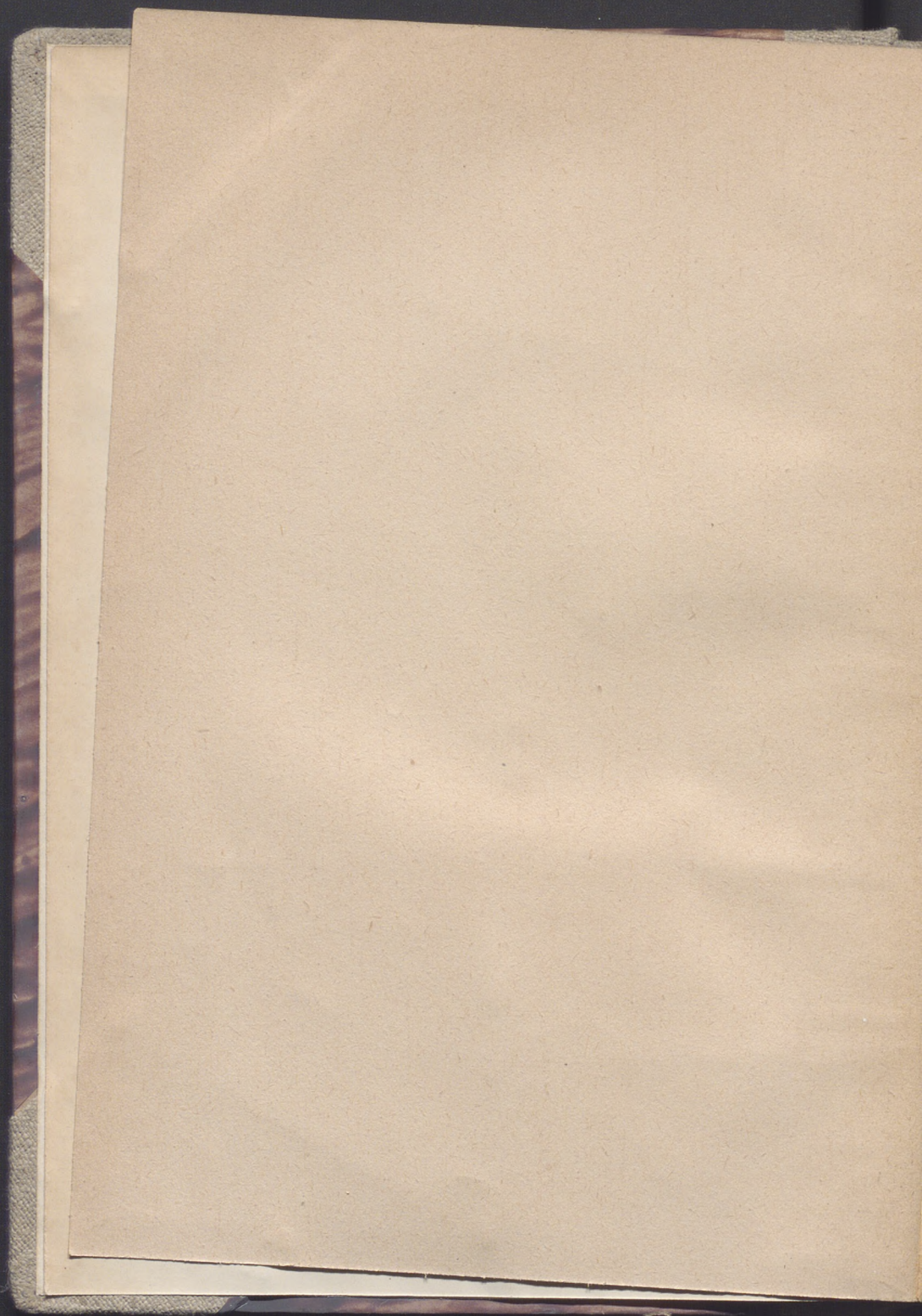


Z HARCERZAMI
NA „ZAWISZY CZARNYM“



GEN. MARIUSZ ZARUSKI

Z HARCERZAMI
NA
„ZAWISZY CZARNYM“

BW
6402



K S I A Ź N I C A - A T L A S
S. A. ZJEDNOCZ. ZAKŁADY KARTOGR. I WYDAWN. T. N. S. W.
LWÓW — WARSZAWA

OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁ KONSTANTY M. SOPOĆKO

II-611.510



2704

Copyright 1937 by S. A. Książnica-Atlas, Lwów-Warszawa
Zakłady Graficzne Sp. Akc. Książnica-Atlas we Lwowie

B VII

WSTĘP

Spółeczeństwo nasze, przez wieki całe odsunięte od morza, zatraciło sens jego i zrozumienie. Dziś, po 16 latach władania okrojonym brzegiem morza, to zrozumienie dotarło przede wszystkim do sfer przemysłowych i handlowych, szukających dobrej lokaty swoich kapitałów, i do młodzieży. To jest już wiele. Ale dla całej masy narodu morze pozostaje nadal tematem egzotycznym, czego dowodem jest nasza prasa, która poza wydawnictwami fachowymi, narzucającymi się niejako uwadze publiczności, bardzo mało miejsca sprawom morza poświęca. Dowodem tego jest nasza literatura marynistyczna, w przeważnej części operująca papierowymi ludźmi na papierowym morzu, wreszcie prasa sportowa — ta modna dziś pupilka czasopism wszelkich odcieni, od radykalnych do przeżuujących wspomnienia swej potulnej młodości czasopism reakcyjnych, — ta prasa sportowa, czująca swoją moc władczą, wznosząca nad poziomy i strącająca w otchłań niebytu „sławy narodowe“, raz na miesiąc — około pierwszego (i to nie zawsze) znajduje trochę miejsca na łamach swego odcinka na wzmianki o tym, co w jej wybranej dziedzinie na morzu się dzieje.

A dzieją się tam już od lat 16 doniosłe przemiany, dzwiganie wysiłkiem nielicznego grona idealistów morskich lub sportowców.

Powstał z niczego żaglowy sport morski, zjawiły się kluby jachtowe, cała flotylla sportowych statków mor-

skich odbiła od brzegów Polski, odwiedzając wszystkie niemal, jako tako urządzone porty Bałtyku i wiele portów na innych morzach.

Pomimo to w oczach naszych skok o pół centymetra wyżej od ustalonego rekordu jest doniosłym i radosnym zdarzeniem, rozpaczliwa zaś i długa walka załogi jakiegoś małego jachtu z szalejącym morzem zanotowana zwykle bywa krótką kronikarską wzmianką.

Pragnę na tym miejscu podkreślić znaczenie pewnego faktu, który nastąpił w roku ubiegłym. Faktem tym jest nabycie przez Związek Harcerstwa Polskiego dużego statku żaglowego, z przeznaczeniem jego dla celów szkolenia żeglarskiego swojej młodzieży.

Związek przez to wykonał doniosłą pracę pionierską i pokazał drogę, którą kroczyć należy, ażeby zaspokoić gorące pragnienia licznych zastępów młodzieży, których już małe jachty zmieścić nie mogą.

Jachty morskie zwykle mają załogę od 4 do 8 osób. Ileż to trzeba byłoby jachtów, ażeby zmieścić na nich załogi wielotysięcznej rzeszy harcerskiej?

Więc sprawili sobie tanim kosztem żaglowiec, przerobili go — częściowo nawet własnymi rękami — na statek szkolny i wyruszyli na morze.

Dzieje pierwszych podróży tego statku, który w myśl założeń idei harcerstwa otrzymał nazwę: „Zawisza Czarny“, znajdzie czytelnik na stronicach tej książki.

Nie wszystko w tych podróżach odbyło się bez zarzutu, ale trzeba pamiętać, że każda praca pionierska musi popełnić mniej lub więcej liczne błędy. Nie pomniejsza wszakże to jej ideowego znaczenia. Załogi „Zawiszy Czarnego“ wróciły wzbogacone o spory zasób

doświadczenia żeglarskiego, a, co najważniejsze, pod nieprzepartym urokiem morza.

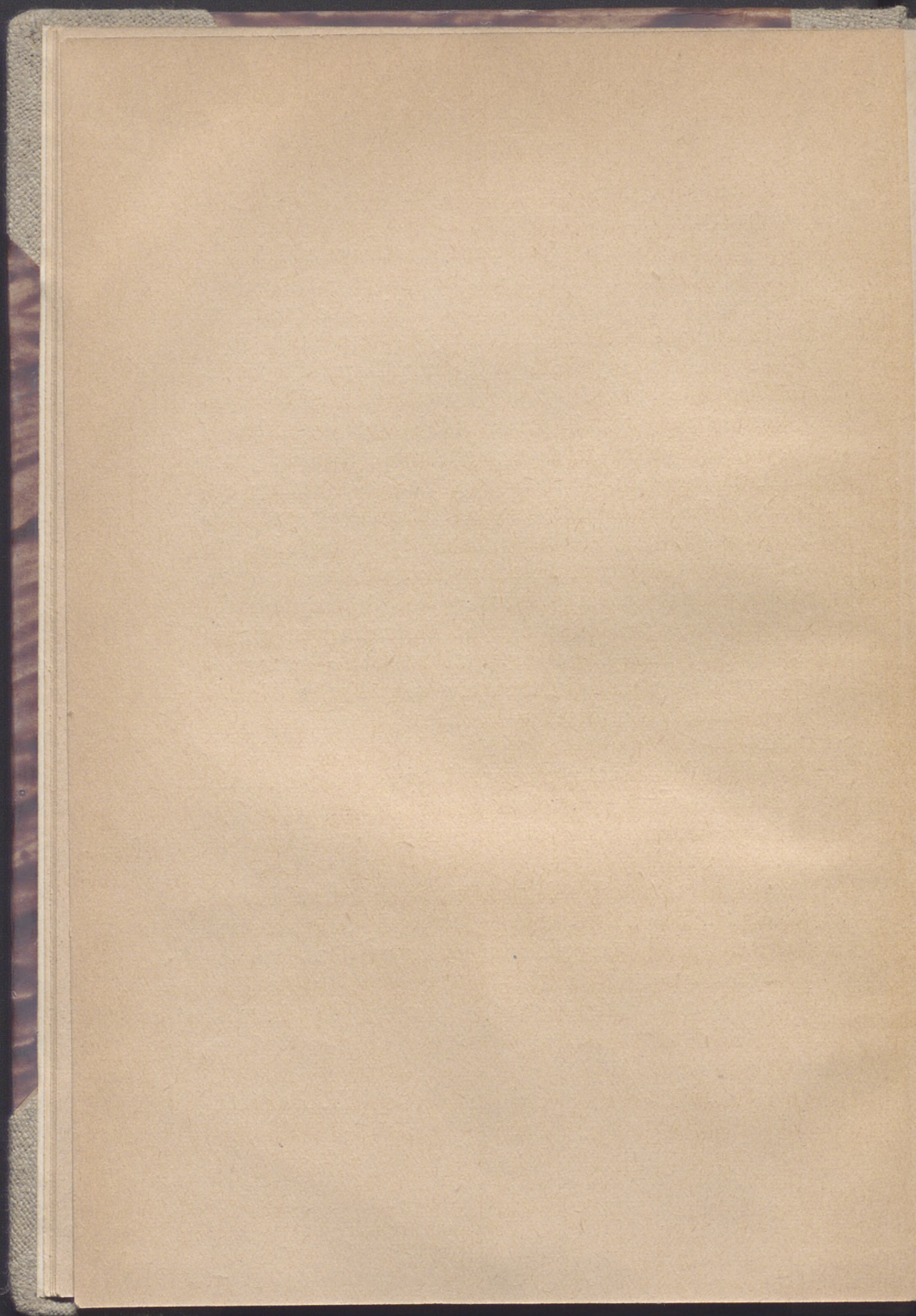
Jeszcze jedną stronę tych poczynań harcerskich muszę zaznaczyć: to wielkie znaczenie propagandowe nie tylko harcerstwa polskiego, ale Polski jako państwa. Pod tym względem „Zawisza Czarny“ — trzeba to przyznać — spełniał misję ściśle polityczną. I spełniał ją dobrze. Wszędzie, gdzieśmy przybywali, nie tylko byliśmy serdecznie witani przez miejscowe organizacje skautowe, ale, przez ich do nas stosunek, również przez wszelkie inne władze państwowe. Żaden skauting cudzoziemski nie ma tak wielkiego statku szkolnego. „Zawisza Czarny“ wszędzie imponował, tym bardziej, że jest skromny, ale przyzwoicie urządzony. Skauci angielscy, którzy mają niedużą morską flotyllę, zapalili się do harcerskiego polskiego okrętu. Holendrzy ze znawstwem narodu morskiego oglądali wszelkie szczegóły „Zawiszy“ od zęz do wierzchołków masztów, a Estońscy — także lud morski — z żalem schodzili z jego pokładu.

Cheiałbym tą książką przyczynić się do zrozumienia przez szerokie warstwy społeczeństwa idei morza i płynących stąd moralnych obowiązków jego względem poczyznań młodzieży.

Trzeba dać możność młodym ludziom poznać morze, odbywać podróże nie na leżakach wygodnych parostatków, ale w pracy, przygodach, a czasem i niebezpieczeństwach żaglowych okrętów.

W twardym trudzie żeglarskim hartują się charaktery.

M. Zaruski.



„ZAWISZA CZARNY“

Jest to statek szkolny Związku Harcerstwa Polskiego. Przybrał imię duchowego patrona harcerstwa, rycerza spod Grunwaldu, gdzie „hajno się po zbrojach cięło“; rycerza, którego męstwo i sława głośno rozbrzmiewały wśród narodów ówczesnego świata, a którego bohater-ska śmierć w walce z Turkami pod Gołębim nad Dunajem uczyniła zeń postać na wpół legendarną. Przy-słowiowa słowność „Zawiszy Czarnego“ znalazła swój wyraz w prawie harcerskim jako ideał cnoty współcze-snego młodego człowieka: „na słowie harcerza można polegać, jak na Zawiszy“. Piękna rzeźba dłuta harce-rza Kociejowskiego, wyobrażająca popiersie sławnego rycerza, zdobi stewę przednią harcerskiego okrętu.

„Zawisza Czarny“ pod wielu względami stanowi wy-jątek wśród licznej flotyli żaglowców. Fakt, że jest on okrętem szkolnym, nie daje mu jeszcze tytułu do wy-różnienia: szkolnych statków jest dużo na świecie. Na pewno jednak żadne zrzeszenie młodzieżowe nie posia-da tak wielkiego — prawdziwego okrętu — szkolnego. Nawet kolebka skautingu — Anglia — nie zdobyła się na statek podobny. Kiedyśmy gościli na pokładzie „Za-wiszy Czarnego“ angielskich skautów, oświadczyli oni, że muszą mieć taki sam statek szkolny: przez ich usta niewątpliwie przemówiła duma morskiego narodu, któ-ry w tej, tak ważnej dziedzinie wychowania harcerskie-go, dał się prześcignąć swoim uczniom. Zrzeszeniom

harcerskim świata z pewnością przybędzie jeszcze jeden statek.

W Polsce zaś „Zawisza Czarny“ jest trzecim z rzędu okrętem, przeznaczonym do celów wychowania morskigo młodzieży. Wyjątkowość jego polega na tym, że sprawiło go nie państwo, lecz organizacja społeczna, w dodatku — organizacja młodzieży. Przewodniczącym tej organizacji jest wojewoda śląski, dr Michał Grażyński, którego możnemu poparciu zawdzięcza harcerstwo zdobycie tak cennego narzędzia wychowania młodych charakterów, pomysł jednak, realizacja śmiałych poczynań i doprowadzenie do skutku całej imprezy — to bezsprzecznie zasługa kierownika Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Witolda Bublewskiego. Dzięki jego wytrwałości, czujności, powiem nawet więcej — uporowi harcerstwo uzyskało własny swój okręt, na którym liczne zastępy młodzieży będą mogły poznać morze i świat daleki, oddzielony od Polski słonymi wodami.¹

Poznać — to mało. Załogi „Zawiszy Czarnego“ nauką się na nim patrzeć na morze z innego, niż ich ojcowie, punktu widzenia i ukochać to morze, jako dalszy ciąg terytoriów ich Ojczyzny. Wówczas Polska, powiększona stokrotnie o obszary wód oceanicznych, nie zejdzie już nigdy ze stanowiska, zajętego wśród narodów świata przez ofiarę krwi jej synów.

Nie odda morza nikomu, i za żadną cenę!

Tej idei służyć będzie harcerski „Zawisza Czarny“.

Statek ten nie należy do kategorii największych żaglowych okrętów — są olbrzymy o wiele większe, — nie należy również do małych. Można go nazwać du-

¹ Robotami, mającymi na celu przeróbkę statku handlowego na okręt szkolny, kierował por. mar. handl. Jan Kuczyński.

żym okrętem, na co wskazuje zresztą liczba jego masztów: masztów nie stawia się dla ozdoby, lecz z istotnej potrzeby. Płótna dwóch masztów byłyby zbyt wielkie na „Zawiszy“ i trudne do manewrowania. Dlatego dano ich trzy. Są smukłe i sięgają w kierunku nieba na 27 metrów, czyli na wysokość przeciętnej sześciopiętrowej kamienicy. Na nich rozskrzydlają się żagle o powierzchni 432 metrów kwadratowych. Inne dane z dowodów osobistych statku: długość pokładu 32 m, szerokość 8 m, zagłębienie 3 m, tonaż 305 t rejestrowych. Statek posiada silnik ropny o mocy 80 motorowych koni, mogący na spokojnej wodzie nadać mu szybkość do 5 mil morskich na godzinę. Na sfalowanym morzu, zwłaszcza przy wietrze przeciwnym, szybkość ta maleje trzykrotnie, albo spada do zera. Widzimy więc, że „Zawisza Czarny“ jest par excellence żaglowym okrętem a motor ma tylko do pomocy żaglom. Dawniej, w handlowej służbie duńskiej, nazywał się on „Petrea“.

Zaznajomiwszy się tak ogólnikowo, przejdźmy teraz na pokład „Zawiszy“.

Widzimy tu dwie nadbudówki: jedna — to kuchnia bliżej dziobu, druga, o połowę niższa, bo wpuszczona częściowo pod pokład — to motorownia, kabina nawigacyjna, kajuta kapitana, starszego oficera i mechanika. Schodzimy wygodnymi schodami pod pokład i znajdujemy się w kajucie ogólnej dla załogi: wzdłuż burt dwupiętrowe obszerne koje, pod niskim pułapem urządzenia dla podwieszania hamaków. Wiszące stoły, stoliki, szafki, umywalki i stołki stanowią umeblowanie kajuty. Bliżej dziobu kajuta stałej załogi, na lewo żaglownia, śpiżarnia i zbiornik na słodką wodę; pod podłogą znajdują się jeszcze cztery zbiorniki, które łącznie z pierwszym mogą przyjąć sześć ton słodkiej

wody — ilość nie za duża dla załogi, liczącej 50 gardzieli.

Tuż obok kajuta gościnna na dwie osoby, messa oficerska, która jest zarazem świetlicą załogi, drugie zaś drzwi prowadzą do kajuty oficerów z czterema pokojami.

Wszystkie pomieszczenia urządzone skromnie, lecz praktycznie i wygodnie. Przemawia to na korzyść gospodarki harcerskiej, która nie szafowała społecznymi funduszami na komfortowe urządzenie „Zawiszy“, kładąc główny nacisk na przysposobienie statku do celów szkolenia oraz na osprzęt żeglarski. Miło też patrzeć na piękne nowe żagle, liny, bloki i wszystko to, co stanowi wartości żeglarskie okrętu. Te są bez zarzutu.

Zagładamy jeszcze pod pokład dolny i widzimy tam 80 ton balastu w postaci brył lanego żelaza. Wracamy na pokład i przechodzimy obok potężnych masztów, osnutych całą siecią ruchomego olinowania. Na dziobie — wzniesienie pokładu, czyli tzw. półbak, dwie wielkie kotwice i tuż za nim wielka winda: to braszpil do podnoszenia kotwicy.

Za kuchnią przy burtach dwie szalupy ratunkowe (welboty) z całym urządzeniem do spuszczenia ich na wodę, za rufą — trzecia. Przy nadbudówce rufowej coś w rodzaju szafy: to zbiorniki z dwutlenkiem węgla, służącym do gaszenia pożaru. W razie pojawienia się ognia — rury pod pokładem napełniają całe wnętrze gazem, który momentalnie go tłumi. Na nadbudówce rufowej kompas główny i sonda głębinowa Thompsona.

Oto w głównych zarysach urządzenie harcerskiej pływającej szkoły żeglarstwa morskiego, ogólniej rzecz biorąc — szkoły charakterów.

A trzeba pamiętać, że całe wewnętrzne urządzenie tej szkoły, z wyjątkiem urządzenia przeciwpożarowego, zostało wykonane lub zmontowane najzupełniej „domowym sposobem“: nie było tu ani jednego inżyniera, który by plany konstrukcyjne wykonał i robotami kierował, i wyszło dobrze. „Zawisza Czarny“ przeszedł przez próbę dłuższych morskich podróży i wykazał przydatność wszelkich przeróbek do celu, któremu służy.

Białe kolor burt i wierzchołków masztów jest jakby biletom wizytowym „Zawiszy“ przy wejściu do obcych portów: zanim pilot wstąpi na jego pokład, w porcie już wiedzą, że zbliża się jakiś polski statek szkolny, a gdy dowiedzą się, że to statek harcerski, serca urzędników portowych i celników, zwykle twarde i nieustępliwe, miękną, wzbierając uczuciami życzliwości i gościnności. W Windawie, na przykład, postawiono nas tuż obok ogrodzenia ementarza: chcecie żyć — żyjcie, drzewa tu pięknie tak szumią, a gdyby życie wam zbrzydło — prosimy bardzo — jest tu wygodne miejsce dla zmarłych. Pomyśleliśmy i pamiętamy o wszystkim...

Tak wygląda okręt harcerski.

Panuje na nim porządek i dyscyplina żeglarska, ujęta w paragrafy „Regulaminu służby na statku szkolnym Z. H. P. „Zawisza Czarny“. Żeglarze na służbie nie znają kroku: wszystkie zbiórki i rozkazy wykonują biegiem; spóźnienie się o kilka sekund stanowi „crimen“ służbowe. Siedzieć na burtach nie wolno, gapić się nie wolno, nie widzieć, nie słyszeć nie wolno; żeglarz „Zawiszy Czarnego“ wszystko słyszy i widzi (nawet w nocy) jak żbik i umie się troić, tj. być równocześnie w trzech miejscach; gwizdać nie wolno (to sprowadza burze), kląć nie wolno; iść brudno ubranym do miasta



nie wolno; nie wykonać rozkazu nie wolno. Ładny regulamin — ktoś pomyśli — który głosi, że nic nie wolno. Tak nie jest, wiele bowiem rzeczy na „Zawiszy Czarnym“ jest dozwolonych. Na przykład, wolno być najlepszym żeglarzem między dobrymi, wolno jest dużo jeść, o ile gospodarz da duże porcje; wolno jest chorować na morską chorobę — (poza służbą); wolno być tęгим, wesołym, śpiewać głośno w godzinach wolnych od zajęć, być szczerym kolegą i zarazem dobrym przełożonym albo podwładnym. Na to wszystko regulamin pozwala, a w niektórych wypadkach nawet nakazuje.

„Zawisza Czarny“ jest malowany na biało, czarnym zaś jest na wszystko, co małe, przyziemne, podłe, co uwłacza pamięci szlachetnego rycerza spod Grunwaldu.

