek nie może wyjść z portu, rozumie pan? Ma cztery ładownie częściowo wyładowane, więc nie spełnia warunków stateczności owych!

- Statek może wyjść na kotwicę – przerwałem mu - ale tylko na wewnętrzne wody osłonięte! Nie powinien wychodzić na wody otwarte! Taka jest tu praktyka. Podlegały jej wcześniej wiele razy także inne statki...

- No to niech pan pamięta, aby nie było wód otwartych!

Aż mnie zatkało, że tak łatwo udało mi się go przekonać. Ale potem przyszło dwóch pilotów, podpłynęły dwa holowniki. No i wyrzucili nas z portu na kotwicę. Przy okazji mocno mnie zdenerwowali, bo domagali się po trzy kartony papierosów.

- Przecież wy jesteście dumni Persowie, a nie Arabowie! – wypaliłem im w twarz.

- Już nie, panie kapitanie, już nie! Czasy się zmieniają, musimy się do nich dostosować!

Stanęliśmy na rzece, obok statku „*Eleni*”, jak się okazało, również z częściowo rozładowaną kukurydzą i też w czarterze Cargilla. Dowiedzieliśmy się od niego, że stoi tu już trzy miesiące.

- No to jesteśmy uwięzieni! – poinformowałem załogę. - W morze nie możemy popłynąć ze względów statecznościowych, a kiedy nas puszczą do znowu portu, nie wiadomo. Dobrze, że chociaż pobraliśmy wodę i udało się kupić trochę prowiantu. Będziemy jednak znowu musieli oszczędzać, bo holownik z wodą kosztuje tysiąc dolarów za godzinę. A żeby tu przyjechać i wrócić, potrzebuje sześciu godzin. Grecy na pewno za to nie zapłacą.

Jednak w najgorszej sytuacji znaleźli się nasi dwaj polscy marynarze, którym kończył się kontrakt i chcieli już wracać do domu. Ale w jaki sposób stąd wyjechać? Przede mną przynajmniej jeszcze cztery miesiące kontraktu, miałem nadzieję, że do tego czasu sytuacja jakoś się *wyklaruje*.

Postaliśmy na kotwicy dwa dni, gdy nagle nocą zawołał nas pilot i kazał wybierać kotwicę. Wchodzimy do portu! Potem przyszły e-maile od Cargilla, że tym razem należy wyładować już cały ładunek. Widocznie jakoś się dogadali.

Wyładunek - dwoma dźwigami na samochody - trwał tydzień. Któregoś dnia chwycił mnie piekielny ból w lewej nerce. Miałem tam sześciomilimetrowy kamyczek, który chyba się ruszył. Dwie noce nie spałem, łykając przeciwbólowe tabletki. Kiedy wieczorem, jęcząc z bólu, zdecydowałem się jechać do szpitala, agent powiedział, że w nocy nie ma po co, a zresztą on ma teraz inny statek i może po mnie przyjechać dopiero rano. Rano jednak ból przeszedł i do doktora nie pojechałem.

Codziennie odwiedzał mnie shipchandler, od którego dowiadywałem się wielu ciekawych rzeczy o Iranie. Pytałem go też o zbliżający się Ramadan, gdyż moja malediwska załoga niedługo zamierzała pościć. Podzielił się ze mną w tej sprawie kilkoma odkrywczymi uwagami.

- *Master*! – powiedział. - Ja osobiście nie przestrzegam postu, bo mam bóle głowy. Lecz ci, którzy przestrzegają miesięcznego postu, mają bramy nieba otwarte i pełne rozgrzeszenie. Muszą jednak od wschodu do zachodu słońca nie pić, nie jeść i nie używać seksu…

Odniosłem wrażenie, że lekko mnie zbywa, więc zacząłem go naciskać.

- Podobno jest wiele reguł, kiedy i kto może jednak nie przestrzegać postu? Czy to prawda?

- O tak, chorzy, podróżujący, dzieci, kobiety w ciąży i karmiące. Jest wiele wyjątków, ale choroba musi być poważna, a po chorobie trzeba w następnym roku pościć 30 dni, plus tyle dni, ile się nie pościło w poprzednim roku. Poza tym, jeżeli nie pościłem na przykład pięć dni, to muszę potem przez pięć dni żywić biednych. Jeden żywnościowy podarunek, na przykład ryżu, musi mieć 2, 75 kilo. Można też, zamiast żywności, przekazać pieniądze jakiejś religijnej organizacji, a ona je rozdzieli wśród biednych. U nas płaci się około 7 tysięcy riali, czyli około 16 dolarów.

- Weźmy taki przypadek, kąpię się i łyknąłem trochę wody, czy w ten sposób przerwałem Ramadan?

- Jeśli łyknąłeś wody, to dzień postu przerwany. Gdy myjesz zęby, to nie możesz pozwolić, żeby woda, czy pasta, wpadły do gardła. To samo, gdy używasz jakichś kropli do oczu, czy sprayu do nosa. Jednak gdy zapomniałeś, że jest Ramadan, lub myślałeś,

że jest jeszcze noc, a było po wschodzie słońca i napiłeś się wody, to Ramadan nie jest przerwany, możesz go kontynuować. Nie przerywa też Ramadanu transfuzja krwi, wyrwanie zęba, tabletki pod język i tym podobne przypadki. Jednak przy wyrywaniu zęba i tabletkach pod język nie może ci wpaść nic do gardła. Zresztą zalecane jest, żeby zęby wyrywać po zachodzie słońca.

- Ciekawy to kraj, a tak mało o was wiemy...

- Kiedyś był to potężny kraj, panie kapitanie – rzekł shipchandler. - Dawno temu król nazwał go Persją, od imienia swojej pięknej żony. Teraz, gdy pan spojrzy na mapę, to ujrzy siedzącego kota. Czasy się zmieniają i w Iranie mieszka teraz połowa Arabów. Są też tutaj chrześcijanie, choć nie mają łatwego życia. Jednak państwo bardzo pomaga biednym. Każdy mieszkaniec Iranu, pracuje czy nie, dostaje od państwa w przeliczeniu około 80 USD. To mu wystarcza na życie, a jeśli ma sześcioro dzieci - to jeszcze wystarcza na kupno mieszkania.

- Co takiego? Co ma wspólnego sześcioro dzieci z kupnem mieszkania?

- Otóż nasze państwo buduje domy za cenę maksymalną około 12 tysięcy amerykańskich dolarów. Spłacasz w banku miesięcznie po 180 i jeszcze 300 zostaje ci na życie...

- To jest dobra zachęta do robienia dzieci! – wykrzyknąłem. - Zwłaszcza, że u was można mieć cztery żony.

- Aby mieć cztery żony, trzeba być bogatym. Każdej trzeba dać to samo. Mój kolega ma dwie, a każdej wybudował osobny dom. Poza tym na następną żonę musisz dostać pozwolenie od pierwszej. Chyba, że nie może mieć dzieci lub jest chora i nie może wykonywać wszystkich obowiązków. Wtedy możesz wziąć drugą bez pozwolenia. Powinieneś też ożenić się z wdową z rodziny, ale tylko żeby jej pomagać, bez uprawiania seksu.

- A jeśli ma się cztery żony, to można ze wszystkimi razem iść do łóżka?

- Nie, z każdą z osobna! Nie wolno też ich zdradzać. Ale jeśli chcesz mieć inne kobiety, to jedziesz bez wizy do Turcji …

- No tak, Iran serwuje swym obywatelom wiele restrykcji i wysokie kary, nawet śmierci.

- Wyrok śmierci zapada, gdy posiadasz więcej niż 30 gram jakiegokolwiek narkotyku. Za picie alkoholu, po raz pierwszy jest kara pieniężna. Drugi - kara pieniężna i chłosta, a ilość batów zależy od tego, ile się wypiło. No, ale trzeci raz, to już więzienie lub śmierć.

- *Cholera*! - zakpiłem. - U nas, gdyby obowiązywały podobne prawa, cały naród siedziałby w więzieniu!

- W Iranie, gdy kogoś zabijesz, to rodzina zabitego decyduje o twojej śmierci, czy uwięzieniu.

- A jak u was z wolnością kobiet? – zapytałem znowu - Wiem, na przykład, że w Arabii Saudyjskiej kobiety nie mogą prowadzić samochodu i głosować.

- U nas jest inaczej. Irańska kobieta ma wiele wolności. Może prowadzić samochód, pracować, zajmować się polityką, głosować.

- No tak – rzekłem z pewnym przekąsem - ale wasze kobiety muszą nosić te czarne stroje, zakrywać twarze…

- *Master*! To jest ich przywilej, nie obowiązek! Nie zawsze chcą pokazywać się obcym, a wtedy zasłaniają swoje ciało. U nas niewiasty nie zakrywają twarzy.

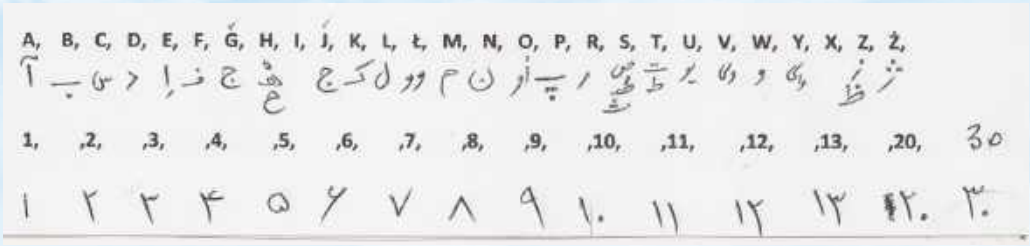
- Shahab, powiedz mi, proszę, czy wy rzeczywiście chcecie mieć bombę atomową!?

- Chcemy mieć atom, nie bombę atomową – odrzekł. - Ale odpowiedz mi teraz ty, dlaczego Izrael i Ameryka mają bombę i terroryzują cały świat?

- No cóż, zgadzam się, że to nie jest w porządku. Nikt nie powinien mieć bomby atomowej i straszyć świata zagładą...

- Coś ci powiem, *master*. Nasz Koran mówi, że świat zginie, żeby mógł powstać nowy lepszy świat. Przyjdzie z aniołami Król Świata EMAM ZAMAN (MEHDI). On zabawi świat, ale zginie z ręki starej kobiety...

- Proszę naucz mnie trochę po persku. Nawet cyfry u was inaczej się pisze.-



W porządku – odrzekł. - Zaczynamy. Po arabsku wita się SALAM ALLEJKUM – NIECH POKÓJ BĘDZIE Z TOBĄ.

- U nas mówi się tyko SALAM. Arab nie zrozumie naszego języka.

W piątek, trzynastego, chwyciły mnie nagle bóle w lewym boku. Czyżby znowu ruszył się mój kamyczek w nerce? Nigdy nie miałem problemów z nerkami, a tu, proszę. Po raz pierwszy dowiedziałem się, jak smakuje piekielny ból. Przy kamyczku w nerce świdrowanie zęba to małe piwo. Agent stwierdził, że może znaleźć mi doktora następnego dnia, więc tymczasem dusiłem ból tabletkami. Ale tabletki okazały się za słabe i całą noc męczyłem się straszliwie. Rankiem trochę odpuściło, a doktor zażyczył sobie USG. Tylko, że w tym 10-tysięcznym miasteczku, żadne USG akurat nie pracowało. Przymusiłem więc agenta, żeby zawiózł mnie do szpitala. Ale kiedy jechaliśmy te 25 kilometrów po dziurach i wybojach, ból znowu powrócił. W końcu dotarliśmy do jakiegoś pogotowia ratunkowego, gdzie była apteka. Poprosiłem aptekarkę o zastrzyki przeciwbólowe i bez problemów mi sprzedała. Obok pielęgniarz walnął mi od razu dwa i wreszcie odetchnąłem. Ból przeszedł, jak ręką odjął. Korzystając z przerwy w moim bólu, poprosiłem agenta, żeby pokazał mi miasteczko. Byłem w Iranie po raz pierwszy. Nie było tam jednak niczego ciekawego do zobaczenia. Ruina i bałagan, jak we wszystkich arabskich miastach. A wcześniej myślałem, że Persowie to jakaś lepsza odmiana tamtejszych ludów. Tymczasem bazar mieli gorszy, niż nasz stary *Tobruk*. Pokazało się przed nami kilka meczetów, ale jakoś nie miałem ochoty wchodzić. Poza tym banki, rozkopane ulice i drogi. Kobiety na czarno, ale bez zasłoniętych twarzy. Młodzież niekiedy ubrana *modernie*. Wracając na statek, agent pokazał mi zdjęcie swojej żony i trzyletniego synka. A potem opowiedział, jak doszło do tego, że ma rodzinę.