„Zawisza Czarny“ odbył dwie podróże: jedną od dnia 29 czerwca do dnia 13 sierpnia 1935 r. do Kopenhagi, Londynu, Antwerpii, Amsterdamu i z powrotem do Gdyni, drugą od dnia 29 sierpnia do dnia 30 września 1935 r. do Visby, Helsingforsu, Tallina, Windawy, Libawy i z powrotem do Gdyni.

W pierwszej podróży, w której oprócz harcerzy i załogi stałej wzięło udział 20 słuchaczy Politechniki Lwowskiej, skład załogi był następujący:

1. Gen. Zaruski Mariusz — kapitan.
2. Por. M. H. Kuczyński Jan — st. oficer.
3. Por. M. W. Błęszyński Jerzy — of. wacht.
4. Wasilewski Janusz — of. wacht.
5. Grodzicki Janusz — of. wacht. (h).
6. Sobolewski Władysław — bosman (h).
7. Tomeczyk Fryderyk — mł. bosman (h).
8. Stypuła Jan — motorzysta.
9. Katzban Paweł — zast. motorzysty.
10. Dr Czemplik Bernard — lekarz
11. Koper Kazimierz — gospodarz (h).

12. Szudra Piotr — kucharz.
 13. Tomulik Józef — pomocnik kucharza.
 14. Wawrzynowski Jan — steward (h).
 15. Wawrzynowski Stanisław — stolarz (h).
-

16. Walasik Ludwik — żeglarz latarnik (h).
17. Łempicki Tadeusz — żeglarz (h).
18. Żak Mieczysław — żeglarz (h).
19. Matuszewski Leon — żeglarz (h).
20. Gorzkowski Marian — żeglarz (h).
21. Sypniewski Witold — żeglarz (h).
22. Szyborski Stanisław — żeglarz (h).
23. Mięrowicz Jan — żeglarz (h).
24. Michałowski Konstanty — żeglarz (h).
25. Słupik Roman — żeglarz (h).
26. Parchański Wilhelm — żeglarz (h).
27. Kociejowski Mściśław — żeglarz (h).
28. Morgała Władysław — żeglarz (h).
29. Stępowski Stefan — żeglarz (h).
30. Michalak Edmund — żeglarz (h).
31. Lewandowski Alfons — żeglarz (a).
32. Gamski Stanisław — żeglarz (a).
33. Romer Roch Edward — żeglarz (h).
34. Majewski Andrzej — żeglarz (a).
35. Szymankiewicz Zbigniew — żeglarz (a).
36. Januszkiewicz Antoni — żeglarz (a).
37. Klimowicz Władysław — żeglarz (a).
38. Huczkowski Zdzisław — żeglarz (a).
39. Tromszczyński Bohdan — żeglarz (a).
40. Czajkowski Witold — żeglarz (a).
41. Muszyński Zdzisław — żeglarz (a).
42. Danielski Leon — żeglarz (a).
43. Kluz Witold — żeglarz (a).
44. Jastrzębski Jerzy — żeglarz (a).
45. Rawa Stanisław — żeglarz (a).
46. Sulewski Tadeusz — żeglarz (a).
47. Schneigert Zbigniew — żeglarz (a).
48. Bojanowski Jarosław — żeglarz (a).

49. Ursel Oswald — żeglarz (a).
50. Jamroz Tadeusz — żeglarz (a).
51. Dmochowski Stanisław — żeglarz (h).
52. Waleczak Aleksander — żeglarz (h).

W podróży wzięła udział jako pasażerka
53. p. Kuczyńska Anna.

W drugiej podróży, w której oprócz harcerzy i załogi stałej, wzięło udział 29 kandydatów Państw. Szk. Morskiej w Gdyni z kap. rez. Warzechą Józefem, jako wychowawcą, skład załogi był następujący:

1. Gen. Zaruski Mariusz — kapitan.
2. Por. M. W. Kamiński Henryk — st. oficer.
3. Por. M. W. Anczo Edward — of. wacht.
4. Grodziecki Janusz of. wacht. (h).
5. Bereśniewicz Aleksander — of. wacht.
6. Kap. Warzecha Józef — wychowawca P. S. M.
7. Tomezyk Fryderyk — bosman (h).
8. Walasik Ludwik — mł. bosman (h).
9. Katzban Paweł — motorzysta.
10. Ruciński Zygmunt — zastępca motorzysty.
11. Koper Kazimierz — gospodarz (h).
12. Szudra Piotr — kucharz.
13. Tomulik Józef — pomocnik kucharza.
14. Siengalewicz Włodzimierz — steward (h).
15. Czeżowski Andrzej — —żeglarz (k).
16. Dakowski Wiesław — żeglarz (h).
17. Dłużewski Jan — żeglarz (k).
18. Dziliński Marian — żeglarz (h).
19. Górski Jerzy — żeglarz (k).
20. Grabowski Wojciech — żeglarz (k).
21. Hańszczyński Mikołaj — żeglarz (k).
22. Jeśman Leon — żeglarz (k).
23. Jeśman Paweł — żeglarz (k).
24. Kosoń Mieczysław — żeglarz (k).

25. Koziński Bohdan — żeglarz (k).
26. Lipski Janusz — żeglarz (k).
27. Ludwig Stanisław — żeglarz (h).
28. Łada Zygmunt — żeglarz (k).
29. Łukowski Zbigniew — żeglarz (k).
30. Masłocha Zbigniew — żeglarz (k).
31. Miazgowski Bronisław — żeglarz (h).
32. Milewski Franciszek — żeglarz (k).
33. Niemczyk Jerzy — żeglarz (h).
34. Onichimowski Saturn — żeglarz (k).
35. Polkowski Adam — żeglarz (k).
36. Prószyński Jerzy — żeglarz (h).
37. Rekś Ryszard — żeglarz (k).
38. Reczek Rajnhold — żeglarz (k).
39. Skirzyński Witold — żeglarz (k).
40. Sonnefeld Adam — żeglarz (k).
41. Świerkot Stanisław — żeglarz (k).
42. Sobolewski Władysław — żeglarz (h).
43. Tarnowski Stanisław — żeglarz (k).
44. Tabeński Jerzy — żeglarz (k).
45. Urbanowski Adam — żeglarz (k).
46. Wróblewski Jan — żeglarz (k).
47. Wysocki Leszek — żeglarz (k).
48. Zamecznik Jerzy — żeglarz (h).
49. Ziemia Rudolf — żeglarz (k).
50. Zganiacz Henryk — żeglarz (h).
51. Michalak Edmund — żeglarz (h).

DO KOPENHAGI

Długi pobyt „Zawiszy Czarnej“ w Stoczni Gdańskiej, gdzie został on ze zwykłego żaglowca przerobiony na statek szkolny, przeciągnął się nadspodziewanie do dnia 27 czerwca, tak, że zaledwie dnia 29 czerwca 1935 r., po załadowaniu prowiantów, wody i ropy, mogliśmy odbić od nadbrzeża Basenu Południowego w Gdyni i udać się w podróż do Londynu. Pierwej jednak musieliśmy skierować się do Kopenhagi, gdzie mieliśmy uzupełnić osprzęt „Zawiszy“.

Skończyły się wreszcie dla załogi roboty portowe, polegające na przygotowaniu statku do żeglugi i dokończeniu jego remontu, prace, nie mające właściwie nic wspólnego z żeglarstwem. Po całych dniach żeglarze „Zawiszy“ strugali, świdrowali, wiązali linki drabinek masztowych, szorowali szczotkami zabrudzony pokład statku, albo tkwili u burt z farbą i pędzlem, przemalowując jego kadłub z czarnego na biały. Podziwiałem ich wytrwałość, a nawet zaparcie się siebie, gdy w ciągu kilku dni załadowali na dno statku balast, składający się z niekształtnych a ciężkich brył lanego żelaza, i starannie go tam układali. Były to w całym znaczeniu tego słowa „ciężkie roboty“ skazańców. A jednak ochoczo i na wesoło wszystko to wykonywali, na pewno pierwszy raz w życiu.

Cierpliwość harcerzy można było jeszcze wytłumaczyć ich przyzwyczajeniem do posłuchu i pracy fizycznej, nabytym w żeglarstwie śródlądowym i obozowaniu,

zresztą „Zawisza Czarny“ to ich okręt i duma zarazem, ale akademicy z politechniki? Ci wprost od książki i stołów kreślarskich przybyli na statek morski, a morza wielu z nich nigdy nie widziało. Skąd zapał ich i wytrzymałość? Odpowiedź prosta: młodość i koleżeństwo, które prowadzą ich „w rajską dziedzinę ułudy, kędy zapał tworzy cudy“. Pomimo trzeźwości i realizmu współczesnej młodzieży nie obca im jest, jak widać, mickiewiczowska „ułuda“. Cieszymy się z takiego stanu rzeczy, gdyż bez niej, bez tego twórczego pierwiastka wszelkich poczynań, życie byłoby beznadziejnie szare.

Skończyły się „ciężkie roboty“, a chociaż mnóstwo rzeczy na statku było jeszcze nie gotowe, postanowiłem dłużej nie czekać i ruszyć w drogę. Droga miała być nieco dłuższa, obliczona na półtora miesiąca (w rzeczywistości trwała dwa miesiące): mieliśmy odwiedzić cały szereg portów i krajów, a w każdym porcie nawiązać kontakt z młodzieżą harcerską i akademicką i wykonać pracowity program.

Niebo nie bardzo zachęcało do rozpoczęcia podróży: chmury postrzępione z dużą szybkością goniły nad morzem, wiatr w porcie burzył wodę krótkimi uderzeniami i dzień mroczny nie mógł się zdecydować, jaki wyraz nadać swemu obliczu. Gdyby nie pośpiech, zacząłbym jeszcze na jego decyzję. Czas jednak naglił i musiałem „oddać cumy“.

Gromadka odprowadzających na głowicy falochronu jeszcze raz pożegnała nas chusteczkami, kapelusami, parasolkami — i znaleźliśmy się na redzie.

Ostry gwizdek przywołał załogę do realnych czynów.

— Do stawiania wszystkich żagli!

Rozbiegli się po pokładzie do uprzednio wyznaczonych lin jak stado wróbli, poderwane niewidzialnym znakiem. Ciężkie płótna powoli zaczęły się wspinać na maszty i wkrótce „Zawisza Czarny“ otulił się całym białym płaszczem żagli. Motor zamilkł. Sunęliśmy w kierunku Gdańska.

Chmury tymczasem przybrały barwę żółtą i pełzły coraz wyżej w stronę zenitu. Smugi deszczowe zamazały ich kontury. Wyraźnie zbliżał się szkwał, którego siły na razie nie można było przewidzieć. Uważnie obserwowałem horyzont, przygotowany na wszelkie ewentualności. Ludzie stali na swych stanowiskach do refowania (zmniejszania) żagli. Już na widnokregu pokazały się białe nitki spienionych grzebieni wodnych... jeszcze, jeszcze jest czas na refowanie, tym bardziej, że nitki nie są zbyt gęste, już tam daleko deszcz zasłania horyzont, już bliżej, blisko... Żeglarze czekają komendy... Już pierwszy podmuch uderzył lekko w żagle. Komendy nie ma.

Przez smugi deszczowe dostrzegłem, że siła szkwału nie jest tak duża, ażeby „Zawisza Czarny“ nie mógł jej pod normalnymi żaglami wytrzymać. Zwinąłem tylko bom-kliwer i czekałem na przybycie gościa. Niebawem też przybył. Lunął od razu ulewą, naparł całą siłą swych ramion na żagle „Zawiszy“ i zmusił go do ruszenia galopem.

Lecz „Zawisza Czarny“ to też bywalec i mocarz nie lada: wyprężył swe liny, przechylił się lekko, zaparł się zawietrzną burtą o wodę i hardo patrzył na pniącego się ze złości wroga.

— Nie złamiesz mych masztów, nie zerwiesz lin moich, ani mię nie obalisz na wodę; gwizdź na ciebie! zdawały się mówić poświstami wiatru liny masztowe „Zawiszy“.

Nawałnica zasłoniła morze, na którym odbywała się pierś o pierś walka dwóch mocarzy. „Zawisza“ nie ustąpił, szkwał natomiast po ataku furii i bezskutecznej szarpaninie wyraźnie zaczął słabnąć. Przez mgły pokazały się brzegi Orłowa, a potem wieżyce Gdańska. Zawstydzony porażką szkwał skierował swe skrzydła na lasy, na których wyładował resztę niszczącej siły. „Zawisza“ obrócił się w stronę Helu i szedł spokojnie na morze.

W ten sposób niebo zrealizowało zapowiedź poranną zmiany pogody. Z wielkiej chmury był wielki deszcz, ale krótki. Wiatr zmienił kierunek na północno-wschodni i „Zawisza Czarny“ wyszedłszy za Półwysep Helski, rozpuścił na wiatr wszystkie swe płótna i rażno ruszył w stronę Sundu.

Życie na statku stopniowo zaczęło wchodzić w normalną swą kolej. Dzwon wydzwaniał godziny, zmiana służby odbywała się w oznaczonym czasie, tak samo posiłki i godziny pracy. Nie zgrana dotychczas załoga zaczęła coraz bardziej wdrażać się w tryb życia marynarskiego i lepiej rozumieć jego istotę. Że nie szło to jeszcze zbyt sprawnie, nie można się dziwić: ani kilka miesięcy, a tym bardziej kilka dni, nie mogą uczyć z nie przygotowanego człowieka — marynarza.

Więc sternik kręcił kołem sobie, a statek szedł sobie, w wyniku czego ślad na wodzie „Zawiszy Czarne-go“ był śladem dobrze podpitego okrętu, choć alkohole były na statku wyłączone z użycia. Każdy sternik uważał za swój obowiązek wypisać kilem okrętu na wodzie pełne swoje nazwisko i imię, czasem nawet po kilka razy w ciągu jednej wachty.

Płynęliśmy w kierunku Bornholmu, mając kurs na jego południowy przylądek Due-Odde, czy jednak zobaczymy go w tej podróży, z wyżej wyłuszczonej po-

wodów nie miałem absolutnej pewności. A, przyznam się, bardzo pragnąłem go zobaczyć: taka duża i piękna wyspa pośrodku Bałtyku, taka dobra tam kawa, no — i „w ogóle“... I może jej nie zobaczymy! cóż po tym, że cała załoga złoży swoje podpisy na falach Bałtyku?

Obawy moje jednak się nie sprawdziły. Sternicy sterowali lepiej, niż przypuszczałem, i trzeciego dnia w pewnej chwili po pokładzie przeleciał radosny okrzyk: — Ziemia na horyzoncie! Zupełnie taki sam, jak na pokładzie „Santa Maria“ w podróży Kolumba, gdy flotylla jego zbliżała się do wyspy Guanahani.

Załoga wyległa na pokład i z ciekawością przyglądała się brzegom pierwszej wyspy, którą mijał „Zawisza“.

Dalej zamajaczyły szwedzkie brzegi, zasnutie niebieskawą mgiełką, wieżyce Trälleborgu i wreszcie — na horyzoncie przed nami jakieś cienkie patyczki: to maszty latarniowca „Falsterborev“, punktu bardzo ważnego, ponieważ od niego zmienia się kurs o 90 stopni. Wejście do Sundu i Kattegatu.

Blisko przeszliśmy koło tego okrętu, którego załoga wysypała się na pokład, ażeby przyjrzeć się nowemu białemu statkowi. Inne nasze statki znają oni już dobrze, nawet jachty. A to jakiś nowy. Widać, że szkolny. Pozdrawiali nas rękami i czapkami.

Od „Falsterborev“ „Zawisza Czarny“ skręcił na północ. Tu z prawej strony kamienie i mielizny Falsterbo, nie można już tak swobodnie bujać po morzu. Czujniejszą więc uwagę zwróciłem na kompas, tym bardziej, że nasz kompas był trochę „leniwy“ i niechętnie kręcił się na szpilce. W Kopenhadze dałem go do naprawy.

Żeglarze „Zawiszy“ zdążyli już w drodze złożyć ofiarę swe morzu, więc teraz, na spokojnych wodach Sundu, dzielili się wrażeniami i spostrzeżeniami.

— Zauważyliście, jaka woda tu słona?

— A w nocy była silna fosforescencja.

— Ile meduz! jakie duże i kolorowe!

— Ja byłem już tu na „Jurandzie“.

Ktoś inny był na „Temidzie I“, na „Junaku“, albo na „Witeziu“.

Mała część załogi znała już morze z poprzednich podróży jachtowych. Na okręcie żaglowym nikt (oprócz oficerów) jeszcze nie pływał. Stąd pochodził cały swoisty urok podróży na „Zawiszy Czarnym“, ale zarazem cała trudność jego prowadzenia.

Szły naprzeciw albo mijały nas duże parostatki, nadładowane niemal po brzegi, kiedy niekiedy żaglowce duńskie lub szwedzkie, czasem jakiś jacht zmierzający do niemieckich portów, czasem kuter rybacki.

A oto i wyspa Amager. Tutaj trzy lata temu na rozlewnej wodzie wśród mielizn Sönder-Dybu spędziłem jedną przepiękną noc księżycową na „Temidzie I“ na kotwicy. Chóry harcerskie płynęły ku dalekim brzegom wyspy — hen, aż do niezliczonych namiotów Duńczyków weekendujących na brzegu, cisza, księżycowa poświata i fluidyczne uroki spokojnej i szczęśliwej ziemi...

Pokazały się kościoły Kopenhagi — jeden, drugi, spiralnie skręcone ogony smoków na dachu wieżycy giełdy, po środku zielona kopuła Marmor-Kirke...

To, druhowie, na razie cel naszej podróży. Szykujcie mundury i czyste kołnierzyki!

Drugiego lipca wchodziliśmy do portu i stanęliśmy na boi naprzeciw przystani Yacht-Klubów, tam, gdzie zatrzymuje się „Dar Pomorza“ i inne szkolne okręty. O kilka boi za nami stanął jakiś statek szkolny, który zawinął tu w powrotnej drodze do swej ojczyzny.

MÓJ OKRĘT

Pływałem na jednym żaglowym okręcie z marynarzem, którego koledzy nazywali Czortem. Czort — to znaczy diabeł.

Chłop, jak piec na Zamku Królewskim na Wawelu, ręce jak dwie łopaty do szuflowania zboża, no i odpowiednia gęba. O tej gębie marynarze mówili, że w trzy dni nie zdążyłoby się jej osmarować błotem, a oczki jak dwa szklane paciorki, kupione w odpustowym straganie. Jednym słowem — gęba pokraczna i odpowiedni do niej język, jeżeli tym mianem można było nazwać język Czorta.

Niechlujny był bez zastrzeżeń: nie było przekleństwa najbardziej wyrafinowanego, którego by ten chłop z zapadłej wioski Czuwaszów nie użył w rozmowie bez żadnej istotnej potrzeby — ot tak, z amatorstwa; nie było opowieści ani dowcipu, nie okraszonego odpowiednią improwizacją tego Czuwasza.

Marynarze — chłopcy ciemne i wyrosłe w prymitywach ludzkiego bytowania, sami nie umiejący używać mowy bez szpetnych wymyślań — słuchając Czorta, spluwali i ocierali gęby rękawami:

— No i prawdziwy czort, bodaj cię pokręciło w barani róg na siedem skrętów. Gada, jakby „durtrawy“ się najadł.

Był to bez wątpienia umysł twórczy — poeta, zdławiony przez kulturę Czuwaszów. Świętości nie znał żadnych.

Zdarzyło się jednak raz, że w ciężkich dla okrętu chwilach koło Wyspy Wielkiej Jeleniej (Reniferowej) jeden z najmniej rozgarniętych marynarzy zaczął złorzeczyć naszemu okrętowi, że stary jest i ma zbutwiałe deski na rufie, a żagle dolne jak tatarskie spodnie, całe w fałdach i łatach, w dodatku jeszcze rozdarte w tartaku na Sołombali.

Czort siedział i słuchał cierpliwie, tylko małe oczki jego biegały niespokojnie, a gdy Aleksy skończył, zwrócił się do niego.

— Ty, pniaku z brzozowego lasu koło wsi Głupiej, z której pochodzisz, szczeniaku ślepy od urodzenia aż do dnia dzisiejszego, w którym bełtamy się oto koło Wielkiej Jeleniej, ty kałdunie z nogami, ale bez głowy, czy ty rozumiesz to, coś powiedział?

To był wstęp do improwizacji, która potem nastąpiła. Improwizacji, że tak powiem, natchnionej, soczystej, pełnej szczerego uczucia i oburzenia na śmiałka, który odważył się urągać okrętowi, na którym Czort pływa — jego okrętowi. Improwizacji, w której trakcie wszyscy przodkowie i cała rodzina Aleksego została rozstawiona po kątach, jak figury na szachownicy. A w jednym jej kącie siedział Aleksy skulony z uczuciem, że ma w gębie sęczek brzozowy zamiast języka. Nie próbował nawet się bronić. Taka jest siła ludzkiego słowa, umiejętnie użytego.

Czort w grzmiącym przemówieniu udowodnił mu, jak na dłoni, że trzeba być jeżeli nie fińskim Czuchoncem (też plemię w rodzaju Czuwaszów), to przynajmniej krową, karmioną odpadkami treski (dorszów), ażeby „psioczyć“ na swój okręt.

— Bodaj cię matka w pomyjach była utopiła, zanim zaczęłaś na czworakach łązić — zakończył.

Wspomniałem o tym zajściu dlatego, ażeby uchylić trochę zasłonę, kryjącą duszę marynarza. Bo dusza to inna, kształtowana w sposób zupełnie odmienny. Mam na myśli prawdziwych marynarzy, marynarzy żaglowych okrętów, z których pochodził bosman Potyrała. Ten mówił do marynarzy statków parowych:

Eh wy, plemię z okrętów parowych,
Tramwajarze od wodnych tramwajów!
Nie wam słuchać o drogach sztormowych...

Pierwszym czynnikiem, działającym tu stale, niemal bez przerwy, jest odosobnienie od „wielkiego“ świata ze wszystkimi jego troskami i nadziejami, zabiegami i walką, polegającą na rozpychaniu się łokciami wśród ciżby nie przebierającej w środkach. Świat marynarza to jego okręt, a towarzystwo — przygodnie zebrana załoga: ludzie tego samego zawodu i mniej więcej tego samego pokroju. To jest nie świat, lecz światek. W tym światku życie jego upływa.

Drugi czynnik — to niebezpieczeństwo, towarzyszące okrętowi w jego drodze przez morza. Wystarczy, ażeby pękł łańcuch od steru, ażeby oficer wachtowy zagapił się i za późno wywołał załogę do żagli, by światek marynarza został zagrożony w swoim istnieniu (przykład „Niobe“). Zrozumiałą przeto jest rzeczą, że psychika człowieka, którego życie upływa w tych warunkach, musi nabrać cech zupełnie odmiennych od psychiki człowieka lądowego.

„Advocatus diabolicus“ mógłby tutaj podszeptać myśl, że ludzie, skupieni w jakimś małym warsztaciku przemysłowym, albo pracujący od lat w jednym biurze, mogliby z czasem nabrać cech, właściwych maryna-

rzom. Byłoby to błędne rozumowanie: za bramą czeka na nich świat wielki z jego diabelskim młynem, ścierającym ziarna na mąkę; w domu — odpoczynek i sen spokojny do jutra. Przy tym praca, nie wymagająca od człowieka w pewnych chwilach napięcia do ostatnich granic sił swoich.