- Wiesz, *master*, cztery razy próbowałem się ożenić. Pierwsze trzy dziewczyny mi odmówiły i już byłem zrozpaczony. Dlaczego? Przecież jestem z szanowanej, starej rodziny. Miałem dom, pracę i nie byłem brzydalem. Jak będę żył bez żony i dzieci? Wreszcie zrobiłem desperacki krok. Wybrałem brzydką dziewczynę, bo myślałem, że taka mi nie odmówi. Ale pomyliłem się. To mnie dobiło…

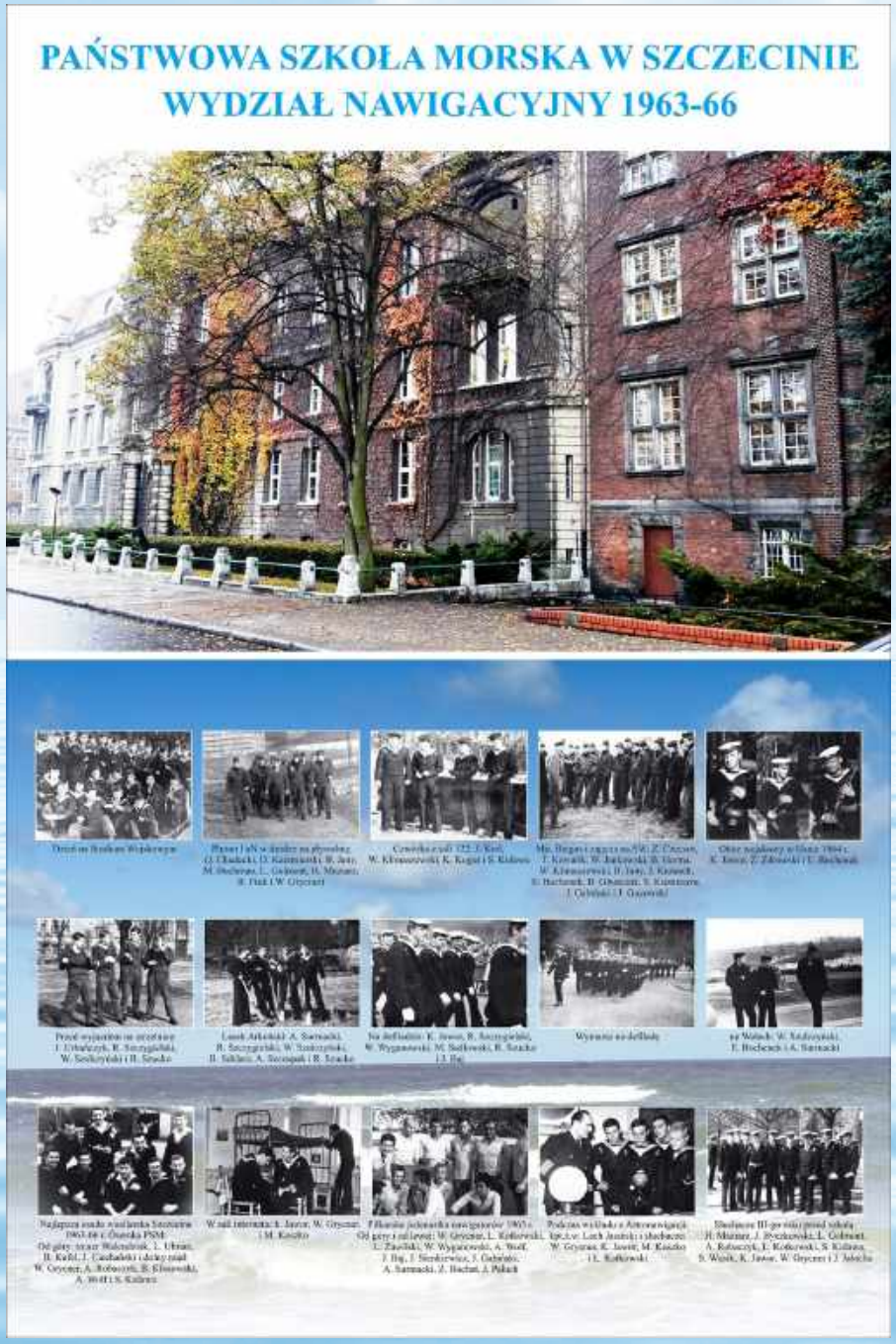
Wreszcie ulitowała się nade mną matka. Wzięła sprawę w swoje ręce. Wybrała mi dziewczynę, której nigdy wcześniej nie widziałem. Ucieszyłem się bardzo, bo była ładna. Po pierwszym spotkaniu, które trwało godzinę i odbywało się w obecności jej rodziny, ostatecznie zaakceptowałem ślub. Myślałem, że następna się nie zgodzi, bo za dużo gadałem. A tu szczęście! Po kilku dniach odpowiedziała, że się zgadza. Oczywiście, była dziewicą.

Bo one wszystkie są dziewicami, wiesz *master*? Przed ślubem kochają się w taki sposób, aby nie uszkodzić błony dziewiczej. Ale jak się zdarzy nieszczęście, to po prostu jest to sprawa tylko między nimi. Oficjalnie mówią, że błona była. Ja przed ślubem też figlowałem z sąsiadką, a potem uciekałem przed jej bratem i ojcem, bo mnie chcieli pobić…

Na statku znowu wróciły bóle i całą noc cierpiałem. Wreszcie nadszedł nowy dzień, 15 lipca, moje imieniny, a ja wstałem cały ogłupiały od pastylek. Zaś agent zadzwonił, że w mieście wszystkie trzy USG nie działają. Imieniny miałem więc pełne bólu, łatwe do zapamiętania na zawsze… II oficer *bije* mi przeciwbólowe zastrzyki w dupę. Wreszcie następnego dnia nastąpił jakby finał tej mojej historii z nerką i jej kamieniem. Po wielu perypetiach, dotarłem w końcu do laboratorium i lekarza... Po drodze oczywiście kazałem zaaplikować sobie dwa zastrzyki w znajomym pogotowiu. Jest wreszcie diagnoza, kamień lewej nerki idzie na dół. Ma tylko 6.5mm, a tyle sprawia bólu… Dostaję receptę, a w niej jest Rowatinex, który regularnie brałem na statku. Kupuję u znajomej aptekarki 10 zastrzyków na zapas i wracam na statek. *Dupa* boli od zastrzyków, ale nie boli kamień. Doktor napisał, że mam jechać do domu. Wracam więc do kraju, to nic że popływałem tyko półtora miesiąca. Nie mogę przecież płynąć do Argentyny 30 dni z kamieniem w nerce… Wróciłem do kraju. Przy okazji spędziłem dwa dni w Dubaju i zwiedziłem te niesamowite miasto. W kraju przeżyłem koszmar operacji kamienia nerkowego. Okazało się, że to był mój ostatni rejs! Z żalem w sercu postanowiłem osiąść na stałe na lądzie.

Widocznie Allah tak chciał!

# 50-CIO LECIE POWSTANIA PSM W SZCZECINIE NA WAŁACH CHROBREGO




*Na 50-cio lecie rozpoczęcia studiów skomponowałem plakat PSM.*

Nasza kochana *Peesemka* i pierwsza *Peesemka,* ta z Al. Piastów, pomału zostawały zapominane w cieniu Akademii Morskiej. Zapominano o korzeniach szkolnictwa morskiego w Szczecinie. A przecież to my dowodziliśmy statkami w momencie największego rozwoju polskiej floty i szkoliliśmy następców. To my dowodziliśmy statkami wszystkich armatorów świata.

Właściwie ukończenie potem Wyższej Szkoły Morskiej z bardzo dobrym wynikiem nie pomogło mi w awansie na kapitana i o wiele nie zwiększyło mojej wiedzy fachowej. Serce i sentyment pozostał w *Peesemce*. Dlatego postanowiłem przypomnieć historię i po 50-ciu latach rozpoczęcia nauki w *Peesemce* stworzyłem Tableau pierwszych absolwentów reaktywowanej PSM w Szczecinie rocznik 1966. Było to pierwsze i jedyne Tableau PSM. Z naszego Tableau byliśmy dumni, bo było pierwsze, największe i najpiękniejsze ze wszystkich wiszących na głównym korytarzu Akademii Morskiej. W archiwach nie udało mi się znaleźć wszystkich zdjęć wykładowców, ale wypisałem na Tableau wszystkich. Nie znalazłem też dwóch zdjęć absolwentów, ale zostawiłem dla nich puste miejsca. Grafiką przedstawiłem symbolicznie naszą marynarską drogę życia - żaglowiec, mapy, kompas i wreszcie kotwica - emerytura. W środku umieściłem oryginalne stuletnie koło sterowe, podarowane przez absolwenta Andrzeja Surmackiego. Koło sterowe symbolizowało „Tak trzymać”!

*Mój pierwszy projekt Tableau.*

*Mój drugi (ostateczny) projekt Tableau w trakcie wykonania.*

*W Sali Tradycji AM w oczekiwaniu na odsłonięcie Tableau.*
*Od prawej: Jerzy Byczkowski, Ronan Zborowski,Jan Jany, Lech Katkowski, Stanisław Kuszmider, Jan Prüffer, Włodzimierz Grycner,Lech Jasiński, Kazimierz Jawor, Zdzisław Maciejowski, Michał Kasprzak, Jacek Sienkiewicz, Zbigniew Zdrowski, Bogusław Fiuk.*

*W Sali Tradycji AM w oczekiwaniu na odsłonięcie Tableau. Demonstruję plakat inauguracyjny PSM w Szczecinie z 1963r. Od prawej: Jerzy Byczkowski, Andrzej Surmacki, Roman Zborowski, Wiktor Czapp, Jan Jany, Włodzimierz Grycner, Lech Katkowski, Michał Kasprzak, Stanisław Kuszmider, Jan Prüffer , Lech Jasiński, Kazimierz Jawor, Zbigniew Zdrowski.*

*W Sali Tradycji AM w oczekiwaniu na odsłonięcie Tableau. Demonstruję plakat inauguracyjny PSM w Szczecinie z 1963r. Od prawej: Jan Jany, Włodzimierz Grycner, Lech Katkowski, Michał Kasprzak, Stanisław Kuszmider.*

*Odsłonięcie Tableau pierwszych absolwentów PSM w Szczecinie rocznik 1966. Od prawej: Józef Gawłowicz, Bernard Wiśniewski, Lech Jasiński, Jan Prüffer, Włodzimierz Grycner, Krzysztof Poniński, Kazimierz Jawor.*

*Objaśniam jak komponowałem Tableau. Od prawej widoczni: Lech Jasiński, Jerzy Byczkowski, Bogusław Fiuk, Michał Kasprzak, Włodzimierz Grycner, Jan Prüffer, Wiktor Czapp.*