Marynarz zaś, nie kwapiący się do roboty (robotą nie zajęć, nie ucieknąć), gdy piękna pogoda lekko statkiem kołysze, wie, że każdej chwili może być powołany do pracy, pod hasłem: „być albo nie być“. I wtedy nie trzeba go zachęcać do pracy: sam z własnej inicjatywy pracuje za dwóch i jest równocześnie w trzech miejscach. Robotnik z warsztatu tego nie zna. Warsztat dla niego jest lokalem lepiej lub gorzej urządzonym, a w razie np. pożaru, będzie zastąpiony innym, prawdopodobnie lepszym.

Okręt dla marynarza nie jest takim lokalem — miejscem jego pracy i zamieszkania. Okręt — to jego towarzysz doli i niedoli, to żywy twór, biorący wraz z nim udział w jego troskach, nadziejach, niebezpieczeństwach i pracach przy sterze i żaglach. Okręt rozumie człowieka, a człowiek — okręt. Kiedy przy manewrze „zwrotu przez sztag“ okręt przed samą linią wiatru zatrzymuje się, jak gdyby namyślał się: pójść ludziom na rękę — obrócić się, czy nie obrócić się, oczy wszystkich marynarzy zwrócone są na dziób jego, a dusze zesrodawkowane w błagalnej prośbie: no, jeszcze trochę, obróć się, miły druhu, nie namyślaj się! A gdy bugszpryt przejdzie przez linię wiatru, marynarze z dumą spoglądają jeden na drugiego, mówiąc oczami: wiedziałem, że się obróci, to nasz okręt, on nie zmarnuje naszej pracy przy linach! Robotnik warsztatu tego uczucia nie ma.

Z czasem personifikacja okrętu dochodzi do tego stanu, że okręt zaczyna widzieć, słyszeć, czuć i żyć jedynym życiem z marynarzami: złamana deska jego boli, boli i marynarzy. Zastąpienie jej nową sprawia radość nie tylko marynarzom, lecz również okrętowi: no, teraz jest znowu zdrowy jak koń, deska się zrośnie — myślą, uśmiechając się w duchu. Do takiej roboty nie trzeba ich zapędzać — sami idą.

Uosobieniem każdego okrętu żaglowego jest „duszek“, dobry duch opiekuńczy, na Bałtyku „klabauterman“, mający zwykle siedzibę swoją na marsie lub salingu (platformy w górnej części masztu). Stamtąd obserwuje on cały statek, w trudnych chwilach pomaga marynarzom, ostrzega przed niebezpieczeństwem, gdy trzeba — budzi śpiących i zmusza ich do wyjścia na pokład, niekiedy nawet głosem przemawia — szczególnie do pijanych, którzy wówczas momentalnie trzeźwieją. Znana jest historia, jak pewien bosman estońskiego okrętu podsłuchiwał rozmowę dwóch klabautermanów — swego i z sąsiedniego okrętu. Swój duszek skarżył się koledze, że nie ma już sił podtrzymywać maszt przedni, który jest u dołu zbutwiały i niedługo runie, a kapitan nie troszczy się o maszty. Przerażony bosman od razu oprzytomniał (był trochę zalany) i pobiegł do kapitana. Zbadali maszt — prawda: spróchniały zupełnie. Kapitan dał nowy maszt i było dobrze.

Marynarza mocno wiąże z okrętem świadomość tego, że życie jego zespolone jest z życiem domu pływającego, w którym on mieszka. Jeżeli dom tonie, tonie i marynarz. Stąd wniosek bezpośredni: tego domu, chwiejącego się na falach, trzeba bronić za wszelką cenę. Broniąc okrętu, marynarz broni siebie. Pojęcia: „ja“ i „on“ zacierają się, okręt zaczyna żyć moim życiem,

a ja — życiem okrętu. Obrazić okręt, to znaczy mnie obrazić.

Z dziobu doleciał przeciągły okrzyk żeglarza stojącego „na oku“:

— Świa - a - tła po - o - zycyjne w porządku!

Ciemna noc nakryła bezkresy Morza Północnego aksamitnym kloszem pustej przestrzeni, przez którą przebijały się z trudem migotliwe błyski niezliczonych światów. Słysząc — zda się — było, jak promienie ich szeleściły w powietrzu, napełniając ciszę oczekiwaniem spełnienia jakiejś tajemnicy.

Między gwiazdami przebiegały wielkim łukiem wierzchołki masztów „Zawiszy Czarnego“. Za każdym razem, gdy nachylone żagle jego wracały do położenia pionowego, chór lin masztowych zgodnym akordem odpowiadał na pieśń nocy, płynącą na promieniach gwiazd z ciemnych przestworzy. Ławice śledzi jak nieuchwytnie mgiełki tu i tam przesuwwały się po powierzchni morza. Między nimi „Zawisza Czarny“ płynął jak duch ku swoim przeznaczeniom.

Z nim i ja dążyłem do tych samych przeznaczeń.

Tak, „Zawisza Czarny“ jest moim okrętem.

NA OKU

Władek stoi „na oku“, to znaczy na samym dziobie okrętu i patrzy przed siebie — w ciemność. Jest to jego jedyny obowiązek służbowy. Spać mu się chce, ziewa, a przy tym jest zimno. Nocny wiatr już dawno wydmuchał z niego ciepłość, którą przyniósł ze sobą z kajuty załogi. Z początku bawiło go to patrzenie. Dostrzegł nawet dwa małe światełka, jedno z prawej strony daleko, a drugie bliżej, prawie na kursie. Oczywiście nie omieszkał zameldować o swoim odkryciu tam, na rufie, gdzie zawsze zbiera się starszyzna. Teraz już późno, po pierwszej, oficer wachtowy na pewno tam jest, bo gdzieby miał być? Tam, za kajutą jest trochę cieplej — wiatr tak nie przewiewa, jak tutaj. Ale pewnie jest i generał. Ten to całą noc snuje się po pokładzie, albo stoi na rufie. Kiedy on śpi? A pod względem świateł — oho — jest surowy, zaraz piekło zrobi.

Ciemno, choć oko wykol. Linii horyzontu zupełnie nie widać. Niewyraźne chmurki ledwo zarysowują się ciemnymi plamami. Zupełnie jak kępa drzew w ogrodzie w Domaradzicach, gdzie Władek zeszłego lata był na wakacjach. Ta jasna plamka wygląda jak ściana dworu pp. Szreniawskich... Coś dzwoni — to para kucyków, zaprzężonych do małego szarabanika — jest i ona: panna Rita — sama powozi — mignęła między drzewami. I już nie dzwoni. A dobrze tam było. Dwóch kolegów: jeden smarkacz, ale Adaś — ten miał zawsze pomysły. Raz to nawet głupio było, kiedy złapali jakie-

goś konia na łące i próbowali konnej jazdy. Adaś porządnie w nos dostał, kiedy wierzchowiec podrzucił głową do góry, a Adaś w tej chwili był nachylony do przodu. Potem musieli uciekać, bo chłop szedł do nich i z daleka coś krzyczał, pewnie to jego był koń. Rita właśnie ukazała się na zakręcie w swoim szarabaniku, w niebieskiej sukience...

— Oko! kto na oku? — odezwał się z ciemności jakiś twardy głos.

Władek obejrzał się. Panna Rita znikła na zakręcie, Za nim u dołu majaczyła jakaś postać — Władek poznał porucznika — oficera wachtowego.

— To ja, żeglarz ...ański.

— A gdzie oko ma oczy? Dlaczego druh nie meldował światła zielonego z prawej burty? Jutro po podniesieniu bandery zameldować się u mnie.

Władek odruchowo wybąkał:

— Rozkaz.

Postać znikła, roztopiła się w mroku.

Teraz dopiero Władek spojrzął uważnie: w niedużej od „Zawiszy Czarnego“ odległości sunął jakiś żaglowiec, widać nawet było w ciemności czarną piramidę jego żagli; zielone światło bocznej jego latarni jaskrawo ślepiło oczy. Sunął jak duch, jak widmo ku jakiemuś, jemu tylko znanemu celowi. Jak mógł on, Władek, go nie zobaczyć? Przecie to nie szpilka, nie świeczka parafinowa, ale silna pryzmatyczna latarnia pozycyjna dużego okrętu!

— Masz Domaradzice, przemknęło mu w myśli. Trochę wstyd. A jutro raport. Napewno saling będzie — co najmniej.

Saling — to utrapienie, umyślnie chyba zrobione dla żeglarzy...

— Opieszających — wypowiedziało mu poczucie sprawiedliwości. Regulamin służby kary salingu nie przewiduje, ale jako ćwiczenie dla rozruszania sennych żeglarzy, owszem, przez wymagających oficerów bywa stosowany. Generał widzi to, ale aprobuje. Zresztą on sam jest więcej od innych wymagający. Powiedział, że z miłości dla nas to robi. Ładna miłość!

Władek mimo woli obrócił się i spojrzał do góry: wysoko, jakie 20 m nad pokładem na tle nieba zarysowało się na przednim maszcie owo narzędzie tortury: półkolista platforma, służąca do podtrzymania stengi i zarazem jako miejsce skupienia ludzi, pracujących u wierzchołka masztu. Do salingu (właściwie nazywa się to mars) od burt prowadzą drabinki linowe. Tam na pewno on, Władek, jutro będzie się przeciskał przez „dziurę leniuchów“ — fe, jak paskudnie nazywa się to wiązanie salingu! z jednej burty wejdzie, a na drugą zejdzie. Przez dziurę leniuchów — innej drogi nie ma. A potem będzie jeszcze musiał zameldować porucznikowi wykonanie kary...

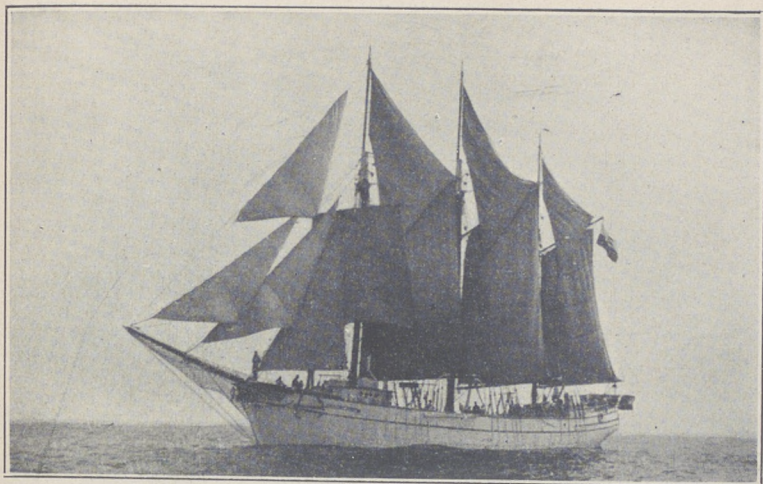
— Stop, czekaj! na kursie znowu, zdaje się, wylazło jakieś światło... Jest, jest, nawet dwa razem.

Władek odwraca się szybko, jakby obawiał się, że światło mu sprzed nosa ucieknie, i dzikim, nieludzkim głosem krzyczy:

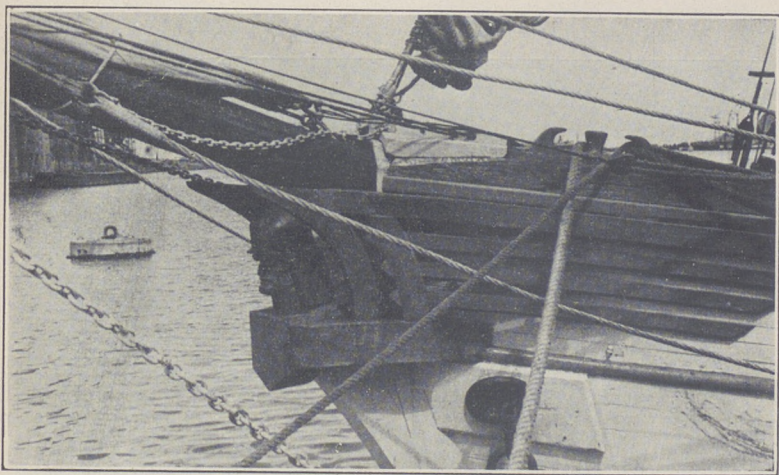
— Na kursie świa - a - tło!

Chociaż donośny głos Władka jak wybuch granatu rozleciał się po morzu i na pewno dotarł do oficera wachtowego na rufie, czyjeś nogi zatupotały śpiesznie po pokładzie, kierując się na rufę, żeby powtórzyć treść meldunku oka.

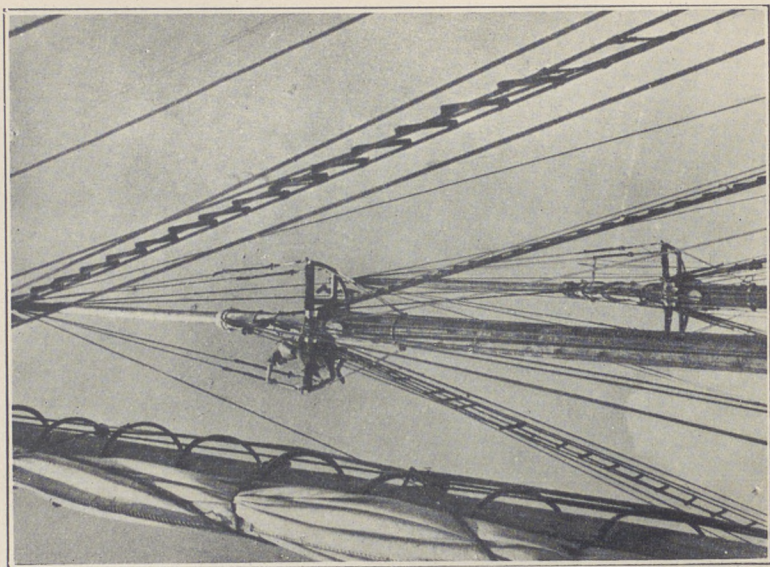
Cisza. Tylko wiatr, wiejący z ukosa od przodu, szumi w przednich żaglach i czasem odzywa się cienkim



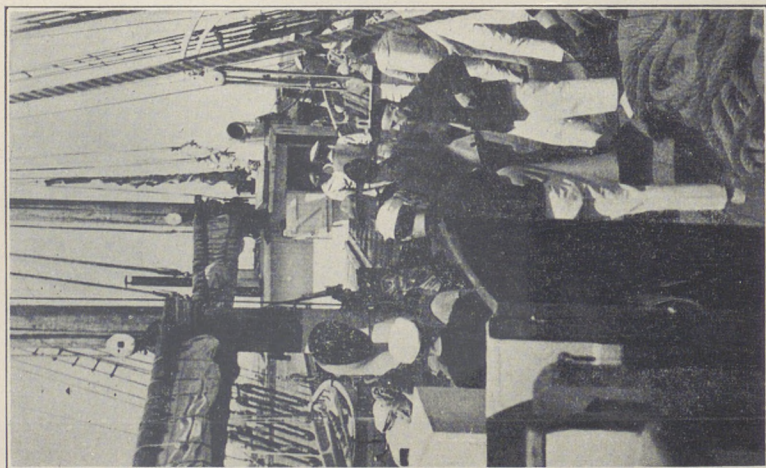
„Zawisza Czarny“.



Rzeźba dziobowa „Zawiszy Czarnego“.



Maszy „Zawiszy Czarnego“.



Widok pokładu.

falsetem w ściągaczach top-sztagów. Czasem wielki trójkątny żagiel, sztafok, szarpnie się nieznacznie — widocznie sternik zeszedł z kursu — i znowu cisza. Na niebie mrugają gwiazdy i śmiesznie bawią się z Władkiem w chowanego. Raz któraś gwiazda wyjrzy zza żagla i zaraz się schowa... a kuku! Czasem przebiegnie poza sztag i pokaże się z drugiej strony — i znowu się schowa. A dziób okrętu, wraz z wystającym daleko nad wodę pochyłym drewnem, bukszprytem, raz po raz podnosi się do góry i z głuchym rumorem fali zanurza się w wodzie. Czasem bryzgi pokropią Władka po twarzy.

Cudownie wygląda woda, kotłująca się przed sztabą okrętu: tysiące fosforycznych kuleczek, zupełnie takich, jak świętojańskie robaczki, zjawiają się nagle tuż koło burty i jak na komendę w równych szeregach uciekają na boki. Fosforescencja, rzecz znana z opisów podróży, a jednak...

— Jednak, jakie niezgłębione tajemnice otaczają mnie tutaj! Piękne jest morze. W Domaradziach, czy w Lublinie nigdy nie stałem na oku, myśli Władek, zawsze z kolegami, nie było czasu patrzeć na gwiazdy. Wydaje mi się, że pierwszy raz tutaj je zobaczyłem. A wszakże to te same, co świecą każdej nocy w Lublinie nad kamienicą ojca. Tam zupełnie co innego, grunt, że nie stałem na oku. Uwaga! znowu panna Rita wyjedzie zza węgła... Nie, nie widać nowych światel. Ale też i było ich tutaj! Jakby beczka z okrętami rozbiła się. Skąd? Na Morzu Północnym? To pewnie były parostatki rybackie, jakie widzieliśmy wczoraj. Uganiają się za śledziami w różnych kierunkach.

Cudowne jest morze! Ile naokoło tutaj przestrzeń, granic nie ma! Ot tam, na prawo woda ciągnie się aż do bieguna, tam lody stoją murem, podobno generał

tam pływał — brrr! zimno na samą myśl o tym! A i „Zawisza“ tam bywał. Wszak dawniej chodził do Grenlandii. Dobry statek, pewny.

Spać się chce. Wszystko to pięknie, ale trochę nudno stać tak samemu.

Płonie ognisko i szumią knieje,
Drużynowy siadł wśród nas,
Opowiada starodawne dzieje,
Bohaterski wskrzesza czas...

Przypomniała mu się piosenka, którą tyle razy śpiewał przy ognisku w obozach harcerskich. Nucił ją dalej.

— O rycerstwie spod kresowych stanic...

— Barbara, Barbara — ni z tego, ni z ówego przeszedł na nutę kabaretową.

— Barba...

Obejrzał się: tuż za nim znowu stała jakaś postać. Przestraszył się; pewnie władza, może śpiewać nie wolno. Istotnie, była to władza.

— Niedługo już zmiana — odezwał się bosman Tomczyk. — Nie widać nowych świateł?

— Nie, nie widać. To, na kursie i z prawej strony, już meldowałem.

— Wiem, wiem. A co porucznik mówił?

— Kazał mi się jutro zameldować za ten żaglowiec: będzie pewnie saling, druhu bosmanie? co?

— Czy ja wiem? Może będzie.

Umilkli obaj.

— Byliście już na salingu? — odezwał się bosman — co, niewyraźnie tam? kręci się w głowie?

— Ja, nie, — usprawiedliwiał się Władek. — Na salingu byłem. Tak, trochę — to wysoko.

— No, tak, dwadzieścia metrów. Ale to nic, trzymajcie się tylko dobrze rękami — i nie spieszyć. Powoli, chwyt zawsze się znajdzie. Grunt nie patrzeć na dół. Patrzcie na liny, których się trzymacie, na maszt, na bloki — to, co jest przed nosem. Na pokład nie patrzcie. Jak druh spojrzysz na pokład — może was zemdleć.

Po chwili, jak gdyby przypominając sobie coś, bosman dodał:

— Tu, to nic: szeroko, są drabinki. Ot na „Temidzie“. Tam, bracie, trzymaj się dobrze. I drabinek nie ma, a saling — to taki patyk ze cztery metry długości. Łaż po nim jak chcesz. Pamiętam w zeszłym roku, jakżeśmy chodzili do Sztokholmu i Rygi, wiatr dobry był, „Temida“...

— To która „Temida“, pierwsza czy druga?

— Pierwsza. Druga mała, dobry jacht, ale „mokry“, co rusz, wodę dziobem bierze. Wiatr był dobry, „Temida“, cała pochyłona, burtą w wodzie już szorowała, a tu lina z bloku się zacięła. Trzeba było iść. Wlazłem. Patrzę — pode mną woda, a ja gdzieś daleko z boku. Coś jak przyczepka na motocyklu. Strasznie śmiesznie.

— A jacht prędko szedł?

— O, prędko. Lepiej nie próbować spadać. Mówię druhowi, nie patrzcie na dół.

Cztery podwójne potężne uderzenia w dzwon przerwały rozmowę.

Po chwili gromada otulonych w nieprzemakalne płaszcze postaci wysypała się na pokład i w milczeniu wyrównała się u burty. Inne dwie postaci kręciły się przed frontem, coś mówili, wreszcie gromada rozbiegła się w mroku.

Coś ciemnego, jak niedźwiedź, gramoli się przez brzośpil i zbliża się do Władka. Zmiana: nowe oko.

— To Zbyszek? Dwa światła z prawej burty, widzisz?

— Gdzie, gdzie?

— Jedno już na trawersie — Władek wskazuje ręką — a drugie jeden rumb (11 stopni 15 minut) w prawo.

— Jest, widzę.

— Obydwa już meldowane.

— Brrr... a fala tu dostaje?

— Nie, czasem tak trochę. Ale zapnij się, Zbyszek, bo zimno. Jak raz ziąb przewieje, to już nie ogrzejesz się... Co oni tam krzyczą?

— To nie do nas. Pewnie log burtowy rzucają. Dobranoc, Zbyszek, baw się, a nie spadnij za burtę.

— Dobranoc.

Po chwili Władek szczelnie okrywa się kocem na swojej koi. O jak ciepło! Jeszcze w półśnie majaczy mu się saling, „Temida“...

Do jutra!

DZIEŃ NA POKŁADZIE

— Jurek, gdzie lecisz?

— Budzić wachtę. Już jedną minutę przegapiłem. Jak oficer wachtowy zauważy, będzie awantura.

I Jurek z hałasem szybkich kroków po schodach znikł pod pokładem.

Z głębin podziemia słycać było jego głośne wołanie:

— Wstawać, wstawać, śpiochy! wyłażcie, dosyć już wyleżeliście się! ty tam, czarny, nie obracaj się na drugi bok, bo cię ściągnę za nogi! Co? co cię godzina obchodzi? Dygnitarz? A żebyście wiedzieli, że dygnitarz. Jestem wachtowy trzeciej wachty i jak nie wyleziesz z betów, ot tę blaszankę wody wyleję ci na głowę — chcesz? Wstawać, wstawać, patałachy! za dziesięć minut zbiórka!

W kajucie ogólnej zrobił się rumor: wszyscy równocześnie zaczęli zeskakiwać z koi i hamaków i pospiesznie się ubierać.

— A aaa! że też człowiekowi nigdy wyspać się nie dadzą! Do czwartej rano miałem służbę — psia wachta, wiadomo, co to jest — teraz masz — wstawaj!

— Józek, nie namyślaj się, spóźnisz się na zbiórkę, porucznik — kolega, kolega, a nie daruje...

— Jemu dobrze zrobi, jak przespaceruje się przez saling.

— On jeszcze nie rozumie, obudźcie go!

— Ostrożnie tam z wodą! co robicie? woda się leje do kajuty!

— Delfiny!

— Wodę w głowie macie!

— Czekaście, jutro ja wam prysznic w hamakach urządzę.

Na pokładzie tymczasem woda strumieniem się leje. Bose nogi pospieszny takt wybijają piętami, szczotki zawzięcie szorują pokład. Wachta służbowa się spieszy, bo za 15 minut podniesienie bandery, a do tego czasu wszystko musi być umyte, wytarte, wyczyszczone. Dwaj harcerze miarowym ruchem pompują wodę zza burty, bosman strumieniem, strzelającym z „pipki“ (wylotu węża gumowego) stara się sięgnąć we wszystkie szczeliny — o tam jeszcze jest śmiecie — nie można go wy dostać. Bosman-harcierz był sierżantem w wojsku, rozumie się na porządku.