*Przy naszym Tableau stoją pierwsi absolwenci PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego rocznik 1966. Od prawej: Lech Katkowski, Jan Jany, Włodzimierz Grycner. W gablotach plakaty i gazety PSM z 1963 r.*

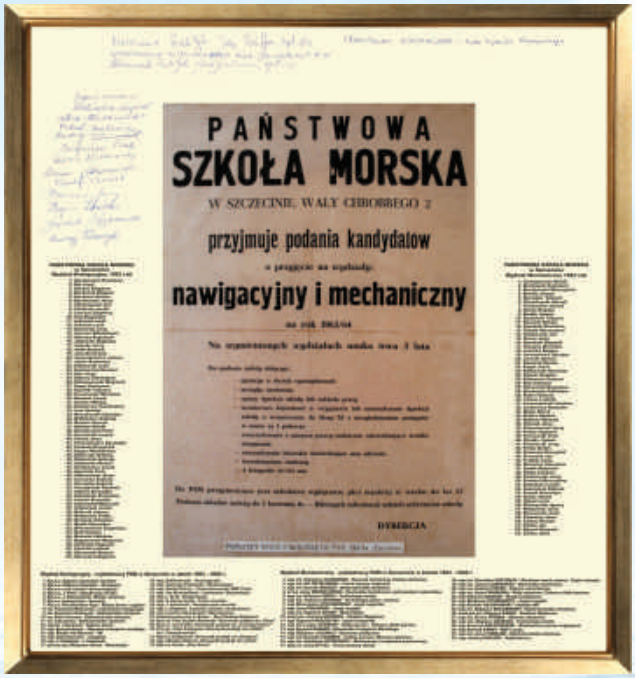
Największe i jedyne

▲ Do pamiątkowych zdjęć kolejnych roczników absolwentów Wyższej Szkoły Morskiej i późniejszej Akademii Morskiej w Szczecinie, które wiszą na ścianach tej uczelni, wczoraj dołączyto kolejne. Tableau, w kształcie bulaja, jest wyjątkowe – największe spośród wszystkich i jedyne Państwowej Szkoły Morskiej, która w ub. roku obchodziła swoje 50-lecie. Na uroczystość jego odsłonięcia przybyło kilkunastu dawnych studentów PSM z lat 1963-66 oraz kilku wykładowców. (ekl)

Fot. Robert WOJDECHOWSKI

*A tak napisał Kurier Szczeciński.*

Skomponowałem też z oryginalnego plakatu inauguracyjnego z 1963 r. PSM w Szczecinie, nasz plakat - dopisując na nim nazwiska wykładowców i studentów. Plakat przekazałem do „Sali Tradycji" Akademii Morskiej w Szczecinie.




*Oryginalny plakat inauguracyjny PSM w Szczecinie z 1963 r.,*
*z dopisanymi wykładowcami i studentami.*

Na 50-cio lecie inauguracji PSM w Szczecinie z mojej inicjatywy zwołaliśmy zjazd absolwentów. Spotykamy się też w mojej Tawernie. Więź i przyjacielstwo z *Peesemki* przetrwała 50 lat i „Tak trzymać".

*Na zjeździe w 2013 roku na 50-cio lecie powstania PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego. Od prawej na dole: Stanisław Kuszmider, Michał Sadłowski, Włodzimierz Grycner, Lech Katkowski, Zbigniew Zdrowski, Andrzej Surmacki, Lech Jasiński, Józef Gabiński, Józef Kapel, Wojciech Klimaszewski. Od prawej u góry: Michał Kasprzak, Zdzisław Różycki, Jacek Różkowski, Witold Lachowicz, Mikołaj Kuszko,...i inni, Tadeusz Dudziński, Jacek Sienkiewicz, Zdzisław Maciejowski.*

*Na zjeździe w 2013 roku na 50-cio lecie powstania PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego. Od prawej:... Jacek Sienkiewicz, Roman Zborowski, Michał Sadłowski, Andrzej Robaczyk, Lech Katkowski, Jan Bronisław Jany, Włodzimierz Grycner, Krzysztof Poniński, Zdzisław Maciejowski, Józef Gabiński, Bogusław Fiuk, Wojciech Klimaszewski.*

*Na zjeździe w 2013 roku na 50-cio lecie powstania PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego. Od prawej: Lech Katkowski, Jan Bronisław Jany, Włodzimierz Grycner, Krzysztof Poniński, Michał Kasprzak, Józef Gabiński.*

*W Klubie Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Absolwenci PSM w Szczecinie 1966 r. z wykładowcą astronawigacji kpt.ż.w. Lechem Jasińskim. Od prawej: Zbigniew Zdrowski, Bogusław Fiuk, Kazimierz Jawor, Włodzimierz Grycner, wykładowca astronawigacji Lech Jasiński, Michał Sadłowski, Andrzej Robaczyk, Lech Katkowski, Wojciech Klimaszewski.*

*W Klubie Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Od prawej: Kazimierz Jawor, Włodzimierz Grycner, Michał Sadłowski, Bogusław Fiuk, Lech Katkowski.*

# SPOTKANIA W MOJEJ TAWERNIE

Morskie opowieści toczą się też dalej w mojej Tawernie. Przychodzą koledzy z PSM-ki i wielu innych ciekawskich. Lech Katkowski gra na gitarze i śpiewa nam już 54 lata, od kiedy to zamustrował na kandydatkę z gitarą. Nasze przyjaźnie z PSM-ki przetrwały ponad 50 lat!

„Tak trzymać". Spotkania kolegów z Państwowej Szkoły Morskiej są zawsze bardzo ciekawe i wzruszające. Wszyscy kapitanowie chcieliby mówić jednocześnie, chcieliby opowiedzieć swoje morskie przygody i życie rodzinne. Ja część moich morskich przygód opisałem w książce „ Życie marynarskie", a zdarzyło mi się w życiu wiele. Żal tylko, że już więcej nie będziemy dowodzić statkami i przeżywać następnych morskich przygód. Kochałem morze i tęsknię za nim. Moje pływanie po Odrze opisałem w książce „Moja Liga-Moja Odra", a moją pracę, jako Pilota Morskiego w książce „Pilot Morski". Wreszcie opowiedziałem o mieście, w którym się wychowałem i tym co z tego wynikło w książkach: „Moja Chełmża" i „Nasza Chełmża".

**Często zapraszany jestem na różne spotkania, celem opowiadania morskich opowieści.**

Spotykam się z emerytami PŻM, słuchaczami studiów trzeciego wieku i z młodzieżą różnych szkół. Od ponad 30 lat jestem działaczem Ligi Morskiej, przemianowanej na Ligę Morską i Rzeczną. Od 22 lat jestem wiceprezesem Ligi Morskiej i Rzecznej Zachodniopomorskiego Okręgu i corocznym Komodorem Flisów Odrzańskich. Założyłem też w Gimnazjum w Nowym Warpnie koło Ligi Morskiej i Rzecznej. Pani Anna Neugebauer organizuje wiele spotkań, w których uczestniczę, często, jako gawędziarz i literat. Jak widać nie marnuję czasu…

*Teraz plakaty wiszą też w mojej Tawernie.*

*Moje 72 odznaczenia i podziękowania – to wynik 33-letniej społecznej działalności w Lidze Morskiej i Rzecznej.*

*34 statki, na których byłem kapitanem.*

*Koledzy z PSM-ki u mnie w Tawernie. Od prawej: Roman Zborowski, Michał Sadłowski, Wojciech Klimaszewski, Włodzimierz Grycner, Andrzej Robaczyk, Lech Katkowski.*

*Przyjaciele. Od prawej: Mieczysław Samulak, Bogdan Bakuła, Stefan Prytuła. Od lewej: Jacek Chudecki, Zbigniew Zdrowski, Bronisław Jany, Kazimierz Jawor, Włodzimierz Grycner.*

*Koledzy z PSM-ki u mnie w Tawernie. Od lewej: Andrzej Surmacki, Lech Katkowski, Zbigniew Zdrowski, Wojciech Wyganowski, Bogusław Fiuk, Mikołaj Kuszko, Michał Kasprzak, Włodzimierz Grycner, Jacek Sienkiewicz.*

*Od prawej dół: Andrzej Surmacki, Lech Katkowski, Bogusław Fiuk, Jan, Bronisław Jany, Michał Kasprzak, Zbigniew Zdrowski, Roman Zborowski, Wojciech Wyganowski, Michał Sadłowski, Jerzy Byczkowski, Mikołaj Kuszko, Włodzimierz Grycner, Wojciech Klimaszewski.*

*Koledzy z PSM-ki. Od lewej: Lech Katkowski, Jacek Chudecki, Andrzej Surmacki, Zbigniew Zdrowski, Wojciech Wyganowski, Bronisław Jany, Kazimierz Jawor, Światosław Kuźniecow, Włodzimierz Grycner, Wojciech Klimaszewski.*

*Międzynarodową Nagrodę „Conrady 2013" Indywidualności Morskie wręcza mi mój nauczyciel i przyjaciel Kmdr Eugeniusz Koczorowski. Jako Laureat „Conrada" nominował mnie do tej nagrody.*

*Po rozdaniu „Conradów" w gdańskiej tawernie „Zejman". Od lewej: kpt. ż.w. Lech Katkowski, kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner, retman flisacki Mieczysław Łabęcki, kpt. ż.w. Bogusław Fiuk. Siedzi: kmdr Eugeniusz Koczorowski.*

*Koledzy i nauczyciele z PSM-ki u mnie w Tawernie. Od prawej: Andrzej Robaczyk, Michał Sadłowski, Krzysztof Poniński, Bronisław Jany, Andrzej Fiderkiewicz – wykładowca, Kazimierz Jawor, Lech Jasiński – wykładowca.*