— Druhu bosmanie, dajcie tu jeszcze wody.

Niebieskie oczy bosmana patrzą z wdzięcznością na żeglarza, który prosi o wodę.

— No, kończyć już! — odzywa się z rufy głos człowieka, który wie, co to jest władza i odpowiedzialność. Głos druha oficera wachtowego. Druh — to przyjaciel. Druh — druhem, a rozkaz — rozkazem.

— Kończyć!

Szybko zwijają się żeglarze, ażeby na czas wszystko zakończyć: zwijają liny, które w czasie mycia pokładu były podwieszane na wantach albo złożone na linkach i burtach, wycierają szmatami nadbudówki i kompasy.

Prowiantowy z kucharzem patrzą na ten rejwach z półotwartych drzwi kuchni z wyrazem pewnej wyższości. Ot u nas — wszystko już gotowe, śniadanie, woda nie przypaliła się, a wy co? latacie jak opętani. Mały Józek, pomocnik kucharza, rozumie te uczucia i sam, założywszy ręce za fartuch, nie dość nieskazitelnie biały, pociąga nosem potakująco.

Zbliża się chwila uroczysta — podniesienie bandery. Jeden za drugim wychodzą spod pokładu oficerowie zapięci na wszystkie guziki i stają grupą koło bezanmasztu.

— Bandera i proporzycyk gotowe? — zapytuje oficer wachtowy.

— Tak jest, druhu poruczniku — pada odpowiedź.

Załoga stoi już wyciągnięta w dwuszeregach u burty. Żeglarz wachtowy dał nura w nadbudówkę rufową, gdzie jest kajuta kapitana. Po chwili zjawia się kapitan i, przywitawszy się z oficerami, zbliża się do szeregów żeglarzy. Pada komenda. Oficer wachtowy melduje stan załogi.

— Czołem, żeglarze! (obecnie: czuwajcie na morzu, druhowie!).

— Czołem, panie generale — odpowiadają po wojskowemu, bo kapitan — to właśnie jestem ja. Nie chcę mnie awansować na kapitana okrętu, chociaż faktycznie nim jestem. Nie nie poradzę, widocznie nie zasłużyłem.

— Do modlitwy! — słycać słowa komendy.

Czapki z głów i po chwili z czterdziestu silnych piersi rozbrzmiewa stara religijna pieśń:

Kiedy ranne wstają zorze,
Tobie ziemia, Tobie morze...

Jest coś wzruszającego w słowach modlitwy załogi, zebranej na okręcie. Proszę na chwilę spojrzeć z lotu ptaka na okręt i morze: jak okiem sięgnąć, niezmierny obszar sfalowanej wody — pusto, ani jednego dymku, ani żagla na horyzoncie, tylko ta jedna mała łupina z orzecha, a na niej gromadka ludzi...

Otchłań powietrza i otchłań wody. Gromadka w tej chwili, opanowana przemożną siłą prostych słów pieśni, czuje swą małość wobec nie kończących się nigdzie obszarów przestrzeni, czasu i myśli; wie, że zasłony przyszłości, nawet najbliższej, nie zdolna jest uchylić. Każda twarz w poważnym zamyśleniu mimo woli chyli się ku temu, co jest symbolem małości — ku ziemi; słowa, tyle razy słyszane i powtarzane, tchną wciąż nową powagą swej treści i nad całą gromadką niewidzialnym skrzydłem polata zbiorowa myśl o nieskończoności.

Są to najwznioślejsze chwile życia młodej i beztroskiej załogi, nieskłonnej do filozoficznego wgłębiania się w istotę wszechrzeczy. Piękniejsze od chwil, kiedy w obliczu zbliżającej się zagłady usta marynarza bezmyślnie szepcą słowa modlitwy, a oczy szukają środków ratunku.

Pod obcymi banderami nie mało mil morskich przemierzyłem jako prosty marynarz i nieraz słucałem obcych słów chóralnej modlitwy załogi. Zawsze jednak w takich chwilach czułem się opanowany urokiem zbiorowej prośby gromady.

Modlitwa na morzu to nie to, co modlitwa na lądzie.

— Po... modlitwie! — jak zgrzyt rozlega się nowa komenda.

— Godzina ósma. Czy można podnieść banderę? — zwraca się oficer wachtowy do kapitana.

Kapitan ruchem głowy potwierdza.

Przenikliwy gwizdek. Wszyscy ludzie wrośli w pokład, zastygli w bezruchu.

— Banderę podnieś! — brzmi twardo komenda.

Bandera powoli, uroczyście wznosi się do góry na koniec gafla tylnego masztu.

Dwa krótkie gwizdki, które oznaczają: spocznij.

Teraz następuje okrętowy rachunek sumienia.

„Co kto w swoich widzi snach, czy to śmiech, czy to grzech“ — wysuwa się na czoło realnego porządku rzeczy.

Raport.

Kto coś wczoraj „przeskrobał“, kto wykroczył przeciw okrętowemu regulaminowi, kto w ostatnim porcie spóźnił się z powrotem na statek i kto zjadł połowę placek ze śliwkami, przygotowanego przez kucharza Szudrę dla załogi na dzień następny, musi się tłumaczyć. Tak i tak, dlaczego i przez kogo placek został zjedzony, jaką drogą zgłodniały żeglarz dostał się do zamkniętej kuchni, (czy mu placek smakował, pytanie zbyteczne i nie ulegające wątpliwości), dlaczego wachta świtowa o pięć minut spóźniła się na zbiórkę... A jakże — wszystko trzeba wyjaśnić, porządek musi być. Temida okrętowa jest sprawiedliwa, ale nie ślepa i na morską chorobę nie choruje.

„Vae victis“ przez prawo okrętowe!

Na pewno pójdą po wantach z jednej burty, a na drugą zejną. I potem jeszcze zameldują oficerowi wachtowemu wykonanie rozkazu.

Ale z plackiem, to jeszcze gorzej będzie. Harcerze? Wątpliwe. To pewnie „nowi“ zrobili. A no — zobaczymy. Jednym słowem raport.

Więc cóż to jest? wojsko? marynarka wojenna?

Nie. To tylko dobry statek szkolny harcerzy, a na nim dobre porządki, przewidziane regulaminem służby żeglarskiej.

Na zbiórce porannej rozpatrywane są nie tylko grzechy załogi: tam też za dobrą służbę udziela się pochwały, tam ogłasza się zmiany organizacyjne, przeniesienia z jednej wachty do drugiej, objęcie nowych stanowisk

itp. Wreszcie przydział żeglarzy do robót na pokładzie, których to robót do końca świata, zdaje się, nie zabraknie.

Pierwszą jednak czynnością jest gremialne skrobanie ziemniaków.

— Rozejść się!

Tupot osiemdziesięciu nóg po pokładzie i załoga rozbiega się po narzędzia pracy.

Wkrótce Szudra ze swoim pomocnikiem Józkiem (pisze się Tomulik, a mówi się Józek) rozstawiają kosze i skrzynki z ziemniakami i żeglarze zasiadają w krąg na pokładzie do rozmów towarzyskich i facecji, przerywanych obieraniem łupin z ziemniaków. Kiedy facecje się sprzykrzą, ktoś, zauważywszy na pokładzie prowiantowego, druha Kopra, do którego wszyscy żywią uczucie wdzięczności, ale zarazem całą litanię pretensji za przesoloną zupę, zbyt małe porcje masła na krajankach chleba, za herbatę, wodę, deszcz, ogień i powietrze, czują równocześnie, że Koper jest do pewnego stopnia ich panem, bo panem ich żołądków, — ktoś, dostrzegłszy Kopra, zaczyna powoli skandować: Ko - per, Ko - per, Ko - per. Chór podchwytuje i po chwili rozlega się w rytmie heksametru: Koper, Koper, Koper... Coraz prędzej, aż przechodzi w prestissimo.

Druh Koper z wysokości swej smukłej postaci spogląda okiem Jowisza na tłum skrobaczy ziemniaków, skandujący pean na cześć jego.

— Niech tam rechoczą — myśli Koper — a porcji większych nie dostaną.

Po ukończeniu tej ważnej czynności załoga podmiata pokład i rozchodzi się do wyznaczonych robót. Pokład zmienia swój wygląd: tu trzech mozoli się, wyciągając łańcuchowym wielokrążkiem liny wantowe, czterech

tkwi na drabinkach wantowych i wiąże linowe szczebelki, kilku z pędzlami uwija się przy burtach, inni coś piją, strugają. Między całym tym tłumem krążą jak komety, nie znające swych orbit, zawodowi opowiadacze, których głównym zadaniem jest przechodzić ze świdrem albo pędzlem od jednej grupy do drugiej i uprzyjemniać czas pracującym opowiadaniem różnych historii, niekiedy nawet wręcz dziwnych.

— ...a kiedy się obejrzał, nie było nikogo.

— Ja tu jestem już od dziesięciu minut, odzywa się głos porucznika i czekam, kiedy druh skończy wiercić dziurę w brzuchu żeglarzy, bo trzeba w kołkownicy u burty dziurę wywiercić. Chodźcie ze mną.

Świder oddala się, na jego miejsce przychodzi pędzel.

Wreszcie — dzwon! Cztery podwójne uderzenia w dzwon okrętowy.

Koniec robót, obiad! podmieść pokład!

Długi rząd żeglarzy z menażkami w rękach defiluje przed drzwiami kuchni, w której urzęduje Szudra. Menażka za menażką sprawnym ruchem chochli w rękę kucharza napełnia się dymiącą zawartością i wkrótce pokład zalega cisza: każdy zajęty jest swoją menażką i na rozmowy nie ma czasu.

Dymią się menażki i pęcznieją żeglarze. Chwała Bogu, dziś nie bardzo kołysze. A potem — jeszcze większa cisza: wszyscy śpią na pokładzie. Opowiadacze też: ci chrapią najmocniej.

W „messie“ za stołem siedzi „arystokracja“, to znaczy: kapitan, oficerowie i po dwóch, każdego dnia z innej wachty, żeglarzy. Potrawy mają te same, co załoga, obiadają osobno na wyraźne zarządzenie kapitana, który chce mieć możliwość omawiać z oficerami sprawy bie-

żące. A tych spraw, tak samo, jak much, jadących z Polski w kajutach, zawsze jest nie mało.

Messa, to jadalnia oficerska, świetlica żeglarzy i zarazem salon przyjęć gości w portach. Tu też odbywają się odprawy celne, policyjne i portowe.

Jak widać arystokratyzm niezbyt arystokratyczny. Poza służbą wszyscy jesteście koledzy, ale na służbie — czuj duch — i biegiem na zbiórke!

Po odpoczynku poobiednim — wykłady. Wykładają oficerowie: o nawigacji, o morskiej praktyce, prawie drogi, sygnalizacji i innych mądrościach, związanych z żeglugą. Czasem mają odczyty żeglarze, jak np. w pierwszej podróży żeglarze-akademicy o miastach portowych, do których mieliśmy zawinąć. Trochę robót na pokładzie i o godz. 17 — koniec zajęć. Bractwo rozchodzi się po całym okręcie, pisze listy i artykuły do gazet. Wieczorem — śpiewy chóralne. Najlepiej zawsze wychodziły harcerskie piosenki, „Czerwony pas“, „Góralu, czy ci nie żal?“ i inne.

O zachodzie słońca spuszczenie bandery, teraz już w obecności tylko wachty i żeglarzy, przygodnie znajdujących się na pokładzie. Gwizdek, komenda: „banderę spuść!“ i symbol małego skrawka Rzeczypospolitej, wędrującego pod jej opieką przez morza, powoli osuwa się na dół. Dwa gwizdki — spocznij, po czym: „do modlitwy“. — „Wszystkie nasze dzienne sprawy“ kończą pracowity dzień harcerskiej załogi.

Jeszcze brzmia śmiechy i głośne rozmowy, ktoś upewnia, że widzi wyraźnie jak woda ścieka po tarczy wynurzającego się zza horyzontu księżycy, ktoś w zamyśleniu śledzi wzrokiem za lotem zapóźnionej mewy, kierującej się ku wschodnim kresom morza, tu i tam słychać jeszcze półgłosy, czyjeś kroki zadudniły śpiesznie u burty...

Gwar cichnie. Godzina 21 i pół. Wachtowy przebiegł po pokładzie, zajrzał do kajut, zasunął luk nie domknięty i krzyknął pod pokład:

— Cisza na statku!

Istotnie już jest cicho. Służbowi na pokładzie rozmawiają półgłosem. Morfeusz sypnął makiem po żaglach „Zawiszy“. Nie śpią tylko ludzie na rufie i „oko“ na dziobie. Od czasu do czasu zahurkoczą łańcuchy steru, wprawionego w ruch ręką sternika, zapatrzonego w kartonik kompasu. Żeglarz-obszawator na próżno lornetką przesuwą po horyzoncie: nic, żadnego znaku ludzkiego życia na morzu — żadnego światła. Oficer wachtowy zniemomiał jak posąg — czarna sylwetka jego za nadbudówką rufową odcina się wyraźnie od ciemnego tła nieba. Lecz nie śpi. Czuwa i widzi wszystko.

Fala miarowo uderza w burtę i odskakuje rozbita na pianę.

Za rufą ciągnie się złoty szlak fosforescencji.

Wszystkie nasze dzienne sprawy skończone.

PODWŁADNI I PRZEŁOŻENI

Na „Zawiszy Czarnym“ panuje koleżeństwo najgłębiej pojęte. Wszyscy, od kapitana zaczynając i na żeglarzach kończąc, bez względu na to, jakie funkcje pełnią, są sobie równi. Są tylko różnice wieku i przygotowania życiowego. Kiedy po skończeniu zajęć zasiadają w messie żeglarze obok oficerów i kapitana, nikt by nie poznał, że zgromadzili się tu ludzie o tak różnych stopniach hierarchii morskiej. Rozmowa toczy się swobodnie, nie ma cienia sztywności.

Na różnych okrętach różne pod tym względem panują zwyczaje. W ogóle brać marynarska odgradzona jest od oficerów dość grubym murem nierówności służbowej, która przybrała nawet formy klasowości. Tradycja ta datuje się od najdawniejszych czasów, kiedy marynarzami byli jeńcy lub niewolnicy: przykuci łańcuchami do ław wioślarskich greckich triakontor lub rzymskich triem, zepchnięci na dno ludzkiej nędzy, stanowili motłoch, utrzymywany batem w karności. Średniowiecze uświęciło ten przedział drakońskimi prawami morskimi. „Kilowanie“ człowieka, tj. przeciąganie go na linie pod okrętem od jednej burty do drugiej, było karą dość często stosowaną. Rzecz prosta, w tych warunkach o zbliżeniu towarzyskim podwładnych do przełożonych nie mogło być mowy. Stawało tu jeszcze na przeszkodzie środowisko społeczne i poziom umysłowy prostych marynarzy, którzy w owych czasach rzeczywiście należeli do najprostszych istot ludzkich. Przeszłością marynarza

kapitan statku nie interesował się wcale, obchodziły go tylko ręce i bary, naukę miała wpoić odpowiednio twar-
da pięść bosmana. Załogi w dużej części rekrutowały się
z mętów społecznych i obieżyświatów różnych narodo-
wości. W naszej np. flocie kaperskiej z czasów Zygmun-
ta III obok Niemców i Kaszubów służyli Szkoci, Irland-
czycy, a nawet Hiszpanie. Nierówność ta z drugiej stro-
ny wy pływała z zasadniczych założeń służby morskiej
i konieczności podporządkowania się całej załogi woli
jednego człowieka. I dziś, jeżeli dwóch rybaków wyjeź-
dza w łodzi na połów, jeden z nich jest tym, który roz-
kazy wydaje, drugi posłusznym wykonawcą. Nikt z lu-
dzi morza o to prawo nie pyta, gdyż jest to zasada, ro-
zumiejąca się sama przez się. Tam, gdzie jest liczniej-
sza załoga, rola kapitana staje się tym wyraźniejszą.

Na flotach wojennych całego świata nierówność ta,
uregulowana przepisami, a wywodząca się z założeń
czysto wojskowych, występuje jeszcze jaskrawiej, gdyż
nie pozwala dowódcy zasiadać do stołu wspólnie nawet
z oficerami: dowódca samotnie spożywa posiłki i tylko
wyjątkowo schodzi do messy oficerskiej.

Idea harcerska, polegająca na dobrowolnym podpo-
rządkowaniu się jej jednostek, które za główny cel po-
stawiły sobie udoskonalenie własnych swych charakte-
rów, pozwoliła pod tym względem zrobić wyłom. „Na
słowie harcerza polegać można jak na Zawiszy“, a har-
cerz zasadę karności względem władz swoich wysunął
na plan pierwszy, nie ma więc obawy, że stosunek kole-
żeński na harcerskim statku szkolnym może doprowa-
dzić do lekceważenia rozkazów.

— Byliśmy już dość daleko od Visby — prowadził
dalej opowieść swą bosman Tomczyk — gdy nagle bu-
chnęła jasność z forpiku...

— To było w nocy?

— Tak, noc już była i światła pozycyjne u nas się paliły. „Temida II“ była już dość daleko od brzegu i kierowała się na pełne morze. Co się stało? Jeszczem się nie zorientował, a już buchnął na zewnątrz płomień. For-pik był do połowy przykryty. Pożar, rozumiecie, pożar! Zapaliła się benzyna od primusa. W jednej chwili cała ta część kajuty została objęta płomieniem. Niebezpieczeństwo potęgowało jeszcze to, że obok stała blaszanka z benzyną, nieszczelnie zakorkowana. Bez namysłu skoczyłem w ogień. Ot, widzicie, jak ręce mam popalone, a noga... Trzy miesiące leżałem w szpitalu. Jakiśmy na „Zawiszy“ teraz byli w Visby, poszedłem odwiedzić siostry, które mnie pielęgnowały. Ogromnie się ucieszyły, bardzo zacne istoty, odprowadziły mnie do samego okrętu. Tam radio jest w każdym pokoju. Zawsze przychodziły z wiadomością: „halo, halo, tu polskie radio“ i były uszczęśliwione, że mogłem słuchać wiadomości z Polski.

— A jak ugasiliście pożar?

— Nielatwa to była rzecz, bo ściany już się paliły. Koce, rozumiecie, mokrymi kocami...

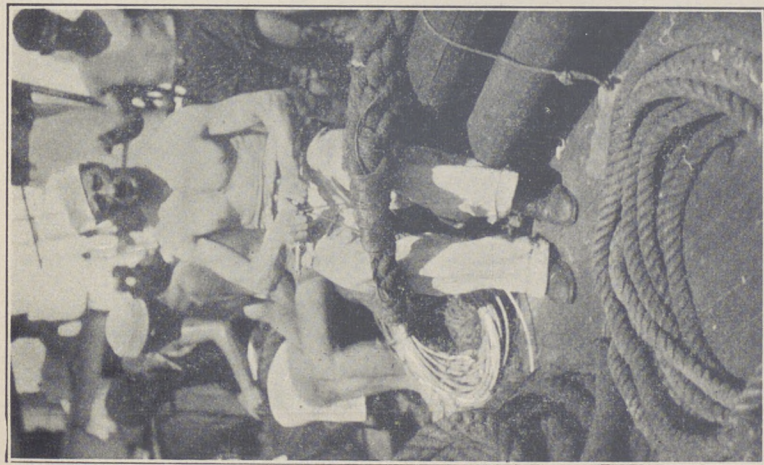
W tej chwili na pokładzie rozległ się ostry gwizdek i po chwili głos wachtowego żeglarza huknął z góry:

— Podwachta na pokład! do zwinięcia topsli!

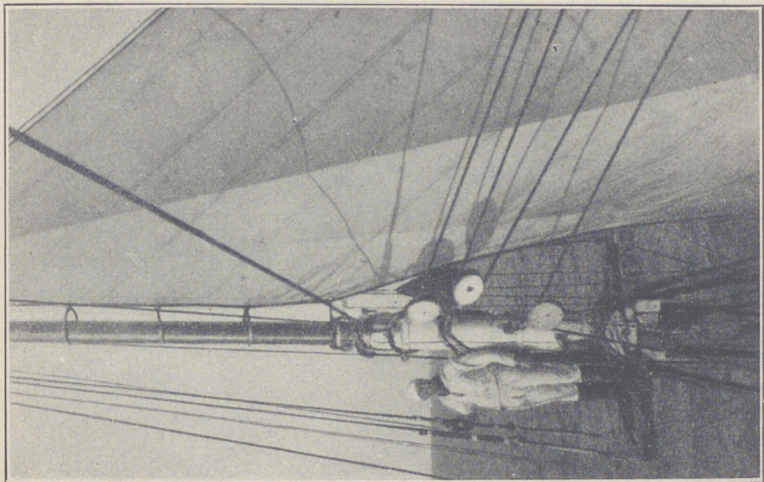
Jakby piorun trzasł w towarzystwo, zebrane za stołem. Wszyscy zerwali się na równe nogi, a żeglarze z podwachty przez kanapy i stołki runęli hurmem na pokład. Tylko pięty zamigotały po schodach.

— A druh Stefan dlaczego nie biegnie? — zapytał bosman, który był wolny od służby.

— Ja z trzeciej wachty — odrzekł zapytany, stając się służbowo.



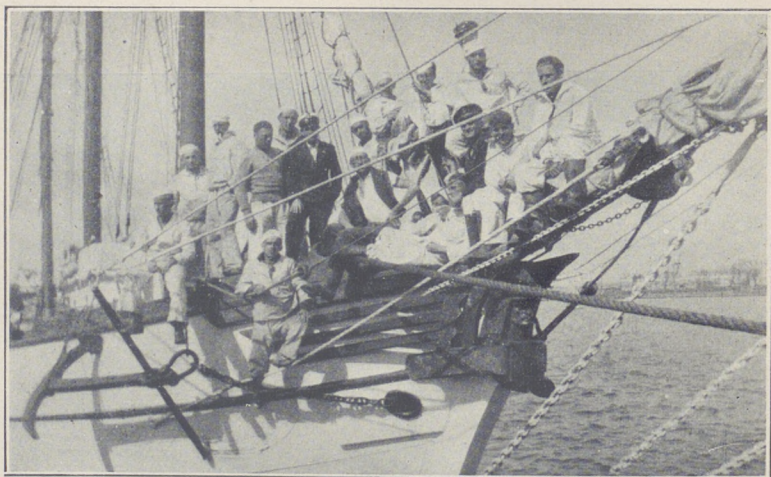
„Roboty linowe“ na pokładzie.



Widok z marsa na mars.



Poranna toaleta „Zawiszy Czarnego“.



Załoga pozuje do fotografii.

W jednej chwili koleżeństwo ustało. Byli teraz podwładni i przełożeni. Służbowe pytanie — służbowa odpowiedź. Dwaj przyjaciele, którzy tylko co o sprawach prywatnych przyjaźnie rozmawiali, po gwizdku stoją jak obcy: jeden wydaje rozkaz, drugi leci go wykonać. Taką jest siła moralna idei harcerskiej, która na statku szkolnym „Zawisza Czarny“ pozwoliła zachować braterskie koleżeństwo obok ścisłej subordynacji.

Duch — wielki mocarz, a dobra i mocna wola potrafi dokonać wielkich rzeczy. Nawet bez uszczerbku dla sprawy zrobić wyłom w uświęconych wiekową tradycją zwyczajach służby na morzu.

ZMIANA WACHTY

Już takie uprzykrzone porządki na tym „Zawiszy Czarnym“: nie dadzą człowiekowi na włos odstąpić od regulaminu. Powiadają: statek szkolny. Kilkanaście sekund spóźnisz się na zbiórkę — masz — rozmowa z porucznikiem: a co? a jak? a dlaczego?

Przeraźliwy świst bosmana i głos, skierowany pod pokład, poderwał podwachtę na nogi. Jak liście jesienne, niesione podmuchem wiatru, wysypała się z hałasem licznych nóg na pokład wachta i w dwuszeregu stanęła u burty. Ktoś zapóźniony chyłkiem dołączył się na skrzydle. Ktoś inny jak duch zjawił się za oddziałem i wcisnął się pomiędzy żeglarzy drugiego szeregu.

— Dlaczego druhowie spóźnili się na zbiórkę? — odezwał się oficer wachtowy spokojnie ale poważnie.

— Ja nie mogłem znaleźć...

— Wszystko mi jedno, czego druh nie mógł znaleźć. Pod pokład z powrotem, biegiem! Druh Iksiński to samo!

Obaj znikli w luku pokładu.

— Na pokład, zbiórka!

Dwaj delikwenci wyskoczyli jak z procy i stanęli w szeregu.

— Odlicz! Są wszyscy.

Zaczęło się wyznaczanie na stanowiska.

— Druh Iks — obserwator, druh Igrek — na ster, druh Zet — na oko, druh... i tak dalej do końca.

— Druhowie, którzy się spóźnili na zbiórkę, na sailing i z powrotem. Zameldować wykonanie rozkazu. Rozejść się!

Po chwili wachta rozbiegła się na wyznaczone stanowiska, dwie zaś postacie zaczęły się wspinać po wiantach gdzieś w przestrzeń nocnego nieba i znikły w olinowaniu. Zjawiły się u drugiej burty i szybko skierowały się na rufę, gdzie surowy porucznik przejmował służbę od swego kolegi.

— Druhu poruczniku, melduję wykonanie rozkazu.

— Druhu poruczniku, ...

— Dobrze.

Ha, cóż robić, już takie uprzykrzone stosunki na „Zawiszy Czarnym“.

Powiadają: statek szkolny, porządek musi być.

NA MORZU

Roztoczyło się ono ogromne, srebrne, nieokiełznane, Północne Morze. Wszakże to część Atlantyku. Tam, w tym kierunku obszar wody, nie przegrodzony żadnym lądem, ani wyspami, biegnie hen gdzieś w bezkresy. Dopiero w okolicy bieguna ścianą stojące lody powiedzą przybyszowi: „stój! dalej drogi nie ma, wracaj skądś przyszedł“. I nie pomogą tu żadne „Krasiny“, „Czeluskiny“, ani inne lodofamacze. To, używając słowa dziś pospolitego, zwykła bujda propagandowa w stylu amerykańskim: właściwie nie amerykańskim, lecz rekordowym. Gromada ludzka, zebrana czy to w salonie mód Paryża, czy w Hyde-Parku w Londynie, czy przy ognisku Tupinambasów, czy w czumie Samojedów, to w gruncie rzeczy stado owieczek, oczekujące na pastucha. Przyjdzie taki pan, i stado rusza za nim. Wnet znajdują się myśliciele i prawnicy, którzy udowodnią paragrafami lub powołaniem się na systemy filozoficzne, że obrany przez pastucha kierunek jest jedyny i racjonalny.

Poszła po świecie mania rekordów: 60 pięter, osiemdziesiąt! 300 metrów ma wieża Eiffla, a ta będzie miała sześćset! Po co? Niewiadomo. Na Aconcaguę weszli w ubiegłym roku polscy alpinisci i zastali tam, prawie że zastali, gdyż było dwie godziny różnicy — Włochów. Włosi weszli z rozkazu — byle jak, najłatwiejszą drogą, byle zaznaczyć, że i oni tam byli.

Anglicy weszli (brakowało paruset metrów) na Czomolungma w Himalajach (Mount Ewerest). Ilu? Dwóch.

— A u nas w tym roku na Kazbeku było dwa tysiące ludzi — odpowiadają bolszewicy.

Przez lody polarne nikt jeszcze nie ustalił komunikacji okrętowej.

— A my, ot, będziemy jeździli na „Czeluskinach“.

Blaga pospolita, rozliczona na nieświadomość ludzką.

Przez lody polarne przebić się można, uczynił to nawet pewien oficer rosyjskiej marynarki wojennej jeszcze w r. 1857 — i to na małym żaglowym statku, przepływając z Morza Białego do cieśniny Beringa, ale pasażerów wozić tam nie będziecie.

Wracaj, skądś przyszedł! Tam stoi mur lodów, za nim zaś, za tym murem, nowy ocean, taki sam, jak mamy go tutaj — nieposkromiony, niewyciężony...

Bo cóż, człowieku, „królu stworzenia“, żeś pobudował maszyny-okręty, na których bezpiecznie się czujesz i twierdzisz, że przez te kolosy odniosłeś zwycięstwo nad morzem — samego morza nie zwyciężyłeś: igra ono naokoło twego „Majesticu“ tak samo, jak igrało z Odysem, powracającym z wojny trojańskiej, kiedy, rozbiwszy się u wyspy Oigii, wpław ratował się na jej brzegi.

Parasole od deszczu można ulepszyć, ale deszczu przez to się nie zatrzyma pod chmurą. To właśnie jest olśniewające, cudowne na morzu: że ono zawsze jest to samo, co za czasów Noego.

„Zawisza Czarny“ nie należy do klasy „Majesticów“: żaglowy statek, uzależniony od kierunków i siły wiatrów, o wiele bliższy jest morzu od swoich wynio-

słych braciszków, puszczających dym kominami, jak parwienusz pykający cygaro. To daje mu prawo, pomimo surowej prostoty szat jego, poglądać z arystokratyczną dumą na przechodzące mimo „Majestic”i“.

Nie ma zapłotków, opłotków, stróżów bezpieczeństwa publicznego, ani czarnej giełdy: gromadka ludzi, kołyszająca się na „pływającym obiekcie“ na własną odpowiedzialność. Nawet radia nie mamy. Nie może ono gonić za nami i chłostać nas swymi falami, napęczniałymi od plotek całego świata.

„Halo, halo! tu Polskie Radio“. Leć, Polskie Radio, mimo! Nie złapiemy cię, nie mamy czym. Myśmy odbili od brzegu i teraz nic już o nim nie wiemy. Teraz mamy morze przed sobą, a dalej — mur lodów.

Leć mimo!

Tupot licznych nóg na pokładzie: przebiegła wachta, która ukończyła swą służbę, i znikła pod pokładem. Z nią razem stoczyły się na dół okrętowe plotki — a jakże! każdy okręt ma swoje plotki. Lecz to zupełnie coś odmiennego: to są morskie plotki, dalekie od czarnej giełdy świata. Nie przelecą one przez morze: pokręcą się, pokrążą wokoło jak te ptaszki, co jadą z nami „na gapę“ i wrócą na okręt.

Morze przybrało odcień granatowy, a dalej, w pobliżu horyzontu, pod wpływem łagodnych chmur, wysuwających się spoza jego krawędzi białymi ukośnymi smugami, pokryło się senną bladeością, przerywaną tam i ówdzie błyskami zapóźnionych promieni słońca. Wiatr cichnie stopniowo.

Czyście widzieli, czyście zauważyli — nie, nie zauważyliście — że na morzu każdy pejzaż jest doskonały? To znaczy — zharmonizowany pod względem linii i kolorów do granic ostatecznych. Nic od niego odjąć nie

można i nie mu dodać. Bo gdyby jakaś świętokradzka ręka zechciała to uczynić, nastąpiłby rozruch w przyrodzie, katastrofa żywiołów na niebie i ziemi. Nawet te liny i części żagli, które ukośnie przecinają chmury, dostosowane są do całości bez zastrzeżeń: inny ich kierunek zepsułby piękno obrazu. Te same chmury, które w mieście są zamazanymi plamami, bezmyślnie rzuconymi na niebo pomiędzy krawędziami kamienie, tutaj uzupełniają koloryt wody i ostre zarysy okrętu. Niedosćigniona pitagorejska harmonia sfer tutaj, na małym skrawku małej kuli, na której żyjemy, znajduje pełny swój wyraz. Po smugach tych białych chmurek myśl człowieka, nie rozproszona wichrami ubocznych wpływów i wrzaskiem ciżb ludzkich, trwających w nieustannej waśni, ślizga się wyżej w błękitną pustkę, albo w czarną przestrzeń, usianą milionami światów, i staje przerażona pytaniem: co dalej? Wówczas w dalekich widnokręgach jawi się jej Doskonałość absolutna, Istność niepojęta: Bóg. Ozyrys, Adonai, Brahma i Allah — to synonimy jednego pojęcia.

Marynarz w długich godzinach swoich służb nocnych staje oko w oko z tą Istnością najdoskonalszą, a jeśli umysłem swym nie zdolen jest jej ogarnąć, to czuje obecność jej naokoło siebie: w podmuchach wiatru, w iskrzeniu się nieba, w szumie każdej fali, nadbiegającej, zda się, z bezkresów wszechświata. W tych samotnych godzinach zrodziło się przysłowie marynarckie: „kto na morzu nie bywał, ten nigdy nie modlił się do Boga“. Widziałem cyników ateistycznych, którzy, patrząc z przerażeniem na zamęt żywiołów, kotłujący się naokoło okrętu, wzdychali razem z wierzącymi: „pronesi, Hospodi“ (przenieś tę nawałę, Boże). Każdy marynarz jest w gruncie rzeczy głęboko religijnym

człowiekiem bez względu na to, co w chwilach spokojnego rozumowania wygłasza.

Przypominają się tu słowa poety:

„W gotyckich domów
cieśni kamiennej
Potęgę swoją
ma zamknąć On?
Jego ołtarzem światło promienne,
Niebo i ziemia — to
Jego tron!“

— Zielone świa-a-tło zga-a-asło! — przeleciał nad pokładem głos żeglarza, stojącego „na oku“. Aha, więc w tej nocy cichej jest ktoś, kto oczyma ludzkimi czuwa nad bezpieczeństwem okrętu? Jest, jest — i nie jeden. Patrz, młody bracie, czuwaj, wpatruj się w zamgloną przestrzeń nocy, która bezdźwięcznie spłynęła z zaświatów na drogę „Zawiszy Czarnego“, ażeby zatrzymać myśl twoją nad zagadnieniem nieskończoności, na co nie masz czasu w murach swojej uczelni, wypełnionej po brzegi logarytmami, różniczkowym rachunkiem, jeżeli nie rzymskim prawem albo materialistycznym pojmowaniem dziejów ludzkości! Chwytaj te minuty, bo kto wie, czy nie uciekną one od ciebie na zawsze!

Jak ogniste rakiety, sypiące iskrami fosforescencji, przemknęło w głębinach morza stado delfinów, kierując się ku brzegom Anglii — na pewno prędzej od nas one tam będą. Chciałoby się im powiedzieć: zanieście tym panom morza pozdrowienie, powiedzcie, że pierwszy statek polskich harcerzy płynie do nich w gościnę, niech przyjmą go po bratersku, boć przecie załoga jego należy do tej samej rodziny, co i wasi skauci. Różnie pokolenie ludzi, którzy w człowieku, mówiącym odmiennym od ich rodzinnego językiem, nie chcą widzieć

wroga, podstępnie skradającego się, ażeby wydrzeć mu cokolwiek z dorobku jego materialnego lub moralnego. Prawda, nie mieliśmy króla Atelstana, który w X jeszcze wieku ogłosił wam, że „jeżeli kupiec będzie na tyle szczęśliwy, że trzy razy na własnym okręcie przepłyń wielkie morze (tzn. Morze Północne), od tego czasu ma prawo do zaszczytów“. Dlatego spóźniliśmy się. Ale oto płyniemy. A kiedy minie w Tamizie wieże waszego obserwatorium astronomicznego w Greenwich, przez które przechodzi początek południków świata, przyjmijcie nas, jak zasługują na to członkowie waszej rodziny znad chłodnych wód Bałtyku. Razem z wami będziemy dążyli do dalekiego jeszcze, ale wspólnego celu. Nie zrażamy się odległością. Albowiem przyjęliśmy hasło naszego wieszca: „mierz się na zamiary, nie zamiar według się“.

„Zawisza Czarny“ z powagą chwiał swymi masztami, dążąc w ślad za stadem gońców — delfinów.

WIEŚĆ O WIELKIEJ PRZYGODZIE

Przez palisady zaborców, którymi Polska była ogrodzona, dotarła ona do białej wsi podolskiej w postaci małej książeczki, mającej tytuł „Przygody Robinsona Crusoe“. Skrzypieniem drewnianego okrętu napełniła ciche pokoje kresowego dworku, huczała za oknami w nocy wzburzonymi falami Morza Karaibskiego i na drewnianej łyżce ze złamaną rączką kazała odbywać dalekie podróże po ogrodowym strumyku szerokości pół metra, drząc wraz z załogą łyżki, złożoną z drobnych kamyczków, nad którymi władzę kapitańską sprawował mały karaluch, o swe życie i losy okrętu, gdy zbliżał się on do niebezpiecznych wirów i strasznych głębin, w których śmigają żaby, a niekiedy nawet czaił się czarny rak z potwornymi kleszczami; Indianie z plemienia Siuksów siedzieli z tomahawkami na liściach łopianów, gotowi każdej chwili oskalpować karalucha. Przygoda kryła się w każdej kępie burzanów, koło której przepływała łyżka.

Zakołatała ta przygoda do drzwi wileńskiego zaścianka, ukrytego w bieli wiśniowego kwiecia, wywołując chłopców do lasu, gdzie musieli bacznie omijać gęste zagajniki, w których siedziały całe stada wilków; stała się utrapieniem dostojnej pani radczyni, której syn, Janek, wracał co dzień zabłocony z bandą swych kolegów, a na jej pytanie, pełne macierzyńskiej troski: „ta joj, ta gdzieżeście się znów tak zakałapuścili?“ sły-

szała odpowiedź: „mamusiu, myśmy tam w kałabani ratowali Slocuma“.

Nie ominęła ona i zakopconych sadzą węglową blaszanych dachów Śląska, pod którymi opowiadała zasłuchanej młodzieży o niebezpieczeństwach żeglugi wśród koralowych raf Polinezji, o słodkich dźwiękach hawajskiej gitary, którymi słuch poili samotnicy-żeglarze w swej pogoni za słońcem niczym nie skrepowanej swobody, o olbrzymim żywym dinozaurze, którego oglądał współczesny nam William A. Robinson w swej podróży jachtem naokoło świata.

Opowiadała i znikąła jak przyszła, zostawiając w młodych duszach niepokój i pragnienie czegoś nie określonego.

— Dlaczego Robinson? dlaczego London? a ja nie mogę być Londonem?

Z mglistych przeczuć i tęsknot rodził się bunt.

— Będę! Pojadę jak Robinson na tajemniczą wyspę i będę oglądał dinozaura!

Tak powstał czyn polskiego Robinsona — harcerza Władysława Wagnera.

Na lichej łodzi, nie wyposażony dostatecznie w potrzebną wiedzę i doświadczenie, wyruszył przez Atlantyk. I przebył go. Teraz gdzieś w pobliżu Australii boryka się z trudnościami życia i żeglugi.

Młodzież, przy pomocy znikomej garstki ludzi starszych, rozumiejących jej najgłębsze pragnienia, rozwała już parkany, odgradzające Polskę od świata i poszła za tajemniczą swą przewodniczką, nie znaną Przygodą. Co więcej, część tej młodzieży poczuła się nieswojo wśród białych pasów stadionów i boisk sportowych, zapragnęła rozleglejszych horyzontów i szerszego oddechu. Zapragnęła mężniejszej walki. Walki na ostre z nie znanym.

Ta część zbudowała „Zawiszę Czarnego“.

Reszta z braku miejsca zaczęła budować jole, jolki i kajaki, sposobiąc się do żeglugi po wodach śródlądowych. Faktu tego nie można jednak tłumaczyć brakiem dobrych chęci i rozmachu wśród tej części młodzieży. W głębi duszy jest ona ożywiona tymi samymi pragnieniami, co młodzież z „Zawiszy Czarnego“. Nie może jednak ani on, ani istniejące „ośrodki morskie“ pomieścić tych setek tysięcy młodzieży, które chciałyby na oceaniczne wody wypłynąć. Z konieczności więc kierują się na Wisłę, Narocz, Brdę i inne małe wody.

Na tym miejscu muszę podkreślić różnicę, jaka istnieje pomiędzy psychiką żeglarza morskiego i śródlądowego. Mam na myśli ludzi o skryzalizowanych już upodobaniach, pragnieniach i dążeniach. Inaczej mówiąc, z jednej strony większość, prawie bez reszty, żeglarzy, należących do starszego pokolenia, z drugiej — żeglarzy z dorastającego pokolenia młodzieży. Do tej ostatniej kategorii zaliczam też młodzież, która pływa po Pińskich Błotach, marzy jednak o Pacyfiku.

Starsze pokolenie zawiodło. Jachtsmani, których odziedzyczyliśmy po zaborcach, osiedli na mieliznach wiślanych. Zdawało się przed laty, że oni to, obeznani z wodą i żaglem, po uzyskaniu przez nas wybrzeża morskiego, spowodują olbrzymią falę, która wszystko, co tęższe uniesie na morze. Że młodzież nie zdoła ich dogonić.

Stało się inaczej. Po pierwszych, skromnych zresztą, próbach zetknięcia się z morzem powiedzieli sobie: mamy dość morza, wracamy na jolki śródlądowe i na nich będziemy ubiegali się o palmę pierwszeństwa w żeglarsztwie. Zrezygnowali z wielkiej przygody, zadowalając się małymi zdarzeniami na małej wodzie. Bo na małej

wodzie trudno nawet o małą przygodę: nawet przewrócenie się joli grozi tylko zamoczeniem ładnie odprasowanego garnituru, ale nie życiu. Wysiłać się nie trzeba: przewrócona jolka sama nie tu, to tam, gdzieś utknie na piasku i przygoda skończona. Rzecz prosta, były i tu wyjątki, bardzo zresztą nieliczne, ale o nich jako takich nie mówię.

Powstały różnice nie tylko w technicznych urządzeniach jachtingu, metodach pracy i zamierzeniach, lecz nawet w tajnikach duszy ludzkiej. Wytworzyły się u nas dwa odrębne typy psychiczne, wskutek nieporozumienia tylko należące do jednej rodziny żeglarskiej. Typy, właściwie, poza uniformem, nie mające nic wspólnego ze sobą, ludzie, którzy mówią różnymi językami i nie są zdolni wzajemnie się zrozumieć.

Nawiasem tu wtrączę, że czas już, ażeby powstały u nas dwa odrębne związki żeglarskie: morski, jednoczący w sobie kluby i stowarzyszenia żeglarskie morskie, i śródlądowy, jednoczący żeglarzy śródlądowych. Istnieje bowiem nie tylko różnica w upodobaniach, lecz również, jako ich następstwo, cicha walka, powodująca majoryzację raz jednej, drugi raz drugiej strony, co nie wychodzi na korzyść żeglarstwu.

Mówię o tym tutaj w nawiasie, ponieważ myśli te same napraszają się pod pióro.

Tak czy inaczej, wieść o wielkiej przygodzie dotarła już do naszej młodzieży.

I chwała Bogu! Niech staną obok Anglików, Amerykanów i Japończyków i odważnie spojrzą jej w oczy.

Kto ona? gdzie ma swoją siedzibę? Nie wiadomo. W tym tkwi jej urok i siła. Harcerskie „czuwaj“ jest doskonałym jej pozdrowieniem.

Ani gdzie, ani kiedy, ani w jakiej postaci jawi się

ona oczom żeglarza, nie wiadomo. Jedno tylko wiadomo, że nie na łasze wiślanej. Nie trzeba jej szukać: sama przyjdzie. Silna, zawzięta, nieustepliwa. Siłą też tylko i mocą wytrwania można ją zwyciężyć. Wtedy odejdzie jasna, pogodna i uśmiechnięta.

Widywała już ona Hiszpanów, Anglików, Francuzów i inne nacje, Polaków bardzo mało i nie wie, że liczne rzesze młodzieży w Polsce sposobią się na jej spotkanie. Że ją spotkają godnie. Mocą ducha, wytrwaniem i czujnością zwyciężą. I że zmuszona będzie odejść z pokłonem.

ŁAWICE ŚLEDZI

Po szerokim Morzu Północnym jak chmury podwodne przesuwają się ławice śledzi. Gdy morze spokojną tafelę wód swoich z lekka tylko wygina w ledwo dostrzegalne garby, albo gdy świetlana droga księżycy gra tysiącnymi blaskami na gładkiej powierzchni wody, można widzieć dziwne mgławice, sunące po morzu w różnych kierunkach. To właśnie są olbrzymie stada tych ryb, dążące do swoich celów. Jakie są te cele, dokąd zmierzają milionowe rzesze tych stworzeń, kto je prowadzi? Nauka rzekomo zbadała te rzeczy — tak samo, jak zbadała właściwości i prawa, rządzące zjawiskami elektryczności... oprócz istoty samej elektryczności. Zaprzęła ją do pracy na korzyść człowieka, zmusiła poruszać potężne maszyny, przenosić słowa ludzkie i dźwięki na ogromne przestrzenie, tylko jednego nie wie dotychczas: kto jest ta można pani, dzierżąca w niewidzialnej swej dłoni ciężki młot robotnika i delikatną wskazówkę naukowego przyrządu, radość i smutek, życie i śmierć człowieka? Tylko tego jednego nauka dociec nie może.

Zna też nauka wędrówki i przeobrażenia węgorzy, powstawanie i drogi skupień śledziowych, podobnych w swym żywiołowym dążeniu do dawnych wędrówek narodów, z tą tylko różnicą, że gromadom ludzkim przewodziły wybitne jednostki, mogące darem słowa i perspektywami fantastycznych obietnic pociągnąć za

sobą tysiące, ryby zaś, jak wiadomo (niezupełnie zresztą pewnie), są nieme: nie mogą obrazami czarownych krajów olśnić pospolitych rzesz, nie mają radia, ani telegrafów, ani zwykłej poczty, ani hełmów złocistych i innych odznak, wyróżniających przywódców. A jednak tłumy te idą — płyną niezawodnie w kierunku, który sobie obrały, ku swoim przeznaczeniom. Odpowiedź na te tajemnicze pytania mamy gotową: instynkt. Instynkt — to samo, co elektryczność, pusty frazes, przesłaniający niewiedzę człowieka.

I dobrze jest, że najistotniejszych rzeczy nie wiemy: gdybyśmy je znali, przy naszych ograniczonych władzach umysłowych, życie nasze stałoby się szare, jak mgła jesienna, a nieznośne jak choroba splinem zwana.

Śledziowe mgławice najwyraźniejsze są na Morzu Północnych. Idą jak fatum. Za nimi w ślad, jak głodne wilki, dążą zastępy ich wrogów: w powietrzu ptactwo morskie, oczekujące chwili, gdy ławica wzniesie się pod poziom wody, w głębinach stada żarłocznych ryb i ssaków z ich królem, wielorybem na czele. Śledzie prawdopodobnie są głównym artykułem spożywczym wieloryba. Chodzi też on za nimi i zgania, jak pastuch swoje stado.