# Moje najważniejsze odznaczenia.

*Medal za Ofiarność i Odwagę.*

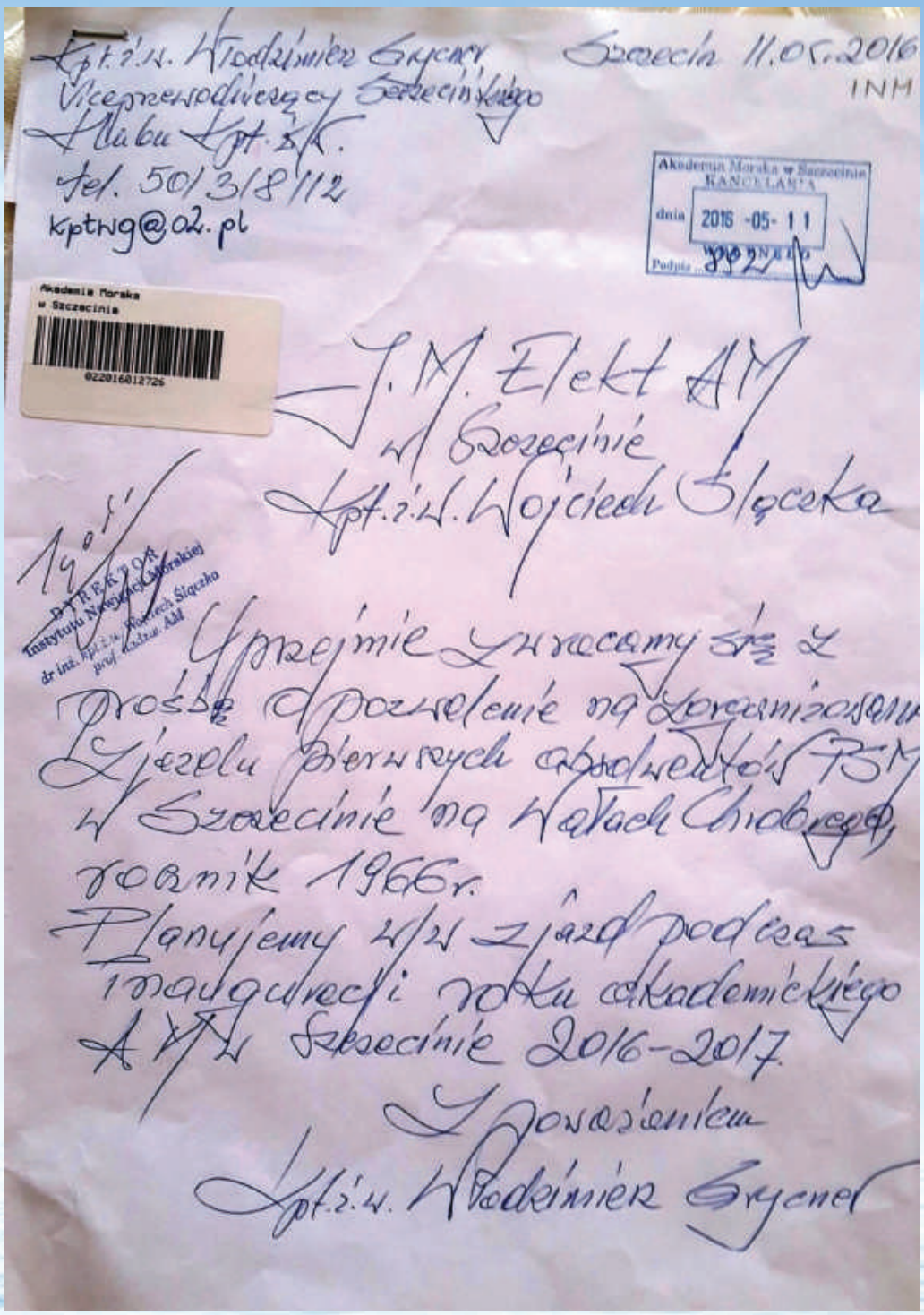
*Złoty Krzyż Zasługi.*

*Krzyż Pro Mari Nostro.*

*Pierścien i Medal Hallera.*

*Międzynarodowa Nagroda „Conrady" Indywidualności Morskie.*

# 50-cio lecie pierwszych absolwentów PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego



Kpt.ż.w. Włodzimierz Gryczka
Wiceprzewodniczący Szczecińskiego
Klubu Kpt. ż/w.
tel. 501 318 112
kptwg@o2.pl

Szczecin 11.05.2016
INM

Akademia Morska w Szczecinie
KANCELARIA
dnia 2016 -05- 11

Akademia Morska
w Szczecinie
0220160012726

J.M. Rektor AM
w Szczecinie
Kpt.ż.w. Wojciech Ślączka

DYREKTOR
Instytutu Nawigacji Morskiej
dr inż. kpt.ż.w. Andrzej Ślączka
prof. nadzw. AM

Uprzejmie zwracamy się z
prośbą o pozwolenie na zorganizowanie
zjazdu pierwszych absolwentów PSM
w Szczecinie na Wałach Chrobrego,
rocznik 1966r.
Planujemy 2/3 zjazd podczas
inauguracji roku akademickiego
AM w Szczecinie 2016-2017.

Z poważaniem
Kpt.ż.w. Włodzimierz Gryczka

W 2016 roku minęło 50 lat pierwszym absolwentom od ukończenia *Peesemki* na Wałach Chrobrego, a ja jej pierwszy absolwent pomyślałem, że znowu trzeba przypomnieć o jej istnieniu. Na ulicy Al. Piastów na murze gmachu dawnej pierwszej *Peesemki,* teraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego wisi tablica z brązu przypominająca korzenie szkolnictwa morskiego w Szczecinie.

*Tablica pamiątkowa PSM na ul. Aleje Piastów.*

Pomyślałem przydałoby się zamocować podobną tablicę na gmachu Akademii Morskiej w Szczecinie na Wałach Chrobrego, przypominającą naszą *Peesemkę.* Od dawna zauważyłem, że liczy się aktualnie tylko Akademia Morska, korzenie szkolnictwa morskiego bywają zapominane. Składa się kwiaty przy tablicy PSM na Al. Piastów, a nie ma miejsca na uczczenie naszej *Peesemki* na Wałach Chrobrego.

Zrobiłem więc zdjęcie tablicy z Al. Piastów, zmieniłem odpowiednio napis i poprosiłem przyjaciela architekta o rozrysowanie projektu naszej tablicy. Z gotowym projektem ruszyłem z prośbą o pozwolenie zawieszenia tablicy do Rektora Akademii Morskiej. Nowy Rektor prof. dr hab. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka z uznaniem zaaprobował moją ideę, ale zaproponował w miejsce tablicy, kamień upamiętniający *Peesemkę.* Uzyskałem też pozwolenie na położenie kamienia od pani Konserwator Miejskiej.

Zacząłem więc szukać odpowiedniego kamieniarza i udało mi się go znaleźć w Policach. Zaprosiłem przyjaciela z *Peesemki* Andrzeja Surmackiego i pojechaliśmy do Polic. Pan właściciel Zakładu Kamieniarskiego „Lastrico" Jan Ziętek zaprowadził nas do kamienia leżącego w polu. Był to piękny głaz, długi na dwa metry i wysoki na półtora, a ważył około osiem ton. Ten wspaniały głaz miał piękną strukturę granitową i gamę różnych kolorów. Był więc wymarzonym naszym „Pomnikiem". Natychmiast zaakceptowaliśmy ten głaz i poprosiliśmy Pana Jana Ziętka, żeby się nim zajął i zrobił z niego nasz *Kamień PSM*.

*Tak sobie kamień leżał w polu.*

*Tak go nabieraliśmy łyżką.*

Właściciel Zakładu Kamieniarskiego „Lastrico" Jan Ziętek podjął się wyszlifowania głazu i wygrawerowania napisu. Przyjaciel architekt dr inż. arch. Wojciech Pawłowski znowu gratisowo wykonał nowy projekt w programie *Corel* i już można było głaz szlifować i grawerować. Inspekcjonowałem prace przy kamieniu systematycznie, zabrałem raz nawet przyjaciela, byłego Rektora WSM doc. mgr kpt.ż.w. Eugeniusza Daszkowskiego, bo zaplanowałem uroczystość odsłonięcia na inaugurację nowego roku szkolnego 2016/17 Akademii Morskiej i chciałem uczulić pana Jana Ziętka do naszego kamienia.

Wreszcie na parę dni przed inauguracją nowego roku szkolnego w AM, kamień był gotowy do przewiezienia na Wały Chrobrego. Pojechaliśmy z Andrzejem Surmackim na inspekcję do Polic i osłoniliśmy folię przykrywającą złoty napis… bardzo nam się spodobał.

Po konsultacjach z Panią Konserwator Miejską i z-cą Kanclerza (wyznaczonym przedstawicielem AM) Panem mgr Leszkiem Seredyńskim ustaliliśmy miejsce położenia *Kamienia PSM* przed AM w ogródku przy kiedyś naszych drzwiach wejściowych do *Peesemki*.

*Parę dni przed przewiezieniem kamienia, przygotowuję miejsce na „Kamień PSM”.*

*Napisałem zaproszenie, wydrukowałem (w ramach sponsorowania) w „Kadruku” i wysłałem gościom oraz wręczyłem osobiście władzom Szczecina.*

**Obserwator morski pisał:**



# Pierwsi absolwenci PSM

**Pół wieku temu mury Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie opuścili pierwsi absolwenci. 46 osób na Wydziale Nawigacyjnym i 57 na Wydziale Mechanicznym.**

PSM w gmachu na Wałach Chrobrego powstała w 1963 roku. Uroczystości związane z oficjalnym otwarciem szkoły odbyły się 10 listopada. W tym dniu PSM otrzymała sztandar szkolny ufundowany przez mieszkańców Szczecina. Na ten sztandar ślubowali pierwsi słuchacze. Nazajutrz w gazetach można było przeczytać: „...Pierwszy rocznik nowej PSM w Szczecinie to wybrańcy Neptuna, garstka szczęśliwców spośród tysięcy chętnych..." Nie było w tym przesady, ponieważ o jedno miejsce ubiegało się 12 osób, niektórzy twierdzą, że nawet 15. Obowiązywał egzamin, wcale nie łatwy, bo pisemny i ustny z matematyki i fizyki. A do tego test psychologiczny.

Pierwsza PSM w Szczecinie zaistniała w roku 1947. Mieściła się w budynku przy al. Piastów. Funkcjonowała tylko do roku 1953. Potem przez dziewięć lat Szczecin nie miał szkolnictwa morskiego. Dopiero w roku 1962 otwarto Szkołę Rybołówstwa Morskiego. W rok później PSM. W 1968 roku utworzono Wyższą Szkołę Morską, która od roku 2004 nosi nazwę Akademia Morska. Tyle krótkiego przypomnienia przed wspomnieniami pierwszych absolwentów PSM.

Na egzaminy przyjechali do Szczecina z całej Polski. O tym, że jest nabór do nowej PSM, dowiedzieli się z lokalnej prasy w swoich miejscowościach, lub z miesięcznika „Morze", powszechnie wówczas czytanego.

– Przyjechałem do Szczecina spod Torunia. Na Wałach Chrobrego zobaczyłem tłum chłopaków takich jak ja, trochę wystraszonych, trochę zaciekawionych – wspomina kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner, autor marynistycznych książek. – Dowiedziałem się, że to są kandydaci do PSM. Chciałem zrezygnować, bo wydawało mi się, że nie mam szans przy takiej konkurencji, ja, chłopak ze środkowej Polski, który nawet morza nie widział. Na szczęście tego nie zrobiłem, egzamin bez trudu zdałem. A potem spełniły się moje marzenia. Zostałem kapitanem, zobaczyłem kawał świata. I ciągle błogosławię ten dzień, w którym podjąłem decyzję o nauce w szkole morskiej.

Burty „Daru" myją ze stelingów: H. Maziarz, W. Grycner, L. Paczoski, F. Walkowski, Z. Woźniak, S. Szkaltecki, K. Kogut i B. Fiuk.

Nasza grupka na „Piastach"

– Szkoła była skoszarowana. Nie było żadnych klas, grup, tylko plutony jak w wojsku – opowiada Kazimierz Jawor. – Raz w tygodniu mieliśmy studium wojskowe. W jednym budynku znajdowały się sale wykładowe i internat. W nim musieli mieszkać wszyscy, także koledzy ze Szczecina.

W internacie obowiązywały surowe zasady. O szóstej pobudka, gimnastyka na zewnątrz niezależnie od pogody, słanie piętrowych żelaznych łóżek, sprzątanie sal. Śniadanie. Kawałeczek margaryny i topionego serka nazywanego „mordosklejką", trochę marmolady, zbożowa kawa. Potem był apel, a o ósmej zaczynały się zajęcia. Drugi apel był o godzinie 22. Obowiązywały mundurki i zakaz samowolnego opuszczania internatu. Wychodziło się na przepustkę, a na nią trzeba było zasłużyć. Przed wyjściem dyżurny sprawdzał stan umundurowania, czystość butów. Najbardziej dotkliwą karą za różne przewinienia było „bw", czyli „bez wyjścia".

Młodość i młodzieńcze przeżycia się idealizuje. To normalne. Ale po latach absolwenci, dziś starsi panowie z bogatym bagażem doświadczeń, zapewniają, że to skoszarowanie, rygor i twarde zasady nauczyły ich odpowiedzialności, życiowej zaradności, dyscypliny. Nauczyły przyjaźni, solidarności, umiejętności funkcjonowania w dużej grupie na małej przestrzeni. A także nauczyły szacunku do munduru i morskich tradycji. Podkreślają, że szkoła pod każdym względem, merytorycznym i psychicznym, przygotowała ich do pracy na statkach. Radzili sobie na starych masowcach i na nowoczesnych panamaxach oraz tankowcach. Radzili sobie w

cd. na str. 38 ▶

▶ dok. ze str. 37

morskim pilotażu i we własnych firmach. Doskonałą opinię mieli mechanicy.

Zmarły niedawno Stanisław Kuszmider (w PSM kierownik Wydziału Mechanicznego, a potem prodziekan) tak powiedział w czasie jubileuszowego spotkania absolwentów: „Byliście tą kadrą morską, która przyczyniła się do rozwoju polskiej floty. Byliście dobrzy. Cenili was nie tylko polscy armatorzy. Dobrze o was mówiono, rozsławialiście Polskę na świecie".

Dziś we flocie krajowej i zagranicznej pracują synowie pierwszych absolwentów PSM. Są kapitanami, mechanikami.

W pierwszym roku funkcjonowania PSM pomoce naukowe były bardziej niż skromne, ale wykładowcy robili wszystko, by słuchacze zrozumieli nawet najbardziej zawiłe rzeczy. Absolwenci zapewniają, że ich wykłady pamiętają do dziś. Lech Jasiński (późniejszy kapitan i wieloletni dowódca promów) uczył astronawigacji, Zbigniew Bargielski (późniejszy główny nawigator PŻM) uczył nawigacji, Bernard Wiśniewski przybliżał tajniki meteorologii i oceanografii, a Franciszek Makarewicz (późniejszy dyrektor PŻM) – instrumentów nawigacyjnych. Ówczesny dyrektor PŻM, Ryszard Karger miał zajęcia z ekonomiki transportu morskiego.

– Pamiętam, jak któregoś razu w czasie wykładu ktoś wszedł na salę i coś szeptem przekazał dyrektorowi – opowiada kpt. Krzysztof Poniński. – Ten zbladł i powiedział, że musi natychmiast wracać do biura, bo dostał wiadomość, że zatonął statek „Nysa". Dla nas to też był szok. Wkrótce dowiedzieliśmy się, że zginęła cała załoga. Wówczas była to największa katastrofa w polskiej flocie.

– Dla mnie wzorem człowieka i kapitana był Zbigniew Bargielski – mówi kpt. Bogusław Fiuk. – Miałem z nim zajęcia, a także jako początkujący oficer odbyłem z nim kilka rejsów. Wiele się od niego nauczyłem.

Podczas wykładu z astronawigacji: kpt. ż.w. Lech Jasiński i słuchacze: W. Grycner, K. Jawor, M. Kuszko i L. Katkowski

Kiedy po latach otrzymałem dyplom kapitana żeglugi wielkiej, poszedłem mu osobiście podziękować.

Trzy lata temu w 50. rocznicę powstania PSM odbył się zjazd absolwentów pierwszego rocznika. Spotkali się w dawnych szkolnych murach, robili pamiątkowe zdjęcia, wspominali lata szkolne, zawodowe i kolegów, którzy odeszli na wieczne wachty. Cieszyli się, że mimo upływu lat przetrwały przyjaźnie zapoczątkowane przed półwieczem.

Z okazji tamtego jubileuszu w Akademii Morskiej (z inicjatywy kpt. W. Grycnera) zawisło ogromne tableau pierwszego rocznika PSM przy Wałach Chrobrego. Pojawiły się dwie gabloty poświęcone PSM, a w Sali Tradycji – pamiątkowy plakat. W tym roku, w dniu inauguracji roku akademickiego w AM, zostanie przed budynkiem uroczyście odsłonięty kamień z pamiątkową tabliczką.

„To wielu ludziom będzie przypominać, że w gmachu przy Wałach Chrobrego istniała Państwowa Szkoła Morska. A nie wszyscy o tym pamiętają. Niektórzy, nawet z branży morskiej, uważają, że PSM była tylko przy al. Piastów" – mówią absolwenci.

KRYSTYNA POHL

*Kamień wyszlifowany i wygrawerowany leży jeszcze w Policach.*

*Zamówiłem dźwig i załadowaliśmy go.*

Udało się bezpiecznie przewieźć i rzucić kamień w przygotowane miejsce. Miejsce pod nasz kamień przygotował wraz ze swoimi pracownikami mój przyjaciel absolwent naszej *Peesemki* Andrzej Surmacki. Przygotował też tubę tytanową, do której wrzuciliśmy „Akt Erekcyjny", zdjęcia z *Peesemki* i drobne pieniążki z 2016 roku.

**Kurier Szczeciński pisał:**

*Gmach Akademii Morskiej w Szczecinie był w przeszłości siedzibą Państwowej Szkoły Morskiej.* Fot. Robert STACHNIK

Zjazd absolwentów PSM w Szczecinie

# Odsłonią pamiątkowy kamień

**PRZED głównym gmachem Akademii Morskiej w Szczecinie w najbliższą sobotę (1 października) odbędzie się wyjątkowa uroczystość. Nastąpi odsłonięcie kamienia z okolicznościowym napisem upamiętniającego fakt, że kiedyś mieściła się tu Państwowa Szkoła Morska.**

– UZYSKALIŚMY pozwolenie miejskiego konserwatora zabytków na położenie „Kamienia PSM" przy drzwiach wejściowych do gmachu na Wałach Chrobrego – informuje kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner, który jest szefem komitetu organizacyjnego obchodów 50-lecia Państwowej Szkoły Morskiej. W 1966 roku bowiem jej pierwszy rocznik opuścił mury uczelni.

Organizatorzy na sobotnią uroczystość szczególnie zapraszają absolwentów PSM, którzy studiowali w latach 1963-66. Odsłonięcie pamiątkowego kamienia, z udziałem pocztu sztandarowego, zaplanowano na godz. 10. Później odbędzie się spotkanie absolwentów i zaproszonych gości w Klubie pod Masztami. Przewidziano też prezentację tableau absolwentów PSM – wydziału nawigacyjnego i mechanicznego, rocznika 1963-66.

– Prosimy absolwentów i gości o nieco wcześniejsze przybycie na uroczystości – apeluje st. oficer mech. Janusz Ciechański z komitetu organizacyjnego.

Działający w Stowarzyszeniu Starszych Oficerów Mechaników Morskich J. Ciechański swoją edukację morską również rozpoczął w 1963 r. w szczecińskiej PSM.

– Studiowałem na Wydziale Mechanicznym, w czasach gdy reaktywowano szkolnictwo morskie na Pomorzu Zachodnim dla potrzeb Polskiej Marynarki Handlowej – wspomina. – Dyrektorem szkoły był wówczas kpt. ż.w. Zbigniew Szymański, a kierownikiem Wydziału Mechanicznego – zmarły w tym roku prof. Stanisław Kuszmider. Nasz pierwszy rocznik i późniejsze mają swój znaczny udział w urządzaniu sal wykładowych, laboratoriów i pomieszczeń mieszkalnych gmachu, który stał się siedzibą PSM. Pomagaliśmy w transporcie ławek, krzeseł, łóżek, eksponatów, aparatury i innego sprzętu. Wszystko to odbywało się pod kierunkiem krystalizującej się kadry dydaktyczno-wychowawczej i administracyjnej, która później stanowiła trzon rozwijającego się wyższego szkolnictwa morskiego w naszym regionie.

Jak dodaje J. Ciechański, pomimo różnych trudności organizacyjnych i niedostatków nauczanie przebiegało sprawnie.

– Pierwszy rok studiów odbywał się w gmachu, drugi głównie na statkach – znanej, wówczas nowoczesnej, serii B-512 typu „Kolejarz", wchodzących stopniowo do eksploatacji – przypomina. – Trzeci i ostatni rok edukacji ponownie przebiegał na lądzie. Po tych trzech latach nauki byliśmy gotowi do podjęcia pracy zawodowej na morzu. Absolwenci PSM z Wałów Chrobrego znaleźli natychmiast zatrudnienie na statkach, głównie w Polskiej Żegludze Morskiej. Pamiętam, że opinia armatorów na temat naszego przygotowania zawodowego była bardzo pozytywna.

Nic dziwnego, bo absolwentów PSM wyróżniała pracowitość i wielkie przywiązanie do wykonywanego zawodu, entuzjazm w pracy, połączony z odpowiedzialnością. Większość z nich podnosiła później swoje kwalifikacje, by sprostać coraz większym wymaganiom w pracy przy obsłudze bieżącej statku, jak i jego konserwacji czy remoncie. Absolwenci PSM zasilili też kadrę lądową, m.in. w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej czy w szkolnictwie morskim.

**Elżbieta KUBOWSKA**

- Uzyskaliśmy pozwolenie miejskiego konserwatora zabytków na położenie *Kamienia PSM* przy gmachu na Wałach Chrobrego – informuje kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner, który jest szefem komitetu organizacyjnego obchodów 50-lecia Państwowej Szkoły Morskiej. W 1966 roku jej pierwszy rocznik opuścił mury uczelni.

Organizatorzy na sobotnią uroczystość zapraszają absolwentów PSM, zwłaszcza tych, którzy uczęszczali do niej w latach 1963-66.

Odsłonięcie pamiątkowego kamienia zaplanowano na godz. 10. Udział w tym wydarzeniu potwierdził prezydent Szczecina. Około godz. 10.40 nastąpi przemarsz na inaugurację roku akademickiego w szczecińskiej Akademii Morskiej (uroczystości rozpoczną się o godz. 11 u stóp Wałów Chrobrego). Później odbędzie się spotkanie absolwentów i zaproszonych gości w budynku AM.

**Tekst i fot. (ek)**

*Kamień już na Wałach Chrobrego. Z Andrzejem Surmackim prezentujemy „Akt Erekcyjny”. „Akt Erekcyjny” w tytanowej tubie zamurowaliśmy po kamieniem.*

Kiedy dźwig opuszczał kamień, nagle wysunął się z szelek i runął prosto w wykopaną przez pracowników Andrzeja Surmackiego dziurę. Wpadł dokładnie tam gdzie chcieliśmy.

*Od lewej absolwenci PSM: Andrzej Kasprzycki, Bogusław Fiuk, Andrzej Surmacki, Włodzimierz Grycner.*

*Zabetonowaliśmy z Andrzejem Surmackim zalutowaną tytanową tubę z „Aktem Erekcyjnym”, zdjęciami i drobnymi pieniążkami z 2016 roku.*

Kurier pisał:

24kurier.pl WYDAR

# Głaz upamiętni szkołę morską

▲ Przed głównym gmachem Akademii Morskiej w Szczecinie na Wałach Chrobrego położono wczoraj sześciotonowy głaz z napisem upamiętniającym Państwową Szkołę Morską, która w latach 1963-72 mieściła się w tym budynku. W sobotę (1 października) o godz. 10 nastąpi uroczyste odsłonięcie kamienia. Zaplanowano też spotkanie absolwentów PSM, zwłaszcza z pierwszego rocznika, którzy opuścili mury szkoły w 1966 roku, czyli 50 lat temu. Inicjatorem położenia pamiątkowego głazu jest kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner (na zdjęciu – pierwszy z lewej). **(ek)**

Fot. Elżbieta KUBOWSKA

*Przy Kamieniu PSM stoją od prawej: absolwenci PSM: Andrzej Surmacki, Wojciech Klimaszewski, Andrzej Kasprzycki, Bogusław Fiuk, Włodzimierz Grycner.*

*Powitanie przez kpt.ż.w. kpt. ż.ś. pilota morskiego inż.* Włodzimierza Grycnera. *W poczcie sztandarowym stoją od prawej: kpt.ż.w. Mirosław Folta, kpt.ż.w. Lech Katkowski, mgr inż. st.mech.okręt. Janusz Ciechański, (w mundurku PSM -1 rok - widoczny częściowo) st. mech. okręt. Michał Kasprzak.*

W imieniu absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie na Wałach Chrobrego, przywitałem wszystkich obecnych, naszych profesorów, wychowawców, absolwentów PSM i szanownych gości. Następnie dodałem: „szczególnie witamy Pana Ministra Pawła Brzezickiego, Pana Prezydenta Miasta Szczecina Piotra Krzystka. Witamy Przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego, Marszałkowskiego i władz Szczecina. Dziękujemy Panu Rektorowi Akademii Morskiej prof. nadzw. dr. hab. inż. kpt.ż.w. Wojciechowi Ślączce za umożliwienie i pomoc w położeniu *Kamienia PSM* upamiętniającego naszą uczelnię. Proszę naszego wychowawcę kpt.ż.w. Józefa Gawłowicza o wygłoszenie mowy wstępnej”.