W dawniejszych jeszcze czasach, gdy pod obcą banderą pływałem na szkuner-brygu „Dzierżawa“, zdarzyło mi się stać na kotwicy w pewnym fiordzie norweskiej Laplandii, w Alten, gdy naraz napłynęły do zatoki ogromne masy śledzi, które jak oszalałe tłoczyły się w najpłytszych miejscach u brzegu, wprost wyrzucały się na piasek. Ludność miasteczka wyległa na brzeg z wiadrami, koszami, cebrzykami i, wszedłszy po kolana w wodę, czerpała śledzie jak wodę. Nasz kok pośpieszył też na szalupie do brzegu i czerpał wiadrem z szalupy. Pod

okrętem przesuwają się z ogromną szybkością stada tych ryb, błyskając swoimi łuskami jak klingami noży lapońskich.

Niebawem wyjaśniła się zagadka panicznej ucieczki ławicy. Oto pośrodku fiordu majestatycznie krążył potwór mórz polarnych, wieloryb. Ciemny jego grzbiet i ogromne pletwy co chwila wynurzały się z wody, a potężne sapanie, połączone z wyrzuceniem strumienia pary i wody, daleko rozlegało się w koło. Mądre zwierzę, które zapędziło swoje stado do fiordu, samo nie zbliżało się do brzegów: wiedziało, że tam płytko i że z odpływem morza może osiąść na mieliźnie jak niebaczny okręt. Wieloryb czekał na głębini na powrót swoich owieczek. Dodam tu jeszcze, że wyłowione w ten sposób śledzie wszystkie miały łuski do połowy zdarte. Czy utraciły je w długiej wędrówce, czy w ucieczce przed wielorybem w zatoce, trudno powiedzieć.

Na Morzu Północnym „Zawisza Czarny“ przecinał często drogi ławic, płynących jednak na znacznej głębokości. Od czasu do czasu wynurzały się one na powierzchnię.

Tu byłby ich kraj obiecany, gdyby nie wrogowie. Tu na zachodzie rozciąga się mielizna „Długie Czterdzieści“, na południu „Szerokie Czternaście“, u wylotu Skagerraku „Mielizny Rybackie“, „Mielizna Jutlandzka“ a nade wszystko umiłowana przy ryby sławna „Dogger-Bank“.

Najgorszym wrogiem jest człowiek, ponieważ ze wszystkich jest najmądrzejszy. On to pobudował dziś wielkie i mocne rybackie parostatki, zaopatrzone we wszelkie udoskonalenia, mające na celu skuteczniejsze połowy. Obok Francuza, kierując się wskazaniem telegrafu bez drutu, śpieszy na miejsce, gdzie pojawiły się

śledzie, Holender, Anglik, Duńczyk, Włoch, Szwed i Polak z Gdyni.

Teren rybacki niemal wszystkich narodów Europy.

A nie byle jakie to statki: duże, szybkobieżne, mocne, zdolne oprzeć się długotrwałym sztormom północnym, przecinają morze w różnych kierunkach, wlokąc za sobą potężne sieci, ciągnące się za nimi na setki metrów. Są panami tego morza. Mają tzw. „prawo drogi“: wszystko, co żyje (oprócz śledzi) musi je omijać. „Zawisza Czarny“ zmuszony był raz sporo drogi nałożyć, ażeby ominąć takiego pana, ponieważ nie chciał on ani na włos zboczyć ze swego kursu. Skąd wyruszyły te „wędrowniki narodów“ świata rybiego i gdzie zatrzymają się?

Nie zbadane są jeszcze tajemnice oceanów.

Świadczą jednak one o niepojętej dla nas doskonałości wszechświata, którego nawet ujemne, z naszego punktu widzenia, zjawiska są niczym innym, jak harmonijnym uzupełnieniem całości.

PILOT

Wiatr był pomyślny: od północnego wschodu. Szliśmy, mówiąc marynarskim językiem, półpełnym wiatrem, inaczej — baksztagiem prawego halsu, kierując się na latarnię pływającą Outer Gabbard, od której zaczyna się już wejście w mielizny, utworzone tu w ciągu wieków mrówczą pracą Tamizy. Olbrzymie te mielizny, wybiegające daleko na Morze Północne, poprzecinane są głębszymi nurtami, nieczym zresztą nie różniącymi się od otaczających je wód morza. Brzegów nie widać. Ile na tych wodach, zwłaszcza w ubiegłych wiekach, musiało być katastrof, ile istnień ludzkich znalazło tu swój kres ostatni, nikt zliczyć nie zdoła. Szczególnie, jeżeli weźmie się pod uwagę potężne prądy przyływu i odpływu morza, które cztery razy na dobę przewalają się z szumem przez mielizny tam i z powrotem. Pomędzy mieliznami Barrow, Sunk i Long Sand biegną nurty, prowadzące prosto w ujście Tamizy. Black Deep, West i East Swing stanowią drogi, najbardziej uczęszczane przez statki. U wylotu ich właśnie kołyszają się na martwych kotwicach latarniowce Sunk i wspomniany wyżej Gabbard. Wichry, deszcze, śnieżyce przewalają się nad ich masztami, rozrukane fale burz północnych biorą je na swoje grzbiety, ażeby rzucić potem w doliny pomiędzy wodnymi górami, a one — dzień i noc trwają na swych posterunkach, wskazując jaskrawymi błyskami latarni drogę zbłąkanym okrętom. Jaką radość i otuchę dają

one marynorzom, w ciężką pogodę szukającym drogi ku brzegom Tamizy!

Ku tym to właśnie latarniowcom kierował się „Zawisza Czarny“.

Wreszcie na horyzoncie zamajaczyły malutkie blade patyki, a u dołu coś w rodzaju kadłuba okrętu. Oko marynarza odróżni nawet z wielkiej odległości latarniowiec od innych statków parowych albo żaglowych: nie ma on ani wysokiego komina, ani masywu żagli, wznoszących się nad kadłubem. Tak, to okręt latarniowy — nasz Gabbard. Kurs mieliśmy dobry, ukazał się on wprost na końcu bukszprytu.

Od latarniowca wzięliśmy kurs bardziej ku południowi na drugi latarniowiec — Sunk.

Na horyzoncie tu i tam ukazały się parostatki o wysokich żółtych kominach: to statki pilotowe, dzień i noc krążące tu w oczekiwaniu na podróżne okręty, zmierzające do Londynu. Jeden z nich dostrzegł nas i zmienił kurs wprost na „Zawiszę Czarnego“. Pilotaż, to znaczy przyjęcie pilota na pokład, tu obowiązkowy. Parostatek rośnie, zbliża się, staje się coraz wyraźniejszy. Duży to statek, mocny, specjalnie zbudowany do tego celu: nie ma w nim ani ładowni, ani licznych szalup, charakteryzujących statki pasażerskie; za to potężne maszyny i kadłub, zdolne wytrzymać długie sztormy północne.

„Zawisza“ zwinął parę żagli, inne ustawił w ten sposób, że statek zmniejszył swój bieg do minimum. Na pilotowcu zrobił się ruch na pokładzie i wkrótce mała szalupa na blokach zjechała na fale. Jeszcze chwila i szalupa pod sprawnymi uderzeniami wiosł zaczęła przecinać nam drogę. Już blisko. Łupina z pięciu ludźmi to chowa się w falach, to wyskakuje na ich grzbiety. Na

„Zawiszy“ ruch i zaciekawienie. Z burty spadł „sztorm-trap“, czyli drabinka linowa. Szalupa przybiła i wkrótce zza burty ukazała się torebka ręczna, a za nią głowa pilota. Równocześnie z burty zjechała na lince butelka wódki Baczewskiego: już ustalili się zwyczaj, że polskie statki, biorące pilota, ofiarowują obsadzie szalupy polską brandy, która w Anglii jest w wielkiej estymie.

Tu dopiero zobaczyłem ich twarze. Co za gęby marynarskie! Każda wyszła z ram jakiegoś obrazu. Wszyscy czterej jednakowo ubrani — granatowe swetery i także berety z pomponami, czarne spodnie. Twarze ogolone, czerstwe i suche, rozjaśnione szerokim uśmiechem wdzięczności i zadowolenia. Wilki morskie. Rysy twarzy i ruchy znamionują prawdziwych ludzi morza. Tak się przejęli spuszczoną butelką, że nie zauważyli większej fali, która tymczasem z tyłu nadbiegła i wlała się do szalupy. Nic to! jeżeli się zagapić, fala zawsze się wleje — oni to wiedzą.

A otóż i pilot — wchodzi na rufę.

— Good morning!

— Morning.

Jakiś on inny. Różni się czymś od wielu pilotów, — ej, to marynarz z żaglowych okrętów! — przemknęło mi w myśli. Spostrzeżeniem swoim podzieliłem się z por. Błęszyńskim.

Pilot pokręcił się na rufie, spojrzał do góry na maszty „Zawiszy“, na żagle, które tymczasem wróciły do przerwanej pracy, spojrzał na kompas, rzuciwszy sternikowi jedno słowo:

— Steady — co oznacza trzymać ten sam kurs — i zwrócił się z zapytaniem, czy mógłby statek obejrzeć.

— Niech pan go oprowadzi, powiedziałem porucznikowi, ja zostanę na rufie.

Zbiegli ze schodków i znikli. Po dłuższym czasie wrócili.

— To żaglowy marynarz — powiedział do mnie por. Błęszyński, kiedy pilot zajął swoje stanowisko, — cały statek szczegółowo obejrzał, wszystkim się interesował. Był w kajutach, zajrzał do kuchni, do forpiku, oglądał szalupy, powiedział, że „Zawisza Czarny“ dobry okręt. Podobny jest do żaglowców, które chodzą w lody podbiegunowe...

— A bo też prawda. „Zawisza Czarny“ przedtem, kiedy nazywał się jeszcze „Petrea“, odbywał rejsy do Grenlandii. Pilot się poznał.

— On pływał na żaglowych okrętach. Dwa razy przechodził koło przylądka Horn...

— Bagatela! koło przylądka... Nie dziwnego, że on jest jakiś inny.

Przylądek Horn — w języku żaglowych marynarzy wprost Kap (cap — przylądek) — to nie jest tylko wyniosłe zakończenie łańcucha Kordyliarów Południowej Ameryki, to słowo, które wymawia się z szacunkiem. To patent na marynarza, związany z pewnym żeglarskim przywilejem — plucia na nawietrzną stronę okrętu. Na żaglowym okręcie (zresztą i na parostatkach) wylewanie wody, wyrzucanie śmieci, plucie etc. dozwolone jest tylko przez burtę zawietrzną. O ileby spostrzeżono, że jakiś „szczur lądowy“ nie zastosował się do tego zwyczaju, na pokładzie powstanie wnet larum — i to nie byle jakie: od wachtowego oficera do kucyka wszyscy rzucą się na nieszczęsną ofiarę i tak go zwymyślają, że więcej już nie popłacze burty zawietrznej z nawietrzną. Wyjątek stanowią ci, co Kap opływali: tym wolno.

Cóż to za dziwny przylądek?

A dziwny.

Leży on na granicy dwóch oceanów i patrzy na biegun południowy. Tuż niedaleko zaczyna się obszar lodów antarktycznych. Z Oceanu Spokojnego prąd Peruwiański wciska się pomiędzy przylądek Horn a Zachodnią Antarktydę, zakręcając ku wyspom Falklandzkim. Ogromne fale z dwóch oceanów tutaj, w cieśninie Drake'a, ścierają się i walczą o władztwo nad tymi niegościnnymi wodami. Silne wiatry, potęgowane jeszcze wpływem mas polarnego powietrza, smagają tutaj swoimi biczami krzyżujące się stalowe fale i zatrzymują żaglowe okręty na 70 południku długości zachodniej. Potrzeba dużego zasobu wytrzymałości i mocnego statku, ażeby przebyć te miejsca.

A jednak i dziś statki żaglowe, ażeby nie płacić wysokich opłat za przejście Kanałem Panamskim, nakładają drogi i płyną w ślad za okrętami Magellana z XVI wieku, z tą różnicą, że nie idą przez cieśninę Magellana, lecz opływają przylądek.

Nie znam Cap-Hornu, opływałem jednak kilkakrotnie na żaglowym okręcie inny podobny przylądek — Nordkap i mam pojęcie o stosunkach, istniejących na pograniczu dwóch oceanów w strefach bliskich obszarów polarnych. Nordkap pod tym względem ustępuje Cap-Hornowi, żegluga wszakże i na tych wodach jest ciężka. A jakkolwiek Horn blisko o 10 stopni nie dochodzi do koła polarnego, Nordkap zaś o 6 prawie stopni je przekracza, żegluga, dzięki sięgającemu jeszcze tam wpływowi Golfstromu, jest mniej uciążliwa. I tu ścierają się fale idące z Oceanu Północnego z falami Atlantyku, i tu piętrzą się one wysoko, rzucając statkiem jak piłką, tłoczą się, uderzają, jednakże obszar trudnej żeglugi jest mniejszy.

Tak, czy inaczej, Horn uzyskał sławę, a marynarzom dał przywileje.

Pewien Anglik podjął się pracy przestudiowania okresów czasu, zużytych przez różne statki żaglowe na okrążenie Cap-Hornu. Okazało się, że większa część żaglowców przebywała tę drogę w 2—3 tygodnie, niektórzy tłukły się tam po 5 i 6 tygodni, a jeden rekordowo walczył z morzem, gdyż na okrążenie Przylądka zużył całych dni sześćdziesiąt.

Zaiste, rekord wytrzymałości, graniczącej z uporem!

Dawnymi czasy żagle, skupione na wodach Przylądka, wyglądały jak stado motyli, rzucone na powierzchnię górskiego jeziora.

Dziś parostatki, mając krótsze przejście przez Kanał Panamski, omijają tę drogę, pozostała ona jednak jako klasyczna droga żaglowców.

Nasz pilot, któremu prawdopodobnie znudziło się już życie na pilotowym parostatku, z lubością patrzył na żagle „Zawiszy Czarnego“, na wyprężone jego liny i rozkoszował się szmerami cichej żeglugi.

Barczysta jego sylwetka z głową, wciśniętą nieco w ramiona i czapką zsuniętą na tył, nieruchomo rysowała się na tle nieba. Drogę znał dobrze. Rozpamiętywał prawdopodobnie swe dawne podróże na żaglowych okrętach, życie twarde, ale wesołe w zgranej kompanii marynarzy dalekich rejsów i, kto wie, może zazdrościł nam „Zawiszy Czarnego“.

Oto żaglowiec, wolny ptak morski z rozstawionymi skrzydłami, płynie przez morze — dziś tu, jutro tam, a nigdy nie wiadomo, gdzie będzie pojutrze, podczas gdy on przykuty losem do pokładu swego potężnego parowca, krąży na ograniczonej przestrzeni w oczekiwaniu na parostatki... Tam i z powrotem. Przeznaczenie.

Za to po dwóch tygodniach wróci do domu. Na dwa tygodnie. Nie wiadomo, dlaczego nasz gość jeszcze raz spojrzął na żagle i z rezygnacją westchnął.

Zbliżaliśmy się do ujścia Tamizy.

W Gravesand pożegnaliśmy swego sympatycznego pilota.

WSRÓD MIELIZN GALGEPUT

Już tak się na świecie rzeczy złożyły, że poczynania ludzkie mają swoją złą albo dobrą wróżbę.

Pod opieką patronki Belgii, św. Goduli, zabawiliśmy nieco dłużej w Antwerpii, gdyż całe cztery dni. Nie mogło być inaczej, boć przecie tuż obok Bruksela, a tam wystawa światowa. Jakże ominąć taką sposobność i nie obejrzeć polskiego pawilonu — skromnego, ale robiącego dodatnie wrażenie, hali maszyn, wesołego miasteczka, a przede wszystkim pomnika współczesnej polityki włoskiej w postaci ogromnego pawilonu, pełnego bagnetów (na olbrzymich kartonach fotograficznych), entuzjazmu i patosu.

Złożyliśmy wieniec przed pomnikiem bohaterskiego obrońcy Belgii, króla Alberta — i czas już w drogę.

Dwudziestego piątego lipca przepchaliśmy się szczęśliwie przez niezliczone baseny portu Antwerpii, zatłoczone „po brzegi“ kanałowymi barżami i wyszliśmy na Skaldę.

Ciekawe są te barże. Są one siedzibą liczego ludu wodnego, który na tych „szalandach“ rodzi się, żyje i umiera. Są to wielkie, długie jak nudna rozmowa towarzyska, pięknie utrzymane — po naszymu — berlinki, które kursują wyłącznie po kanałach Belgii i Holandii i, co dziwne, zawsze do samego dna załadowane towarami. Na rufie takiej arki schludny domeczek (nadbudówka) z firaneczkami i wazonami, „połowica“ patro-

na statku zażywna i rozrosła jak baobab, córeczka blondynka, siedząca z robótką w ręku w otwartych drzwiach domku, gromadka pędraków, bawiąca się w ogrodzonym „majdanie“ i piesek. Na każdej barży jeden. Ale jeden starczy za dziesięciu: z wielkim hałasem i temperamentem lata po całej arce i pilnuje, ażeby wszystko było w porządku; ażeby pomocnik patrona nie spóźnił się z rzuceniem linki stalowej, ażeby madame w porę zakreśliła kieratem sterowym — inaczej bowiem nie można nazwać urządzenia sterowego barży, posiadającego poziome koło sterowe średnicy zapewne pięciu metrów, wokoło którego chodzi baobab w spódnicy, podczas gdy patron zajęty jest motorem i cumami; poza tymi czynnościami służbowymi gorliwy piesek nie może ominąć sposobności, ażeby nie pozdrowić głośnym szczekaniem innego takiego samego jak on opiekuna przepływającej obok barży. Zajęcia i latania z podniesionym ogonem, jak widać, jest co niemiara, po prostu dnia nie starczy.

Minęliśmy szczęśliwie całe flotylle tych rodzinnych ark Noego i poszliśmy rzeką do Vlissingen, który, jakkolwiek leży na terenie Holandii, jest morskim portem belgijskiej Antwerpii. Jak widać, przy dobrych chęciach można bez wojen i tak żyć po sąsiedzku, nie odwołując się do Ligi Narodów pierwszego każdego miesiąca.

W służach Vlissingen, doczekawszy się odpływu morza, „Zawisza Czarny“ wyszedł na słoną wodę, żegnany przez konsula p. Czyżewskiego i kierownika Harcerskich Drużyn Żeglarskich p. W. Bublewskiego, który umyślnie przybył do Antwerpii, ażeby zobaczyć, jak się drużynie „Zawiszy“ powodzi.

Dzień był pogodny, słona woda lekko sfalowana. Ra-

żno więc ruszyliśmy głównym nurtem okrętów, a wyszedłszy na morze otwarte, wzięliśmy kurs na Ijmuiden — wejściowy port Amsterdamu, który teraz był najbliższym celem podróży. Wiatr był przeciwny, szliśmy więc pod motorem.

Nie darmo jednak, jeszcze w Antwerpii, w służbie, przeszedł drogę „Zawiszy“ skarabeusz w postaci żółtego kota z czarnym ogonem, którym on ostrzegał przed czymś „Zawiszę“.

Już 11 mil morskich przebyliśmy swym kursem, gdy w drzwiczkach motorowni stanęła atletyczna postać naszego magika od motoru, Kacbana. Wyraz twarzy jego zapowiadał coś niedobrego.

— Panie generale — zwrócił się do mnie...

— Pewnie „rurka znów pękła“?

— Nie, rurka nie pękła, ale łożysko wału się za-grzało.

— Czy silnie?

— Silnie. Rękę jeszcze można utrzymać.

— Masz, diable, kaptur: jeszcze można utrzymać rękę — i to jaką — rękę Kacbana, która za cztery inne obstoi. Trzeba wracać do Antwerpii, bo zagranie się łożyska, to rzecz poważna. Nie ma co się namyślać.

— Wszyscy na pokład do stawiania żagli!

Niebawem na maszty „Zawiszy“ wyfrunęły ogromne płótniska i statek, zatoczywszy koło, ruszył kontrakursem, popychany rześkim północnym wiatrem.

Wielce byłem niezadowolony z takiego obrotu rzeczy: zbliżał się czas nowiu księżyca, a na nowiu... Wiadomo, co na nowiu. Moje doświadczenie z morz północnych kazało mi zawsze liczyć się z zaburzeniami atmosfery w tym okresie czasu. Przecie kolosalne przypływy

i odpływy powietrza, powodowane ustawieniem się księżycy i słońca na jednej linii prostej z ziemią, nie mogą przejść bez śladu na powierzchni naszej kuli ziemskiej. Przyjdzie okres sztormów. Na morzu jest miękko, koło brzegów twardo. Sztormować zaś koło brzegów Holandii, usianych ciągnącymi się w nieskończoność mieliznami... Wolałbym tę czynność pozostawić wrogom rodzaju ludzkiego. A właśnie, jak zaczniemy bawić się łożyskiem w dokach Antwerpii, na to wyjdzie...

Wróciliśmy do Antwerpii.

Trzy dni słuchaliśmy w doku krzykliwej sarabandy ociążałych Flamandów, wreszcie 28 lipca opuściliśmy Antwerpię.

Tym razem skierowałem „Zawiszę“ nie głównym farwaterem — w kierunku na latarniowiec West-Hinder, lecz, dla skrócenia drogi, przejściem wschodnim Ost-Gat pomiędzy lądem a mieliznami. Dawało mi to tę korzyść, że przy wietrze północnym, który panował teraz na morzu, zabezpieczałem się w ten sposób od wyrzucenia statku na mielizny i uzyskiwałem możliwość powrotu do Vlissingen.

Trzeba pamiętać, iż brzegi tu otoczone są wieńcem mielizn, na wiele mil sięgających w morze. Mielizny są zdradzieckie, gdyż niewidoczne zupełnie: woda, morze wokoło, głębokość wody jednak 4, 3, 2, a nawet pół metra, czyli dla statku śmiertelne niebezpieczeństwo. Między tymi mieliznami wije się Ost-Gat z ogólnym kierunkiem na północ.

Tę to drogę, jako najbezpieczniejszą, wybrałem dla „Zawiszy“.

Nów, w znaczeniu meteorologicznym, już wisiał nad głową. Silny wichur wiał od północy. Na morzu zaczął się sztorm.

Wiedziałem, że z naszej żeglugi nic nie wyjdzie, i miałem na oku tylko bezpieczeństwo „Zawiszy“.

Bywają takie okoliczności, że kapitan musi „skapitulować“ (tego słowa używam z należytym zastrzeżeniem) przed załogą. Ja miałem załogę równie inteligentną, jak nie doświadczoną: żadne argumenty nie zdołałyby jej przekonać, że dalszy postój „Zawiszy“ spowodowany był niemożnością odejścia od brzegów i żeglugi w tych warunkach.

— Sztorm sztormem, ale...

— Ale moglibyśmy już byli być w Amsterdamie. To generał niepotrzebnie tak zamarudził. Zanadto ostrożny.

Nie moglibyśmy być w Amsterdamie, moi drodzy. Sztormów wy nie widzieliście. Zobaczycie.

Postanowiłem zrobić wypad i wysunąć się na morze najdalej od brzegów, ażeby potem jednym halsem (jednym ciągiem pod żaglami) iść do Ijmuiden. Niech zobaczą sztorm i przekonają się, że to niemożliwe.

Cieśnina Ost-Gat wąska, wiatr prosto w dziób, pod żaglami tu iść nie podobna. Poszliśmy pod motorem. Pod osłoną brzegu osiem godzin przebijał się „Zawisza“ cieśniną z coraz to większym trudem, coraz to wolniej. Im bliżej wylotu cieśniny, tym fale większe, tym częściej śruba bije powietrze. Nic to nie szkodzi — idziemy dalej. Morska choroba zaczęła już grasować epidemicznie. Nic to nie szkodzi — idziemy dalej. Słowo się rzekło.