*Mowa wstępna kpt.ż.w. Józefa Gawłowicza.*
*Od prawej stoją: Prorektor ds. Nauczania dr inż. Agnieszka Deja, Prorektor ds. Morskich dr inż. kpt.ż.w. Andrzej Bąk, Minister GMiŻŚ Paweł Brzezicki, Ks. Stanisław Flis, mgr Mieczysław Głuszko - Kierownik akademika PSM, Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek, prof. nadzw. dr hab. inż. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka - Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie 2016-, prof. nadzw. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej - 1978-1984 oraz 1990-1996, doc. mgr kpt. ż.w. Eugeniusz Daszkowski - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej – 1972-1978, kpt.ż.w. inż. Lech Jasiński - wykładowca astronawigacji w PSM, kpt.ż.w. kpt.ż.ś. pilot morski inż. Włodzimierz Grycner, kpt.ż.w. Jan Prüffer - Kierownik praktyk, kpt.ż.w. inż. Józef Gawłowicz - Kierownik praktyk w PSM.*

*Odsłonięcie „Kamienia PSM" od prawej: Prezydent Szczecina Piotr Krzystek, Minister GMiŻŚ Paweł Brzezicki, prof. nadzw. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej, kpt.ż.w. kpt.ż.ś. pilot morski inż. Włodzimierz Grycner, prof. nadzw. dr hab. inż. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka - Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie 2016 -.*

*„Kamień PSM" poświęcił Ks. Stanisław Flis.*
*Od prawej stoją: Prorektor ds. Nauczania dr inż. Agnieszka Deja, Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek, mgr Mieczysław Głuszko-kierownik internatu PSM, Minister GMiŻŚ Paweł Brzezicki, prof. nadzw. dr hab. inż. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka - Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie 2016 -, doc. mgr kpt. ż.w. Eugeniusz Daszkowski - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej – 1972-1978, prof. nadzw. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej - 1978-1984 oraz 1990-1996, kpt.ż.w. inż. Lech Jasiński - wykładowca astronawigacji w PSM, kpt.ż.w. inż. Józef Gawłowicz - kierownik praktyk w PSM, kpt.ż.w. Jan Prüffer - - kierownik praktyk PSM.*

*Przemówienia Ministra GMiŻŚ Pawła Brzezickiego*
*i Prezydenta Miasta Szczecin Piotra Krzystka.*

*Kwiaty składają: Pan Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek i Przewodniczący Rady Pracowniczej PŻM kpt.ż.w. Mirosław Folta. W Poczcie Sztandarowym (w mundurku PSM -1 rok) st. mech. okręt. Michał Kasprzak.*

*Prezentuję „Akt Erekcyjny”.*

*Wręczam „Akt Erekcyjny” Ministrowi GMiŻŚ Pawłowi Brzezickiemu.*
*Obok stoją: prof. nadzw. dr hab. inż. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka - Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie 2016-, doc. mgr kpt. ż.w. Eugeniusz Daszkowski - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej – 1972-1978, prof. nadzw. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej - 1978-1984 oraz 1990-1996, kpt.ż.w. inż. Lech Jasiński - wykładowca astronawigacji w PSM, kpt.ż.w. inż. Józef Gawłowicz - kierownik praktyk w PSM.*

*Absolwenci Peesemki przy kamieniu.*

*Absolwenci i wykładowcy Peesemki przy kamieniu.*

*Absolwenci i wykładowcy Peesemki przy kamieniu.*

*Plakat, który został włożony do tuby tytanowej razem z „Aktem Erekcyjnym” i pieniążkami.*

# Akt Erekcyjny

upamiętniający położenie głazu przy Państwowej Szkole Morskiej
w Szczecinie na Wałach Chrobrego
1 października 2016 roku

*Pamięć rzeczy ludzkich szybko przemija, przeto słusznym jest zwyczaj utrwalania na piśmie ważniejszych zdarzeń, aby przekazać ich znaczenie następnym pokoleniom. Tą myślą powodowani spisujemy niniejszy dokument.*

Z inicjatywy absolwenta Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie na Wałach Chrobrego rocznik 1966,

kpt. ż.w. kpt. ż.ś. pilota morskiego inż. Włodzimierza Grycnera,

absolwenci PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego roczników 1963–1972 postanowili upamiętnić wyżej wymienioną szkołę położeniem głazu w ogrodzie przy drzwiach swojej uczelni.

Na głazie wygrawerowano napis
**W TYM BUDYNKU**
**W LATACH 1963–1972**
**MIEŚCIŁA SIĘ**
**PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA**

Inicjatora czynnie wspomagali: JM Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie prof. dr hab. kpt. ż.w. Wojciech Ślączka, kpt. ż.w. inż. pilot pełnomorski Józef Gawłowicz, mgr inż. Leszek Seredyński, dr inż. arch. Wojciech Pawłowski, mgr Mariusz Kotarski Drukarnia „Kadruk" oraz absolwent PSM rocznik 1966 Andrzej Surmacki, a duchem i sercem wszyscy absolwenci.

Środki finansowe uzyskano ze składek absolwentów PSM.

Wykonawcą napisu na głazie jest Zakład Kamieniarski „Lastrico" Jan Ziętek.

Poświęcenia Aktu Erekcyjnego dokonał ks. Stanisław Flis.

Dla udokumentowania tych faktów oraz pozostawienia świadectwa potomnym akt ten podpisali:

JM Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie prof. dr hab. kpt. ż.w. Wojciech Ślączka,
kpt. ż.w. kpt. ż.ś. pilot morski inż. Włodzimierz Grycner,
kpt. ż.w. inż. pilot pełnomorski Józef Gawłowicz,
dr inż. arch. Wojciech Pawłowski,
mgr inż. Leszek Seredyński,
absolwent PSM Andrzej Surmacki.

*Napisałem i wydrukowałem w „Kadruku" u sponsorującego przyjaciela Mariusza Kotarskiego „Akt Erekcyjny". Następnie zebrałem na nim podpisy czynnie mnie wspomagających w położeniu kamienia. Akt ten, razem z plakatem i drobnymi monetami z 2016 roku został zabetonowany w tytanowej tubie pod „Kamieniem PSM".*

Uroczystość upamiętniająca *Peesemkę* była piękna! Po moim powitaniu gości i absolwentów oraz mowie wstępnej kpt.ż.w. inż. Józefa Gawłowicza, nastąpiło odsłonięcie „Kamienia PSM" w którym brali udział: Prezydent Szczecina Piotr Krzystek, Minister GMiŻŚ Paweł Brzezicki, prof. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak - Rektor Wyższej Szkoły Morskiej, kpt.ż.w. kpt.ż.ś. pilot morski inż. Włodzimierz Grycner, prof. nadzw. dr hab. inż. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka - Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie 2016. Następnie duszpasterz marynarzy ks. Stanisław Flis poświecił „kamień". Kwiaty pod kamieniem złożyli: Pan Prezydent Miasta Szczecina Piotr Krzystek i Przewodniczący Rady Pracowniczej PŻM kpt.ż.w. Mirosław Folta. Okolicznościowe przemówienia wygłosili Minister GMiŻŚ Paweł Brzezicki i Prezydent Miasta Szczecin Piotr Krzystek. Następnie gościom i absolwentom PSM zaprezentowałem i wręczyłem 30-ci pamiątkowych „Aktów Erekcyjnych" zamurowanych pod kamieniem. Nagle z tłumu około 200-tu gości i absolwentów znajoma koleżanka Ania wręczyła mi butelkę szampana. Radośni absolwenci zebrali się przy kamieniu, butelkę z hukiem otworzyliśmy, poleliśmy szampanem kamień i parę łyczków wypiliśmy. Michał Kasprzak zakręcił resztki w butelce i z wielkim aplauzem dokończył z toastem: „Za naszą *Peesemkę*!". Następnie ruszyliśmy do Akademii Morskiej, gdzie nasi koledzy z roku, Pierwsi Absolwenci Wydziału Mechanicznego PSM w Szczecinie, odsłonili w obecności Ministra GMiŻŚ Marka Gróbarczyka i prof. nadzw. dr. hab. inż. kpt.ż.w. Wojciecha Ślączki - Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie 2016- swoje tableau. Przedstawiciel absolwentów st.mech. okręt. Jerzy Sobolewski wręczył prof. nadzw. dr. hab. inż. kpt.ż.w. Wojciechowi Ślączce - Rektorowi Akademii Morskiej w Szczecinie zabytkowy log. Następnie udaliśmy się na uroczystości inauguracyjne Akademii Morskiej w Szczecinie.

*Odsłonięcie Tableau pierwszych absolwentów Wydziału Mechanicznego PSM w Szczecinie.*

## Lista pierwszych absolwentów wydziału mechanicznego PSM w Szczecinie 1966 r.

1. Andrzejewski Marek
2. Biedrzycki Kazimierz
3. Buczkowski Mieczysław
4. Burlita Janusz
5. Burnejko Edward
6. Chełstowski Henryk
7. Ciechański Janusz
8. Daćko Bogdan
9. Dudek Janusz
10. Dudziński Tadeusz
11. Eberlein Witold
12. Gapiński Stanisław
13. Gawlik Mieczysław
14. Giętkowski Jan
15. Graca Jerzy
16. Hazubski Bogumił
17. Hrycyna Mirosław
18. Janerka Bogusz
19. Jaroszewicz Ryszard
20. Jurecki Roman
21. Kanarek Roman
22. Kapel Józef
23. Katkowski Hieronim
24. Kiepas Bogdan
25. Klimowicz Gustaw
26. Kłos Edward
27. Kłosowski Bogusław
28. Kucharski Stanisław
29. Kufel Tadeusz
30. Lehner Ludwik
31. Lewandowski Czesław
32. Lickiewicz Romuald
33. Major Marek
34. Mańka Bogdan
35. Mąkosa Ryszard
36. Ołeniak Jerzy
37. Orzechowski Jerzy
38. Paśko Zygmunt
39. Piotrowski Piotr
40. Pliszka Antoni
41. Płocharski Jerzy
42. Polak Stefan
43. Pomorski Krzysztof
44. Przasnek Jan
45. Przybyt Jerzy
46. Rutowicz Stanisław
47. Sadek Wojciech
48. Skiba Czesław
49. Sobolewski Jerzy
50. Student Mieczysław
51. Szekalski Lucjan
52. Szeremeta Edward
53. Schmidt Bronisław
54. Szoka Antoni
55. Ulman Lech
56. Wielopolski Ignacy
57. Witkowski Jerzy
58. Wrzesiński Jerzy
59. Zadrożny Jerzy
60. Zathey Marian
61. Zebko Jan
62. Zgrych Ryszard
63. Zuska Józef

*W obecności Ministra GMiŻŚ Marka Gróbarczyka Absolwent PSM St.mech. okręt. Jerzy Sobolewski wręcza pamiątkowy zegar prof. nadzw. dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciechowi Ślączce - Rektorowi Akademii Morskiej w Szczecinie 2016.*

Po odsłonięciu naszego *Kamienia PSM* i Tableau Pierwszych Absolwentów Wydziału Mechanicznego PSM w Szczecinie udaliśmy się na uroczystości inauguracyjne Akademii Morskiej, a następnie pierwsi absolwenci PSM na Wałach Chrobrego zebrali się w AM, aby uczcić 50-cio lecie ukończenia *Peesemki.* Wszyscy opowiedzieli krótko o swoim życiu i odśpiewali „Sto lat" dla swoich nauczycieli. Uczestniczący nauczyciele mieli łzy w oczach.

*Spotkanie pierwszych absolwentów PSM na Wałach Chrobrego w Szczecinie rocznik 1966.*

*Spotkanie pierwszych absolwentów PSM na Wałach Chrobrego w Szczecinie rocznik 1966.*

A potem absolwenci PSM z różnych lat spotkali się w restauracji „U Wyszaka”, gdzie wspominali dawne dobre czasy przy piwku i golonce.

*Pierwsi absolwenci PSM w Szczecinie na Wałach Chrobrego, 50 lat po ukończeniu Szkoły.*

**Kurier Szczeciński napisał:**

## Kamień PSM odsłonięty

**W gmachu przy Wałach Chrobrego w Szczecinie, w którym dziś się mieści Akademia Morska, w latach 1963-1972 była siedziba Państwowej Szkoły Morskiej. Przypomina o tym pamiątkowy głaz z okolicznościowym napisem, odsłonięty w sobotę (1 października) przy budynku.**

Podczas uroczystości podkreślano, że w PSM kształcili się przyszli marynarze, którzy często zasilali załogi statków Polskiej Żeglugi Morskiej.

- Moi wychowankowie pochodzili z selekcji, ośmiu, dziewięciu przypadało na jedno krzesełko - wspominał kpt. ż.w. inż. Józef Gawłowicz, którego barwne anegdoty z tamtych lat rozweseliły przybyłych gości i absolwentów PSM. *Kamień* odsłonili kapitanowie żeglugi wielkiej Włodzimierz Grycner (pomysłodawca i organizator tej formy upamiętnienia PSM), prof. nadzw. dr hab. inż. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka (Rektor Akademii Morskiej w Szczecinie od 2016 r.) i prof. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak (były rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie). Do udziału w ceremonii zaproszono też wiceministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Pawła Brzezickiego oraz prezydenta Szczecina Piotra Krzystka.

Pamiątkowy głaz został poświęcony przez ks. Stanisława Flisa, duszpasterza ludzi morza. Następnie przewodniczący Rady Pracowniczej PŻM kpt. ż.w. Mirosław Folta oraz prezydent Piotr Krzystek złożyli przy kamieniu wiązanki kwiatów. Kapitan Grycner wręczył gościom kopie aktu erekcyjnego, jaki umieszczono wcześniej pod głazem. Nie zabrakło też szampana, którym na koniec „ochrzczono" kamień.

Warto dodać, że na tej sympatycznej uroczystości pojawiło się wielu absolwentów PSM z pierwszego rocznika, który opuścił mury gmachu na Wałach Chrobrego, czyli w roku 1966. Z okazji 50-lecia spotkali się później w swoim gronie, wspominając młodzieńcze lata. Przybyło też wielu absolwentów innych roczników PSM.

*Zdjęcia, które ukazały się w Kurierze Szczecińskim.*

KURIER MORSKI

Kurier • 20 PAŹDZIERNIKA 2016 r. • 13

W uroczystości kamienia wzięli udział m.in. wiceminister Obrony Narodowej Czesław Mroczek

Tu była Państwowa Szkoła Morska

# Kamień przypomina

**DZIŚ są w wielu emerytami, nie porzucili aktywności. Wielu dzieli w różnych zawodowych. Absolwenci pierwszego rocznika Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie spotkali się niedawno i wspominali młodzieńcze lata. Wzięli też udział w szczególnej odsłonięciu pamiątkowego głazu z napisem głoszącym, że w gmachu przy Wałach Chrobrego, w którym dziś się mieści Akademia Morska, w latach 1963-1972 była siedziba PSM.**

— ZAUWAŻYŁEM, że zapomina się o Państwowej Szkole Morskiej, dlatego postanowiłem coś zrobić, by temat wrócił jako temat do dyskusji na spotkaniach absolwentów tej. Uważałem, że Akademia Morska, która się mieści przy ulicy Pawła, ma tam swoją tablicę, przy której co roku składa się kwiaty. A nasza? Najpierw pomysł objęcia pamiątkowej tablicy, potem kilka spotkań, uzgodnienia, załatwienie kilku formalności. Obok są galerie, w nich wystawiane są obrazy. Niedawno swoją tablicę pamiątkową. Teraz wymarzony pamiątkowy kamień.

Kapitan Grynner opowiadał, jak wspólnie z ppłk. z w. Józefem Gaudynem starali się uporządkować PSM. Najpierw zapoznawali wykonać tablicę, ale ostatecznie zdecydowano, że będzie to głaz. Odpowiedni znaleźli w pobliżu kamieniołomów Pazdelin koło Police. Tam wtedy wmurowano pamiątkowy napis.

— Przy pomocy pomagał dr inż. Wojciech Pankowski — dodał W. Grynner. — Drukarnia „Kadrok" na darmo wykonała „ale oryginał", który w zamian za kilka został zwrócony nam kamieniem.

W „Kadrku" powstały też kopie tego dokumentu, które otrzymali goście uroczystości odsłonięcia głazu. Dodajmy, że pomnik z „Akcent przygotował w ubiegłym roku, a w 2016 roku i płakat na zdjęciami absolwenty PSM ozdobi tak ważną pamiątkę. Wzięli udział w przygotowaniu tej uroczystości przedstawiciele Akademii Morskiej, Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów Marynarki Wojennej, Stowarzyszenia Absolwentów Akademii Morskiej, Stowarzyszenia Oficerów Rezerwy Marynarki Wojennej.

Akademii Morskiej. Pomógł w tym absolwent PSM Andrzej Szymański z sklepu budowlanego. Wszystkie te działania odbyły się i pomyślnie.

— Moi wychowankowie postanowili zrealizować swoim obowiązkiem przypadało na jubileuszowe – wspominał Józef Gawlikowski, którego harcerze szczepiły z latami lat, rozwieszali ty przybrzeże na uroczystości gości i absolwentów.

Kamień odsłonili: Kapitan Grynner, W. Grynner i Aleksander Walczak (były rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie). Do tablicy w czerwonych zapomnienia tak wiernie ludzie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Pawła Bronisławskiego oraz prezydenta Szczecina Piotra Krzystka. Przy głazie stanął poczet sztandarowy grupa ku Stanisława Filasa, dowódcy w Szkole morza. Nadszedł przewidywany Rodzi Państwowej Szkoły Morskiej. Pan Grzegorz Bojarski z Mrzeżyna, który na uroczystości przywiózł kolekcję. Nie zabrakło też szampana, którym wznoszono „okrętowe" kamień.

Pomysłodawcy PSM z pierwszego rocznika Mirę opowiedzieli mury gościom na Wałach Chrobrego, czyli w roku 1966, z okazji 50-lecia spotkali się w swoim gronie. W połowie z nich AM kilkudziesięcioma gośćmi w nie wiele spowiadało o swoim życiu zawodowym i rodzinnym. Większość zarządzała działach PSM, głównie w tego amatora długo lata. Należy do nich Jacek Jerzy Chmielnicki, który na uroczystości przybył aż z Kanady, skąd regularnie przyjeżdża na zjazdy.

Wśród obecnych na uroczystości byli również przedstawiciele Polski, ale wielu z nich mieszka w Szczecinie. Pracują rzadziej, działają w innych organizacjach, nie tylko morskich.

Wśród obecnych na uroczystości byli również przedstawiciele Polski, ale wielu z nich mieszka w Szczecinie. Pracują rzadziej, działają w innych organizacjach, nie tylko morskich.

Tekst i fot. ELŻBIETA KUBIŃSKA

Nasze na głazie

Absolwenci PSM przed siedzibą Akademii Morskiej

Fotokron. Wspólnota Akademii Morskiej w Szczecinie

Jak pamiętamy, w sali lekcyjnej wspomnienia

Dla upamiętnienia *Kamienia PSM* zebrałem podczas szlifowania kawałki kamienia i umieściłem je w szklanych szkatułkach. Do kilkunastu szkatułek wsadziłem też różne zdjęcia z uroczystości odsłonięcia *Kamienia PSM*. Tak wykonane przeze mnie szkatułki wręczyłem gościom, wykładowcom i absolwentom PSM.

*Przód i tył jednej ze szkatułek.*

Absolwenci i wykładowcy PSM w Szczecinie, a nawet obcy ludzie byli bardzo zadowoleni z faktu upamiętnienia naszej uczelni.

A oto kilka z wielu gratulacyjnych e-maili:

*Proszę przyjąć w imieniu całej rodziny Maciejewiczów serdeczne życzenia i gratulacje z okazji, odsłonięcia i poświęcenia pamiątkowego kamienia upamiętniającego historię Szkoły Morskiej.*

*W imieniu rodziny* ***Olgierd Matyjewicz-Maciejewicz***

*Panie Kapitanie! Pomysł Pana został zrealizowany. Wszyscy Internauci dowiedzieli się o istnieniu Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Teraz czekamy na relację z uroczystości tego historycznego dla miasta Szczecina wydarzenia. Ahoj!*

***Janina Nowacka***.

*Włodku,*

*Wielkie gratulacje, tak jak już Tobie gratulowałem ponownie jestem pod wrażeniem wspaniałej inicjatywy i wielkiego zaangażowania w dzieło, które udało się ukończyć dla upamiętnienia nas wszystkich Słuchaczy PSM-ki lat 63-72. Myślę, że moje zdanie podzielą Koledzy tych roczników.*

*A Włodku ile trzeba było zabiegów dokonać w tym przedsięwzięciu to Niewielu z nas ma pojęcie.*

*Jeszcze raz gratulacje, tak trzymać.*

***Mirosław Folta.***

*Panie Kapitanie! Pomysł Pana spowodował, że bardzo oryginalnie i elegancko upamiętnione zostanie funkcjonowanie Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Kolejne pokolenia Szczecinian i nie tylko, o tym będą wiedziały. Gratuluję i serdecznie pozdrawiam. Ahoj!*

***Janina Nowacka.***

*Super! Bardzo oryginalnie i elegancko! Gratuluję pomysłu! Panie Kapitanie, za co Pan się nie weźmie, to doprowadzi do wspaniałego końca. Ten kamień i uroczystość upamiętniająca powstanie Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie wraz ze zjazdem jej Absolwentów jest tylko jednym z przykładów Pana działalności. Wierzę w to, że uroczystość będzie bardzo podniosła, a wdzięczność Obecnych ogromna. Pamięć o Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie zostanie na pokolenia. Jeszcze raz gratuluję i serdecznie pozdrawiam. Ahoj!*

***Janina Nowacka.***

*Dasz radę Włodku go podnieść? Gratuluję! Ahoj!*
*Wyszło WSPANIALE! Dzięki Włodku za inicjatywę!*

***Julitta Surmacka**.*

*Gratulujemy, piękna uroczystość (oglądaliśmy już wcześniej na facebook'u) Gratulujemy pomysłu, siły, determinacji i wspaniałego zmysłu organizacyjnego.*

***Ania, Jan Jany**.*

*Witaj Włodziu!*
*Dzięki za przesłanie zdjęć dokumentujących Twoje dokonania. Bo co do zasług w tym zakresie nie mam wątpliwości. Chcę też dodać, że na bieżąco śledzę Twoją aktywność na facebooku i jestem z tego powodu pełen podziwu.*
*Pozdrawiam serdecznie.*
*Bardzo dziękuję i gratuluję aktywności. Liczę na szybkie spotkanie.*
*Pozdrowienia dla Grażynki*