I szliśmy tak dalej i dalej, aż „Zawisza Czarna“ stanął na miejscu. Powiedział mniej więcej tak: dosyć, nie mam siły pchać się dalej przeciwko fali. A fale były już duże: mętne, zmęczone długą wędrówką gdzieś aż spod bieguna, parły ogromnym stadem ku brzegom Holandii, na prawo i na lewo wgrzyzały się w mielizny, to-

cząc się dalej spienionymi ścianami, żółtymi od wchłoniętego piasku.

„Zawisza Czarny“ stał na miejscu, z trudem utrzymując swój dziób przeciwko falom.

No, może dosyć? Może generał miał słuszość? A to dopiero początek sztormu. Ale nie szkodzi, żeście zobaczyli wzburzone morze. To trzeba nawet było zobaczyć.

Wybrałem moment, gdy przeszła największa tzw. „dziewiąta fala“ i dałem ster na burzę.

„Zawisza“ położył się raz i drugi, w kajutach zahurkotało coś, zadźwięczało, trzasnęły gdzieś drzwi nie domknięte i na pokładzie wiatr zelżał: płynęliśmy teraz z wiatrem do Vlissingen.

Znowu na lewo pociągnęły się piaszczyste wzgórza łądu, których trawersy mozolnie tak zdobywaliśmy.

Zeszedłem do kabiny nawigacyjnej, ażeby zorientować się w możliwościach żeglugi. Do Vlissingen jeszcze daleko. A tu na prawo, wśród bezbrzeżnego obszaru mielizn, pokrytych teraz spienionymi grzebieniami rozbitych na strzępy wałów morskich, jest jakaś nieco większa głębina, jak gdyby mała zatoka wśród wyimaginowanych, bo ukrytych pod wodą, brzegów. Akurat zatoka na postój kotwiczny dla „Zawiszy Czarnego“. Dobrze jest, bywa gorzej. Sterniku, bierz ster na prawo, kurs taki to, jeszcze na prawo, prawo na burzę!

„Zawisza Czarny“ uroczyście wpłynął do „urojonej“ zatoki i... hur-hur, potępińczy zgrzyt łańcucha, słup wody i kotwica już na dnie.

No, macie Amsterdam, kochani moi żeglarze. Tu będzie stali aż do skutku. A komu się śpieszy, niech płynie na własną rękę: w pasie korkowym do samego Amsterdamu, byle nie dalej. Widzicie teraz, że są rzeczy wyższe od ułożonych i spisanych na papierze progra-

mów, terminów i wszelakich projektowanych poczynañ ludzkich.

Gdzie te¿ to my jesteŃmy?

W niewidzialnej zatoce, noszacej w d¿więcznym języku wynalazców sera holenderskiego nazwę: Galgeput. Na *Galge* można się jeszcze zgodzić, a dlaczego: *put*, nie wiem.

W ka¿dym razie doskonała zatoka, chocia¿ nieco metapsychiczna, bo niewidzialna jak duch. Mogę ją polecié naszym żeglarzom, z tym jednak ostrze¿eniem, żeby dobrze na metapsychikę brzegów uważali: trochę w prawo, trochę w lewo — i ju¿ osiãdã kilem na piasku, a jak odpływ minie, to się przewrócã.

Sãdżę, że „u Pana Boga za piecem“ nie jest lepiej, ni¿ nam tam stać było. Kiwalĩsmy się niezbyt mocno: pół widnokręgu morza białe było od pian, które wyrzucały na mielizny zwały Północnego Morza. Wpadały one gniewne, rozpędzone i szły do szturm na mielizny wysokimi białymi ścianami, lecz nie mogły pokonać szanćów obronnych Holandii: ju¿ w połowie drogi rozsypywały się na mniejsze grzebienie, słabły, wściekały się ze złoŃci i na wpół żywe resztkami sił gnały ku „Zawiszy“, a¿ w postaci zwykłej wody wlewały się w jego zatokę. A wicher potężniał, horyzont na północy bielił się coraz mocniej, „Zawisza“ jednak, samotnie tkwiã na pełnym morzu, czuł się bezpiecznie. Na wszelki wypadek ustanowiona została na pokładzie wachta oficerska, sonda poszła za burtę.

Daleko widać było wie¿e Vlissingen, ale nic nam ju¿ po nich nie było. Z Vlissingen po¿egnaliŃsmy się na dobre i nie mieliŃsmy zamiaru do niego powracać.

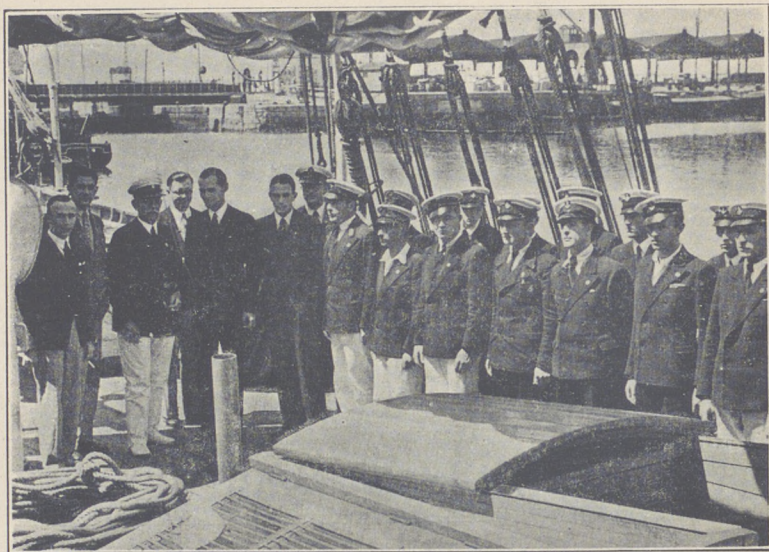
Czekałem końca sztormu, który na drugi dzień na morzu srożył się ju¿ w pełni. Trzy dni trzymał nas tam



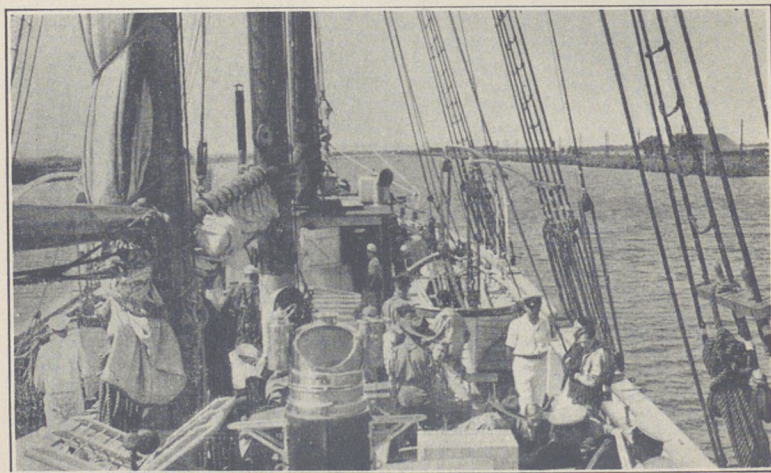
Z pilotem.



„Zawisza Czarna“ na Skaldzie.



Spotkanie konsula R. P. w Antwerpii (w szeregu studenci
Politechniki Lwowskiej).



Składą do Antwerpii.

na uwięzi, odsunąwszy wszelką myśl o kontynuowaniu podróży. Aż trzeciego dnia wydmuchał się już o tyle, że można było podnieść kotwicę. „Zawisza“ poszedł tym samym Ost-Gatem, a znalazłszy się na pełnym morzu, skręcił na latarniowiec Thorntonbank w drodze do Amsterdamu.

AMSTERDAM

Pod tym słowem rozumiem nie miasto tej nazwy, lecz drogę morską, wiodącą do niego. Już przed dwunastu laty, w opisie pierwszej podróży pierwszego jachtu polskiego („Witeź“) zaznaczyłem, że nie mam zamiaru czynić konkurencji spadkobiercom śp. Karola Baedekera i sprawy expressów (koniecznie *expressów*) oraz cuda miast pozostawiam podróżnikom kolejowym, sam zaś przyglądam się morskiej wodzie. Dla mnie Londyn kończy się tam, gdzie nad brzegami Tamizy wyrastają kopulaste wieżyczki obserwatorium w Greenwich (właściwie on tam się zaczyna), a Amsterdam — w porcie morskim Ijmuiden. Nie znaczy to wszakże, że bym chciał przyznać się do miana barbarzyńcy, nie uznającego zdobyczy kultury: owszem, chylę czoło przed nieprzebranymi skarbami londyńskich muzeów, podziwiam strzelistość linii Westminsterskiej Katedry i poważny ton „Wielkiego Pawła“; wyczuwam nastrój murów zamku Tower, albo belgijskiego Steenka, które przeżyły tyle „chwały, zbrodni, pychy“; Muzeum Państwowe w Amsterdamie z obrazami Rembrandta, a nawet szlifiernię diamentów, zatrudniającą 400 robotników.

Podziwiam i milczę.

Zabieram głos dopiero wtedy, gdy fala morska coś mi podpowie...

Dlatego Amsterdam dla mnie, to droga z Vlissingen do Ijmuiden.

No, cóż? Woda, woda i woda. To prawda. Ale woda wodzie nie równa. Tu przeważnie szara, jak na Bałtyku. Na horyzoncie snują się wielkie parostatki pilotowe, które są zarazem ratowniczymi.

Powiedziałem już wyżej, że, opuściwszy farwater Ost-Gatu, kurs wzięliśmy na latarniowiec Thornton-bank, który tegoż dnia mieliśmy już na trawersie. Drogę przecinały nam parostatki rybackie, powracające z połowów na Dogger-Bank albo z „Szerokiej Czternastki“. Silne, szybkobieżne, nie oglądały się one na dużą martwą falę, która po nordowym sztormie toczyła się jeszcze z północy.

Jesteśmy teraz i my, Polacy, wśród rybaków Północnego Morza: cała flotyła naszych „Mew“ ugania się tam za ławicami śledzi. Spożywając śledzi rocznie za kilkadziesiąt milionów złotych, płaciliśmy dotąd haracz niemały obcym rybakom, którzy dla nas ryby łowili.

Zbliżamy się teraz do Scheweningen, portu holenderskiego, który jest bazą naszych rybaków: tu oni naprawiają uszkodzenia swych statków, tu wyładowują zdobycz, stąd wyruszają na morze. Praca to ciężka: całymi tygodniami lądu nie widzą, bez względu na pogodę porają się ze swoimi sieciami, a gdy się zdarzy połów obfity, nie znają snu ani odpoczynku.

„Zawisza Czarny“, rozstawiwszy szeroko swe płótna, sunął ostro na wschód północny, a mijając Scheweningen, w myśli pozdrowiał z daleka rodaków — pracowników morza. Ież uroku dla nas, współczesnych, ma to słowo: „pracownicy morza“, lud roboczy, żyjący z ciężkiej pracy na morzu! Dotychczas nie znaliśmy tej kategorii ludzi: mieliśmy rycerzy, jak Skalski, Wacław Dunin-Wąsowicz, Krzysztof Arciszewski, Marek Jakimowski, Maurycy Beniowski, poszukiwaczy przygód, wręcz marynarzy, pozostających w służbie obcej, — ro-

botników morskich nie mieliśmy. A oto oni są. Rośnie pokolenie prawdziwych wilków morskich, których życie związane jest z morzem. Z prawdziwym, pełnym morzem, nie zaś z chałupką rybacką, widniejącą na brzegu. Szczęść im, Boże! Czekamy jeszcze na polskiego „rybaka islandzkiego“. Obyż prędzej zawitał do Gdyni!

Już widać wieże Ijmuiden. Na maszcie „Zawiszy Czarnego“ wybiegła flaga — wezwanie pilota. Widzimy, jak wielki parostatek pilotowy skręcił w naszą stronę i zbliża się pełną parą. „Zawisza Czarny“ zwinął już żagle i pod motorem podchodzi do bramy portowej. Widzimy, jak pilot zesunął się po burcie parostatku do szalupy i płynie już do nas.

— Przygotować sztormtrap na lewą burtę!

Wtem: pyk, pyk, pyk i motor stanął. Statek dryfuje na falochron portowy. Mam zasadę: przed wejściem do portu kotwica gotowa do zrzucenia.

— Kotwicę rzuć!

Stanęliśmy na redzie. Ładne przyjęcie pilota! Co się stało? Tym razem rzeczywiście mała rurka pękła. Za pół godziny motor będzie uruchomiony.

A więc, panie pilocie, rozgość się, przejdź się po statku, tymczasem masz papierosa.

— O, nic, nic — to czasem się zdarza.

Po pół godzinie duchy w motorze radowały się głośno, puszczając wybuchy ropy przez komin.

Radowała się też załoga, oglądając pola uprawne, leżące poniżej poziomu kanału, którym płynął „Zawisza“. Samochody śmigwały na równi z kilem naszego statku, a stateczne chłopcy w tureckich hajdawerach przyglądały się z nasypów kanału, jak wygląda pokład polskiego harcerskiego statku szkolnego.

Pierwszego sierpnia przybijaliśmy do portowego nabrzeża w Amsterdamie.

W KANALE KILOŃSKIM

Przeszedłszy przez wszystkie zdradzieckie pułapki rozlewiska Elby (Łaby) i minąwszy śluzy Brunsbüttel, znaleźliśmy się znów w Kanale Kilońskim.

Pociągnęły się jednostajne zielone brzegi, porośłe młodym lasem, pola uprawne, gdzieniegdzie skromne wille lub fermy gospodarskie. Od czasu do czasu olbrzymi most, nawet kolejowy, z pędzącym ponad masztami „Zawiszy“ pociągiem, z rzadka paru ludzi na brzegu; jakieś miasteczko (Rendsburg) po drodze — oto ogólne wrażenia z okolic Kanału. Ruch statków nie wielki. Prawda, wędrowcy ci rozciągnięci są na przestrzeni 53 mil morskich (98 km), jednakże zdawałoby się, że Kanał powinien być bardziej ożywiony.

Kryzys, zbrojenia — to wszystko kosztuje, nawet dość dużo.

W dzień jeszcze jako tako: *Gemütlichkeit* niemieckiego krajobrazu, urozmaicona chórami załogi „Zawiszy“ możliwą była do zniesienia, ale w nocy, gdy ciemność zatarła kontury, a na obu brzegach jak idealnie wymusztrowani *Soldaten*, stanęły w równych szeregach latarnie, droga na polski sposób zrobiła się nudna: krzaczek za krzaczkiem, latarnia za latarnią — ani to morze, ani ląd.

W połowie drogi zapadła mgła. *Soldaten* latarniowi przyblakli — jeszcze trochę — i z całego ich szeregu tylko najbliższy jako tako pokazywał pyzatą twarz swo-

ją, reszta odmaszerowała w ciemność nocy. Pilot zaczął niespokojnie kręcić się po pokładzie, wreszcie oświadczył mi, że on radzi przybić do brzegu i stanąć na cumach, nie jest bowiem pewny bezpieczeństwa żeglugi. Nie było innego wyjścia.

Sen żeglarzy został przerwany. Zaświegotały bloki szlupbelek, zamigotały ręczne latarnie na statku i na brzegu, cumy jak węże wychyliły się z otworów burtowych i niebawem „Zawisza“ oparł się burtą podwodną o namuły.

Parę godzin minęło spokojnie. Mgła zrzędła. Można ruszyć w drogę. Znowu senni żeglarze zapamięli pokład, zawarczał motor.

— Naprzód wolno, naprzód pełny!

Śruba burzy wodę, statek przesunął się półtora metra i stanął.

— Wstecz pełny!

Pół metra wstecz i znowu stoimy.

Przyczyną tego był silny wiatr od północy, który przyciskał statek do brzegu.

— Wstecz, naprzód! — Nie możemy ruszyć z miejsca. Burta trze o ciasto namułu i statek staje. Trzeba zawieźć liny w szalupie na brzeg przeciwległy i odciągnąć się, lecz to połączone jest z niebezpieczeństwem: w każdej chwili może z ciemności wynurzyć się parostatek i najechać na cumy. Otóż i sunie naprzeciw jakaś wielka masa: to parostatek, nawet wielki parostatek. Trzeba wykorzystać sposobność! Parostatek pcha przed sobą całą górę wody, woda ta podniesie ogólny poziom kanału, wtedy oderwiemy się od namułu...

— W maszynie uważać!

Ciemna masa się zbliża, rośnie, olbrzymieje, liczne jej światła migają na różnych wysokościach... Już przód

jej zrównał się z nami. Masa sunie, sapie, dudni...

— Naprzód pełny!

Drgnął „Zawisza“, zadygotał i ruszył z miejsca...
Idzie, idzie, odrywa się od namułu...

— Poszedł!

Znowu zaczęły mijać nas latarnie jedna za drugą;
lecz mgła już znikła. Byliśmy na wolnej wodzie.

Tak „Zawiszy Czarnemu“ przyszedł z pomocą jakiś
nie znany towarzysz morski, nie wiedząc nawet o tym.

Nie znana jest godzina człowieka: dziś mnie, jutro
tobie.

A LATARNIOWCA NIE MA...

Nie zdarza się to codziennie, ale, jak widać, czasami żeglarzom przytrafić się może: okręt latarniowy, zwany też latarnią pływającą, powinien już tu być, a jego nie ma. Rób co chcesz — nie ma i kwita.

Płynęliśmy z Gotlandu do Fińskiej Zatoki: Finlandia czy Estonia to wszystko jedno. Zależać będzie od wiatru, co pierwiej.

Niebo było brzydkie, brudne jak cygańska szatra. Padał deszczyk, rozmazując jeszcze bardziej szarżyznę na chmurach; ciemne smugi ściekały jak woda po nie mytych oknach i kapały nam na głowy. Gdy przerzedzało się nieco, wysuwały się mgły na odmianę i włościły się po morzu, szukając „dnia wczorajszego“, który nie wiadomo z jakiego powodu zgubiły. Róg sygnałowy jęczał bez przerwy i to — raz pojedynczymi dźwiękami, co oznaczało, że mamy wiatr z prawej burty, to znów podwójnymi, które głosiły wszem wobec i każdemu okrętowi z osobna, że my płyniemy „lewym halsem“ — niech weźmie to pod uwagę i na swój sposób stara się nas wyminąć.

Na okręcie godziny mgły są zawsze męczące: oczy wszystkich wpatrzone w beznadziejną zasłonę szarżyzny, za którą kryje się coś niewiadomego: może taka sama, albo gorsza mgławica, może próżnia ze szkwalistym wiatrem, deszcz, pogoda?

A może ciemna i wielka jak wieża sylweta okrętu?

parowy, niezwrotny i groźny przez to samo jak fatum, czy żaglowy, skrępowany w ruchach swoimi płótnami, w dodatku jeszcze mający „prawo drogi“? Wtedy szybko trzeba zmieniać układ żagli, ażeby go wyminąć.

Co się ukaże? i z której strony?

Męczące są takie godziny.

— Panie poruczniku, nic nie widać?

— Nie widać.

— Dobrze mewom pływać w taką pogodę.

— Zdaje się coś słyszeć?

Uszy wszystkich żeglarzy zmieniają się w zajęcze „słuchy“...

Nie. Przestyszało się.

W takich oto warunkach już trzeci dzień włóczyliśmy się po morzu w różnych kierunkach, bo wiatry były zmienne, jak gdybyśmy czegoś szukali. A myśmy nie nie zgubili. Nawet wczorajszy dzień, który najłatwiej jest zgubić, czarno na białym rysował się w okrętowym dzienniku.

— Ile czasu tym kursem idziemy?

— Już pięć godzin. „Neckmangrund“ powinien już być. Jakiś żaglowiec pokazał się był na chwilę, ale to dwie godziny temu.

— A jakim szedł kursem?

— Nie można było rozpoznać.

Deszcz się, opary zasłaniają widnokrąg. A „Zawisza Czarny“ sunie swoim kursem, na północ. Jak dalej tak pójdzie, czego dobrego, możemy wleźć na kamienie pod Hang-ö. Dajcie mi latarniowiec! „Neckmangrund“ się nazywa. Kilka lat temu, płynąc na „Iskrze“, widziałem tu, niedaleko od latarniowca wielki parostatek, siedzący na mieliźnie. Koło niego kręciły się holowniki i małe żaglowce, które przyjmowały jego ładunek. Grun-

townie wpakował się był na te „grundy“. Czym się skończyło, nie wiem.

Sytuacja zaczęła mię niepokoić. Sprawdziłem zliczenie nawigacyjne: w porządku. Jedna tylko rzecz była w nieporządku. Ale to jest do pewnego stopnia tajemnicą „Zawiszy Czarnej“. Nie zdradźcie mnie.

„Zawisza“, jak wiadomo, w roku tym odbywał pierwsze swoje rejsy. Pierwszy też raz załogi harcercy wstąpiły na jego pokład. Harcerze, prawie bez wyjątku, byli to młodzi ludzie już „wypływani“. Ale na małych jachtach. Na dużych żaglowcach nigdy nie odbywali podróży, nigdy nie kręcili kołem sterowym okrętu. Duży zaś okręt i mały jacht, to, jak mówiła pewna pensjonarka, dwie wielkie różnice.

Oprócz tego miałem na pokładzie 29 kandydatów do Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy świetnie zdali egzaminy teoretyczne, ale na morzu wcale nie byli „wypływani“. Było to ich pierwsze, tzw. kandydackie pływanie, od którego zależało ich przyjęcie do szkoły.

W tym właśnie sedno rzeczy się kryło.

„Dwie wielkie różnice“ spowodowały różnice w kursach „Zawiszy Czarnej“, czego następstwem było, że my sobie, a „Neckmangrund“ sobie. Graliśmy w ciuciu-babkę.

Nie czynię zarzutu moim żeglarzom: inaczej być nie mogło. Ster okrętu to rzecz delikatna. Kręcić kołem sterowym nie trudno, ale czuć ster i dobrze sterować, to rzecz arcyniełatwa. Dobry sternik na statku żaglowym to droga o połowę skrócona. Kiedyż moi zacni sternicy mieli czas tej sztuki się nauczyć? Kręcili też kołem raz w prawo, drugi raz w lewo, ale zawsze za późno: wtedy, kiedy statek przekroczył przez linię swego kursu i poszedł, poszedł — czasem o dwa rumby ($22\frac{1}{2}^{\circ}$) w bok.

A i wtedy zwykle na początek zadawali się wybraniem luzu łańcucha sterowego w tym mniemaniu, że odchylają już pióro steru.

I „Zawisza Czarny“, jakkolwiek zupełnie był trzeźwy, robił wrażenie pijanego okrętu — takie esy-floresy wypisywał po morzu.

Tak było na początku każdej żeglugi, potem było już lepiej, a teraz — ho, ho! tylko mocno się trzymaj — teraz nie zejda z kursu o jeden stopień! „Zawisza Czarny“ wypływał już sobie cały zastęp sterników i żeglarzy. Na wiatr pomyślny!

Tak się przedstawiała sytuacja w końcu owej zamazanej deszczem trzydniówki. Nie ma co mówić — zgubiliśmy swój latarniowiec. I na całym statku nie było człowieka, który na podstawie sylogistycznego rozumowania mógłby powiedzieć, gdzie on jest, ten latarniowiec, gdzie go szukać należy. Z tej liczby nie wyłączam i siebie.