***Marrek Padjas.***

*Witam Włodek. Super a nawet więcej. Rozumiem ideę naoglądałem się zdjęć z Tobą przy tym kamieniu... Ale rozumiem, że wykonawcę trzeba pilnować skoro to Twój projekt. Ahoj!*

***Marek Mroczek.***

*Szacun Panie Kapitan.*
*Wspaniała, na wiele pokoleń, forma informacji o istnieniu Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Gratuluję! Pozdrawiam.*

***Mirosław Kadukowski***

*Wielki szacunek dla REKTORA, potrafił Pan znaleźć miejsce na Uczelni, aby uhonorować ABSOLWENTÓW i najważniejsze wydarzenia z NIMI i z PSM związane. Gratuluję!!!*

***Janina Nowacka**.*

*Panie Kapitanie ż.w., ż.ś., Kapitanie Morski Włodzimierzu Grycner! Kolejna wielka inicjatywa, która zostanie zapisana „złotymi głoskami" w historii PSM w Szczecinie i w historii miasta. Wiele razy podziwiałam i podziwiam Pana za działania, różne przedsięwzięcia, które promowały wiele zdarzeń w Polsce, zarówno tych współczesnych, jak i już historycznych. One przyczyniały się i przyczyniają do rozwoju każdego obszaru Pana działania. Dziękuję więc za to, co dzięki Panu zostało zapisane w moim, jak i w wielu sercach oraz umysłach nie tylko Chełmżan, ale Polaków i ludzi na całym świecie. Powtarzam po raz kolejny to, że jest Pan, panie Kapitanie wzorem do naśladowania dla nas wszystkich. Z ubolewaniem informuję, że nie będę mogła uczestniczyć w tak ważnej uroczystości odsłonięcia kamienia upamiętniającego powstanie PSM w Szczecinie, ponieważ w tym czasie nie będzie mnie w kraju. Proszę, jeśli to będzie możliwe, o przekazanie wszystkim obecnym, dużo radości i satysfakcji z uczestniczenia w tej, tak pięknej uroczystości. Władzom Miasta, Uczelni i Absolwentom gratuluję tego, z jakim szacunkiem i dumą odnosicie się do swojej uczelni, PSM. Życzę, aby kolejni Absolwenci również rozsławiali i przynosili honor tej Akademii, miastu Szczecin i Polsce. Wszystkim życzę dużo zdrowia i powodzenia w życiu osobistym i zawodowym. Ahoj!*

***Janina Nowacka.***

*Wielkie Gratulacje!!! Śmiało może Pan być z siebie dumny Ja, jako rodowita szczecinianka i kochająca moje miasto, jestem dumna, że mogłam Pana poznać. Serdecznie pozdrawiam i jeszcze raz gratuluję pięknego pomysłu i zrealizowania go.*

***Elżbieta Tołoczko.***

*Szanowny Panie Włodzimierzu, poniżej przesyłam link do artykułu, który pozwoliliśmy sobie zamieścić na naszej stronach internetowej. Http: //klasterip.Pl/okip-gratuluje-ekspertowi-polski-3-0-k…/*

*Jeszcze raz w imieniu Pana Prezesa OKIP Bogdana Węgrzynka oraz Koordynator Polski 3.0 Angeliki Jarosławskiej składam serdeczne gratulacje i przesyłam pozdrowienia.*

*Z poważaniem,*

***Wioleta Ogorzałek***

*OGÓLNOPOLSKI KLASTER INNOWACYJNYCH PRZEDSIĘBIORSTW*
*e-mail: wiola.Okip@gmail.Com*
*mobile: +48 18 307 05 39*

*Ogólnopolskie Stowarzyszenie Innowacyjnych Przedsiębiorców 14-100 Ostróda,*
*ul. Jana III Sobieskiego 9/230*
*www.klasterip.pl*

*OKIP gratuluje swemu ekspertowi Kpt.ż.w. Kpt.ż.ś. Pilotowi Morskiemu inż. Włodzimierzowi Grycnerowi*

*Dodano 6 październik 2016*

*1 października, podczas inauguracji nowego roku akademickiego Akademii Morskiej w Szczecinie na Wałach Chrobrego odbyła się uroczystość z okazji 50-ciolecia pierwszych absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie z rocznika 1966 wraz z odsłonięciem „Kamienia PSM". Inicjatywę zorganizowania tak znamienitego jubileuszu podjął i zrealizował Kpt.ż.w. Kpt.ż.ś. Pilot Morski inż. Włodzimierz Grycner – jeden z czołowych ekspertów programu Polska 3.0. Głównym punktem uroczystości było odsłonięcie położonego przez Włodzimierza Grycnera „Kamienia PSM" przed Akademią Morską w Szczecinie na Wałach Bolesława Chrobrego.*

*W uroczystości odsłonięcia „Kamienia PSM" uczestniczyli m.in.: Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Paweł Brzezicki, Prezydent Miasta Szczecin – Piotr Krzystek, Rektor Akademii Morskiej J.M. Prof. dr hab. kpt.ż.w. Wojciech Ślączka, Rektor Wyższej Szkoły Morskiej Prof. dr hab. kpt.ż.w. Aleksander Walczak, Rektor Wyższej Szkoły Morskiej kpt.ż.w. Eugeniusz Daszkowski, Panowie kpt.ż.w. (Wykładowcy PSM) oraz ponad 100 absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, czyli Kapitanów i Starszych Mechaników Okrętowych. Kamień został poświęcony przez Ks. Stanisława Flis – duszpasterza marynarzy.*

*Cel, który przyświecał złożeniu „Kamienia PSM" to przypomnienie i uhonorowanie absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, którzy byli dowódcami polskiej floty morskiej w czasie jej największego rozwoju. Włodzimierz, Grycner chciał także przypomnieć o korzeniach szkolnictwa morskiego w Szczecinie, czyli o Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie w latach 1947-53 oraz o Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie w latach 1963-72, przekształconej w Wyższą Szkołę Morską, a następnie w Akademię Morską.Pod 6-cio tonowym kamieniem zamurowany został w tytanowej tubie: specjalny Akt Erekcyjny upamiętniający to wydarzenie, zdjęcia i drobne pieniądze z 2016 roku.*

*W imieniu Ogólnopolskiego Klastra Innowacyjnych Przedsiębiorstw oraz Polski 3.0 Chcielibyśmy serdecznie pogratulować tak znamienitego jubileuszu oraz godnej naśladowania inicjatywy złożenia „Kamienia PSM". Jednocześnie składamy gratulacje Szanownemu Panu Włodzimierzowi Grycnerowi za trud włożony w uhonorowanie pierwszych absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie i życzymy wielu sił do dalszej owocnej pracy.*

*OKIP gratuluje swemu ekspertowi Kpt.ż.w. Kpt.ż.ś. Pilotowi Morskiemu inż. Włodzimierzowi Grycnerowi | Ogólnopolski Klaster Innowacyjnych Przedsiębiorstw klasterip.Pl*

*Panie Kapitanie. Jeszcze raz serdecznie gratuluję! Nie tylko PSM i Szczecin, ale również Liceum w Chełmży, jak i mieszkańcy tego miasta, po raz kolejny są bardzo dumni z Pana. Jest Pan wzorem do naśladowania. Swoją aktywnością pokazuje Pan młodemu pokoleniu, ale nie tylko jemu, że przez całe życie trzeba być twórczym i pozostawiać po sobie trwałe ślady. Panie Kapitanie, to Pan jest współczesnym PATRIOTĄ. Po raz kolejny utwierdza nas Pan w tym, że nadanie nagrody im. kpt. ż.w., ż.ś, pilota morskiego, inż. Włodzimierza Grycnera „Indywidualności szkolne" dla najlepszego ucznia Zespołu Szkół w Chełmży było bardzo trafne. Uczeń, którego nagrodą Pana imienia, Dyrektor*

*i Rada Pedagogiczna uhonoruje, oraz jego rodzice, mają prawo czuć się bardzo dumni z tego, że na nią zasłużyli. Życzę dużo zdrowia i kolejnych pomysłów na życie zawodowe i osobiste. Serdecznie pozdrawiam.*

***Janina Nowacka***

*Bez ciebie PSM-ka na Wałach , odpłynęłaby za horyzont cienia !! wena pisarska nobilituje cię w środowisku morskim, a humor i błyskotliwość kieruje ciebie na lidera... tak trzymaj komendancie.*

**Orland Machnikowski.**

*Zaszczytem dla Zakładu Kamieniarskiego LASTRICO była realizacja zlecenia. Pozdrawiam wszystkich Absolwentów.*

**Jan Ziętek.**

*Witaj Włodku!*

*Przeczytałem maszynopis Twojej nowej książki „Morskie zawirowania" – przyznaję - z niekłamanym zainteresowaniem. Przede wszystkim nie do przecenienia jest wniesienie nowego spojrzenia, nieznanych i nieopisanych dotąd faktów dot. reaktywacji u progu lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku szkolnictwa morskiego w Szczecinie. Poprzez opis pierwszych lat działalności m.in.– Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie dowiadujemy się więcej o historii i dorobku Naszej Szkoły na Wałach Chrobrego, prekursorki Wyższej Szkoły Morskiej, a następnie Akademii Morskiej w Szczecinie. Utworzenie tych uczelni nie byłoby możliwe bez istniejącej wtedy, przejętej kadry pedagogicznej i naukowej oraz zasobów materialnych PSM i PSRM.*

*Książka napisana jest z dużym znawstwem aktualnej problematyki uprawiania żeglugi morskiej, z bardzo ciekawą i wartką akcją, z nietuzinkowymi opisami rzeczywistości i historii wielu zakątków Świata. Myślę, że każdy oficer, zwłaszcza kapitan, znajdzie tu wiele wskazówek jak przykładowo, wręcz wzorowo, można kierować wielonarodowościową załogą, a także jak elastycznie współpracować z szeroko rozumianymi służbami lądowymi i równocześnie nie dać się wykorzystywać lub wpędzać w problemy przez niedoszkolonych, „cwanych" i przesadnie oszczędzających na każdym kroku armatorów, czarterujących oraz naciągających na wydatki i „prezenty" różnych instytucji i władz portowych.*

*Gratuluję i pozdrawiam*

***Michał Kasprzak***

# SPIS TREŚCI


**Przedmowa** ..... 3

**PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA** ..... 6

**REJSY** ..... 31

PATRONATY ..... 33
REZOLUCJA ..... 46
AMAZONKA ..... 55
AMERYKA ..... 59
MISSISSIPPI ..... 67
BRAZYLIA ..... 75
JAMAICA ..... 82
OD RURY DO RURY ..... 91
NIESZCZĘŚCIA CHODZĄ PARAMI ..... 95
KŁAJPEDA ..... 104
AFRICAN AZALEA ..... 107
AFRICAN CAMELLIA ..... 128
RATOWNICTWO ..... 145
M/V „CCNI ATACAMA" ..... 147
CSAV GENOVA ..... 165
TOLTEN ..... 172
ALBA ..... 185
SAILOR'S LIFE ..... 201
INDONEZJA ..... 221
REGINA ..... 233
POWRÓT NA REGINĘ ..... 243
M/S THEARESTON ..... 245
SUNRISE 1 ..... 283
CAPE SIZE ..... 290
POWRÓT NA THEARESTONA ..... 312

**50-cio LECIE POWSTANIA PSM** ..... 329

**SPOTKANIA W MOJEJ TAWERNIE** ..... 339

**50-cio LECIE PIERWSZYCH ABSOLWENTÓW PSM** ..... 347