Musiałem więc uciec się do swego instynktu. Instynkt żeglarski, węch morski, jak chcecie nazwiecie, jest to wyczucie orientacyjne w terenie. Być może, moje życie się z morzem, długoletnie obcowanie z przyrodą tatrzańską, wreszcie dwie wojny, przebyte w kawalerii, gdzie nie zawsze można było polegać na mapach, wyrobiły we mnie ten instynkt. Dawno już stwierdzić musiałem, iż, niezależnie od obliczeń matematycznych, zawsze „czułem“, gdzie okręt znajduje się na morzu. I czucie to było niezawodne. Gdy myślą sięgam w przeszłość, aż nazbyt wiele znajduję dowodów na potwierdzenie tego fenomenu. Tak było na „Junaku“, gdy po burzliwej nocy nawigatorzy zgubili całą wyspę Bornholm, tak było we mgle na „Witeziu“, na „Temidzie I“, na „Mohorcie“, gdy w ciężkiej pogodzie

pękały nam wanty jedna za drugą a maszty niebezpiecznie chwiać się zaczęły, wreszcie na tym samym „Zawiszy Czarnym“ koło brzegów Łotwy, w Zatoce Fińskiej czy na Morzu Północnym — zawsze w czas wyczułem niebezpieczeństwo, albo bez kompasu zorientowałem się co do nawigacyjnej pozycji statku. Wspomnienia moich żaglowców z dalekich mórz polarnych już wtedy wykazywały we mnie tę właściwość psychiczną. Nie jest ona zresztą wyjątkowa: podania bałtyckie o „klabautermanie“ (w innym rozdziale o nim piszę obszerniej), który ostrzega załogę statku przed grożącym niebezpieczeństwem, potwierdzają istnienie wśród ludu morskiego owego instynktu. A nasz ksiądz, pokutujący na morzu koło Rozewia, który w sztormowe noce ukazuje się żeglarzom, czy nie potwierdza zjawiska tej samej psychicznej natury?

Rozumiem doskonale odpowiedź Chilotów, daną naszemu podróżnikowi, mjr. Lepeckiemu, który, płynąc na małym statku żaglowym w burzliwą i ciemną noc, zapytał żeglarzy, jak oni bez kompasu mogą znaleźć drogę i otrzymał odpowiedź:

— My drogę czujemy.

Lepszej odpowiedzi nie mogliby dać owi chilijscy żeglarze.

I ja też czułem, żeśmy ze swej drogi zeszli dość daleko na zachód. Zmieniłem przeto kurs o 90 stopni i skierowałem „Zawiszę Czarnego“ wprost na wschód, ku brzegom Estonii. I nie omyliłem się.

Z pomocą mi jednak przyszedł tu przypadek.

Już dwie godziny płynęliśmy w tej samej mglistej pogodzie, a nie przed nami widać nie było. Czułem tylko bliskość brzegów i to tak mocno, że nie miałem wątpliwości: ot zaraz brzegi się pokażą. Istotnie, były one

o kilka mil od nas, chociaż mgławica deszczowa zasłaniała je zupełnie.

Nagle w lewo od „Zawiszy“ dostrzegliśmy coś ciemnego: to sylwetka parostatku, rufą zwróconego do nas. Po niejakim czasie — dwie ciemne plamy na prawo od nas. Cóż to jest? Po bliższym rozpatrzeniu się przez lornetę mam odpowiedź: to dwa parostatki, dziobami do nas zwrócone. Aha, szydło z worka wyłazi: nie ulega już najmniejszej wątpliwości, że jesteśmy na szlaku okrętów, zdążających do Fińskiej Zatoki. Miałem zamiar podejść do brzegów i na podstawie ich rozpoznania określić pozycję statku.

Teraz brzegi już niepotrzebne; sterniku, jak sroka w kość wpatrzony w swój kompas, kręć kołem w lewo, aż „Zawisza Czarny“ obróci swój dziób o 90°. Wtedy masz dosyć i trzymaj tak kurs aż do skutku.

— Na kursie! — po chwili rozległ się wesoły głos sternika, zadowolonego, że przecie w tej szarej żegludze coś się zmieniło.

Zmieniło się radykalnie.

Po jakiejś godzinie ujrzeliśmy przylądek Ristna na wyspie Dag-ö, a niebawem za nami Psie Miejsce (Hunds-Ort), które nas tak długo płachtami mgieł tumańniło.

Jeszcze trochę i przed nami zamajaczył okręt latarniowy „Tachkona“.

Wchodziliśmy do Fińskiej Zatoki.

A potem... Potem minęliśmy piękną wyspę Odyna, Odensholm i, ze względu na wiatr przeciwny, zaszliśmy na noc do Zatoki Rogger-Wiek, zostawiwszy na lewo port, noszący szumną nazwę Bałtyckiego (Baltisch Port).

Jest to port, mogący zmieścić tylko trzy statki (właśnie stały tam już dwa żaglowce i jeden parostatek) — wszystkie miejsca zajęte, przechodzić mimo! Nie miałem zamiaru zachodzić do tego wspaniałego portu i skierowałem „Zawiszę“ w głąb zatoki, gdzie na kotwicy spędziliśmy jedną z najpiękniejszych nocy, pełną ciszy i łagodnej poświaty księżyca.

W MOON-SUNDZIE

Z północnych krajów bałtyckich wynieśliśmy bardzo miłe wspomnienia. Nie mówię już o szwedzkim Visby na Gotlandzie, które po świetnej i groźnej swej przeszłości z okresu najazdów Wikingów dziś, jako miasto, żyjące po części z turystyki morskiej, piękną ruiną swych i charakterem musi wyrzec na każdym niezatarte wspomnienia, ale nawet takie miasta, jak Helsingfors, Tallin — stolice najbardziej wysuniętych na północ krajów Europy — gościły „Zawiszę Czarnego“ bardzo życzliwie i na swój sposób serdecznie. Boć Finlandia, to klasyczny kraj śniegów i narciarstwa, uprawianego powszechnie nie sportowo, lecz jako odwieczny środek komunikacji pomiędzy zagubionymi w lasach osiedlami. Kraj mrozów i zimnych, lecz mocnych charakterów. Ludzie są małomówni, rozważni i wytrwali, zamknięci w sobie. A jednak „Zawisza Czarny“ potrafił roztopić lody spokojnej wstrzeźliwości i przyciągnąć do siebie serca Finnów. To samo powtórzyło się w Estonii.

Jeszcze w wyobraźni rysowały się nam kontury latarni morskiej pod Helsingforsem — Grahara, jeszcze w oczach snuły się ciemne sylwetki jachtów estońskich, wychodzących z Tallina na nocne regaty i wysoka wyspa Odensholm, a już zbliżaliśmy się do licznych a niebezpiecznych mielizn na północ od wysp Dagö i Worms.

Mogliśmy obejść je od zachodu i trafić na pierwotną drogę „Zawiszy“, ze względów jednak podróźniczych

postanowiłem nałożyć trochę drogi i dać możność młodym żeglarzom poznać przejście mało uczęszczane pomiędzy estońskimi wyspami: Worms, Dagö i Moon.

Jest to cieśnina, zwana Moon-Sundem i nie posiadająca u marynarzy sławy najlepszej. U południowego jej wylotu znajduje się miejscowość i latarnia, zwana Pateroster. Tu za dawnych czasów przed wejściem do cieśniny zatrzymywały się okręty żaglowe a załogi ich odmawiały modlitwę „Ojeze Nasz“ za szczęśliwe przejście Sundu. Od tego czasu stosunki żeglarskie poprawiły się w cieśninie, nie na tyle wszakże, ażeby cieśnina stała się szlakiem utartym. Przeciwnie, jak wyżej powiedziałem, w dalszym ciągu nie ma dobrej opinii.

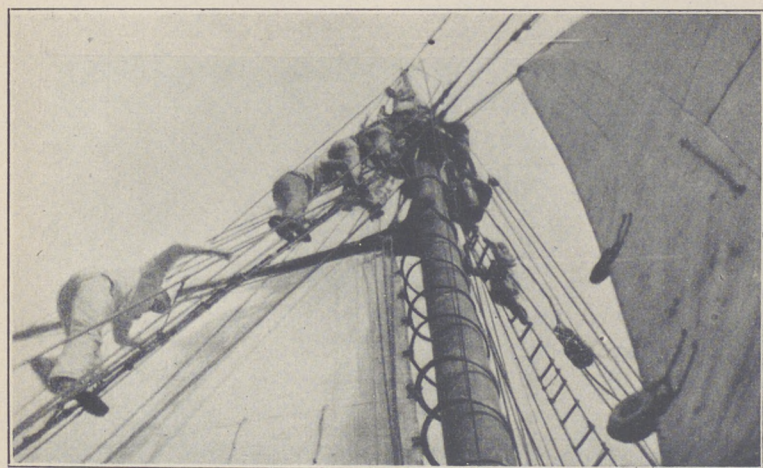
Są to pustkowia wodne, rozlewiska ogromne o nieznacznej głębokości, najeżone przy tym podwodnymi kamieniami. Nurt biegnie w ogólnym kierunku z północy na południe, przed wyspą zaś Moon skręca na wschód pod kątem 90°. Cały szlak oznaczony jest wiechami, rozstawionymi w odległości kilku mil jedna od drugiej a utrzymanymi nie w najlepszym stanie: na niektórych np. brak odpowiednich stożków albo też wiszą żałosne ich resztki. Przy takim stanie rzeczy zrozumiałym jest, że statki omijają tę drogę, której długość wynosi czterdzieści mil morskich (75 klm).

Zbliżał się pogodny wieczór, gdy skręciłem w rozlewisko Sundu. Przy wietrze przeciwnym miałem zamiar cieśninę przejść pod motorem, lawirowanie bowiem dla „Zawiszy“, mającego zanurzenie 3 metry, byłoby ryzykowne.

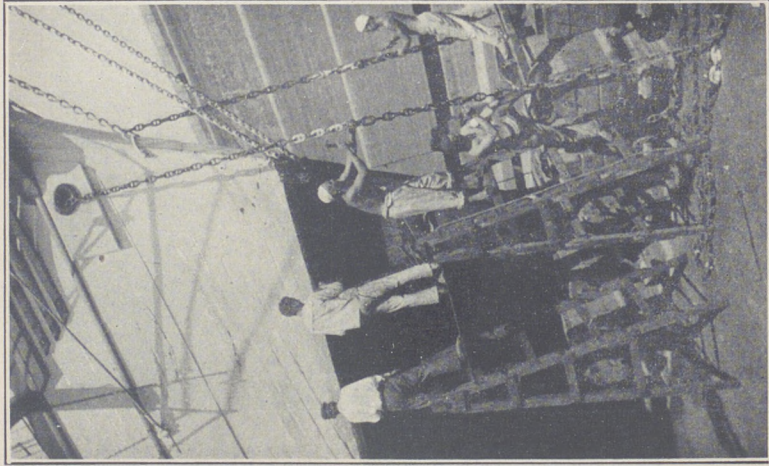
Już motor wesoło zawarczał a statek skręcił na południe, gdy nerwowe pykanie silnika dało znać, że coś tam, w okrętowym Tartarze, jest w nieporządku. Wkrótce też z podziemnego tego państwa wynurzył się duch



Jakiś brzeg zamajaczył na horyzoncie.



Na wanty!



"Zawisza Czarna" w doku w Antwerpii
(załoga oczyszcza część podwodną statku).



Józef Tomulik.

w postaci motorzysty Kaebana i oznajmił, że łożysko wału się roztopiło. Ot tak po prostu, wzięło i roztopiło się. Oczywiście rzecz, samo, bez pomocy mechanika. Jeszcze kilka nerwowych zgrzytów i motor stanął.

Nic zatem innego nie pozostało, jak odmówić „Pater noster“ i puścić się pod żaglami. Wiatr jednak był przeciwny i noc zapadała. Postanowiłem przeto stanąć na kotwicy w myśl przysłowia, że ranek mądrzejszy jest od wieczora.

„Zawisza“ usunął się na bok od głównego nurtu i zmącił ciszę wieczoru hałasem kotwicznego łańcucha.

Księżyc leniwie przebił się przez pasma chmur, uśpione na horyzoncie i oświecił zimne wody cieśniny. Daleko majaczyły lasy na wyspie Dagö, gdzieś migają światła na brzegu, poza tym cisza i pustka taka sama, jak za czasów karawel i kogów.

Co dzień jutrzejszy przyniesie?

Na parowym statku odpowiedź łatwa: syk pary, głucho tupot cylindrów maszyny, gniewne uderzenia śruby o wodę. Posłuszny sterowi parostatek skieruje swój dziób w stronę kursu i pójdzie, pójdzie jak tramwaj po szynach.

Nie tak — żaglowiec. W zależności od kierunku i siły wiatru pójdzie on Sundem, albo zostanie na miejscu, by czekać bardziej sprzyjających warunków atmosferycznych. A jeżeli i pójdzie, to nie wiadomo jeszcze, czy wprost swoją drogą, czy w kierunku przeciwnym, ażeby potem, po zwrocie, trafić na farwater właściwy (nurt). Nie wiadomo, jak długo będzie tak płynął, czy znów nie będzie zmuszony stanąć gdzieś na kotwicy, albo szukać schronienia na zawietrzu jakiejś wyspy przed burzą. Droga żaglowca — to jedna niewiadoma. W tym tkwi urok i romantyzm żeglugi na żaglowym

okręcie. Zrozumiała staje się pewnego rodzaju duma starego bosmana żaglowego okrętu, który nazywał załogi parostatków „tramwajarzami od wodnych tramwajów“.

Co dzień jutrzejszy nam przyniesie?

Ranek przyniósł świeży wiatr od północy — NWtN.

O świcie też wysypała się załoga na pokład, zatupały liczne nogi, zaświegotały bloki od żagli i, szcękając windą kotwiczną „Zawisza Czarny“ zbudził się z drzemki. Po chwili obrócił się prawie na miejscu, nappełnił płótna swe wiatrem i ruszył na południe.

Skłębiła się fala przed dziobem okrętu i wiechy jedna za drugą zaczęły się chować za rufą. Lornety bez wytchnienia przesuwwały się po horyzoncie, wypatrując wiechy i znaki na dalekich brzegach.

Wreszcie w niebieskawej mgiele zarysowały się brzegi Moonu. Nurt tutaj jeszcze bardziej się zwęził a lekka fala kryła i tak słabo widoczne znaki na wodzie.

Na lewo w różowej mgie pokazała się jakaś ciemna masa, sunąca wzdłuż brzegu: był to jedyny spotkany statek na całej tej drodze, tym razem parowy, idący bez ładunku. Wysoko nad wodą wzniesione jego burty nadawały mu pozór wielkiego parowca. Akuratnie w najwęższym miejscu, w dodatku na samym zakręcie, gdzie nurt załamuje się pod kątem 90 stopni, wypadło nam się rozmijać. Dla niego to igraszka, a nam trzeba było równocześnie ze zwrotem wykonać manewr żaglami. Szczęśliwie jednak i gładkośmy się rozminęli i poszliśmy wzdłuż brzegów Moonu wprost na gromadę wiech, majaczących na tle blasków słonecznych przed nami. Wyolbrzymione refrakcją atmosferyczną i mirażąc smukłymi swymi sylwetami, chwiały się one i zmieniały kształty jak kępa burzanów na stepie. W tę to dżungłę

wpłynął „Zawisza“ i pilnie zaczął szukać przejścia między nimi. Była godzina 18, gdy „Zawisza“ wydobył się ostatecznie z labiryntu cieśniny i wpłynął na wody Ryskiej Zatoki, żegnany bladym światłem latarni Pateroster. Niebezpieczeństwa cieśniny zostały za nami. Na prawo jeżyły się mielizny i kamienie wyspy Ösel, lecz byliśmy już na wolnej wodzie i nie wzruszaliśmy się groźbami starożytnej Ozylii.

Tu właśnie zaczął motor buchać snopami iskier w ciemność zapadającej nocy i zameldował gotowość swoją do pracy.

— Jakże tam było, panie Kacban?

— Zrobiliśmy odlew nowego łożyska.

No, no. To też sztuka nie lada — zrobić odlew na statku — warta „pękniętej rurki“, która tyle razy zjawiała się na widowni — zawsze w chwilach najmniej odpowiednich, np. przed samym wejściem do portu, w chwilach dryfowania statku na mieliznę albo na fałochron portowy itp. Przed Vlissingen np., już prawie wchodziliśmy w bramę portową, pilot z wielkiego parostatku pilotowego już płynął do nas w szalupie, żeby wprowadzić „Zawiszę“ do portu, gdy... trach! „rurka pękła“! Musieliśmy zrzucić kotwicę.

Niech Bóg nie pamięta naszym mechanikom kłopotów, których mi przysparzali swoimi rurkami! Te duchy okrętowe, siedzące na samym dnie statku, są jak zegarmistrze: nakręcają, nakopcają, natrzaskają motorem, nabroją, a Bóg raczy się wyznać, z jakiego powodu coś u nich tam pękło. Zegarmistrz jest panem zegarka i klienta, motorzysta na statku — panem motoru i kapitana. Taki jest porządek tych rzeczy i nie na to poradzić nie można, po prostu „vis maior“.

Trzynastego września wchodziliśmy do Irbeńskiej

cieśniny, która miała nas wyprowadzić na pełne morze i dalej — do Gdyni, wyprowadziła zaś nas do Windawy, w której na dziesięć dni zostaliśmy uwięzieni przez jesienny sztorm, srożący się na Bałtyku, o czym mowa jest niżej. Potwierdziła się jeszcze raz zasada, że „przygodę“ dziś można znaleźć tylko na żaglowym okręcie.

ROZTERKI KAPITAŃSKIE

Załoga każdego statku, jak wiadomo, składa się z kapitana, oficerów, marynarzy względnie żeglarzy i różnych funkcjonariuszów, nie będących marynarzami. Słowo „marynarz“ (żeglarz) przyjęło się u nas używać w znaczeniu „prosty marynarz“, które dawniej określano słowem „majtek“, zapewne dlatego, że dla wygody ruchów nie nosili oni długiego zwierzchniego ubrania. Marynarz w naszej marynarce handlowej, to to samo, co w marynarce wojennej „szeregowy“, nie oficer. Ściślej rzecz biorąc, każdy członek załogi statku, a zatem kapitan i oficerowie, także są marynarzami, jak każdy oficer w armii lądowej jest żołnierzem.

Gromadka ta, zamknięta burtami okrętu, żyje życiem swoistym, uzależnionym od właściwości i powodzenia okrętu. Żyje życiem okrętu.

Nie wszystkie jednak przeżycia na morzu w jednokowej mierze są dostępne dla każdego z członków załogi. Są rzeczy, o których wie cała załoga, są inne, dostępne tylko dla oficerów, są też takie, o których wie tylko kapitan, ten „seul maître après Dieu“ na okręcie.

Burza. Statek puszcza wodę, pompy przestały działać i wewnątrz napęlnia się wodą. Sytuacja trudna — wie o tym każdy.

Inny obraz: za chwilę statek ma odejść od nabrzeża o własnych siłach. Przed nim i za nim w niewielkiej odległości stoją parostatki, których czarne kadłuby wznoszą się nieruchomo, jak baszty postawione na dnie mo-

rza. Kapitan zdecydował się nie brać do pomocy holownika. Wiatr z morza naciska na brzeg. Powinien statek odchylić swój dziób o tyle w lewo, że przejdzie wzdłuż burty parostatku, nie zawadziwszy go. Powinien. A jeżeli spóźnią o kilka sekund z oddaniem cum na brzegu? A jeżeli przyjdzie nagle silniejszy podmuch wiatru, który dziób statku zepchnie w stronę nabrzeża o parę metrów? Statek „nawali“ na burtę parowca i awaria pewna. Wie o tym kapitan, orientują się i oficerowie — co z tego będzie? Marynarze nie interesują się tym. Dopiero, gdyby spostrzegli, że statek, który już zdążył nabrać rozpędu, sunie wprost na kadłub parowca, dopiero wtedy zaczęliby biegać po pokładzie, ażeby go ratować.

Jeszcze inna sytuacja, ilustrująca słowa, wyżej powiedziane: od kilku dni szaruga ze zmiennymi wiatrami nosiła statek w różnych kierunkach, które zresztą notowane były skrzętnie w dzienniku okrętowym. Ale pomiary nawigacyjne w tych warunkach nie są niezawodne. Log może nakłamać, kompasy podlegają anomaliiom magnetycznym, w dodatku prądy morza, zależne od wiatrów, są nieobliczalne. Pomiarów astronomicznych zrobić nie można, ponieważ od kilku dni nie ma ani gwiazd, ani słońca. Teraz powinien być blisko okręt latarniowy — powiedzmy „Neckmangrund“, a jego nie ma. Prawda, widzialność słaba, powinien był jednak już się ukazać. Niema latarniowca.

Marynarze nie wiedzą nic o tym — nie ich rzecz, mają swoje kłopoty, oficerowie też mało się tym interesują: od tego jest kapitan i oficer nawigacyjny. Niech oni się martwią. I oni martwią się istotnie, szczególnie kapitan, bo do niego wszak należy decyzja, co począć w tym wypadku. Zmienić kurs w prawo, czy w lewo?

A może iść tym samym kursem, albo się cofnąć? Latarowiec powinien tu być, a jego nie ma!

Na tych paru przykładach chciałem wykazać, że jakkolwiek gromadka ludzi, skupiona na okręcie, dzieli jego losy, troskami jednak i nadziejami żeglarskimi odbiegają od siebie nieraz daleko, wiadomo bowiem, że „człęk człekowi nie dorówna, ptak ptakowi nie jednaki“.

Pragnę uchylić nieco zasłony, kryjącej duszę człowieka, odpowiedzialnego moralnie (i sędownie) za okręt, powodzenie żeglugi i życie ludzi, oddanych pod jego rozkazy. Inaczej mówiąc, zajrzeć za kulisy duszy kapitana okrętu. A za tymi kulisami, wśród niepotrzebnych już rekwizytów i rupieci, można znaleźć niejedną noc kapitana, nie przespaną od zmroku do białego dnia, noc pełną męczącego oczekiwania i niepewności, podczas której cała załoga, z wyjątkiem wachty (części służbowej), ukrytej po zakamarkach okrętu, zmęczona pracą, spoczywała w całym tego słowa znaczeniu snem sprawiedliwych.

Niejedną noc i nie mało dni podobnych.

W drodze z Helsingforsu, naciskany na brzeg silnymi zachodnimi wiatrami, „Zawisza Czarny“ zmuszony został szukać schronienia w porcie Windawy — po łotewsku Ventspils. Czy Wind, czy Went — wszystko jedno — paskudne to miejsca, obszar nieustannych wiatrów. A że było to już pod jesień, wiatry były silne i, co gorsza, z zachodnich kierunków. Dobrze się stało, że „Zawisza“ zaszedł do portu, bo już na drugi dzień zaczął się okres sztormów tak gwałtownych, że o wyjściu z portu nie mogło być mowy. Siła wiatru z początku 7—9, wkrótce zmieniła się na 9—11, a nawet jedną noc

do 12 stopni według marynarskiej skali Beauforta. Dwa-
naście stopni — to huragan.

Byliśmy zakorkowani, jak musujący trunek w bu-
telce, z tą różnicą, że trunek może korek wysadzić, pod-
czas gdy „Zawisza Czarny“, ani żaden inny niebieski,
czy zielony statek, nie wyłączając statków parowych,
nie zdolny byłby wysadzić korka sztormowego. Morze
szalało i biło taranami swych wałów wodnych wprost
w bramę wejściową portu. Fale przewalały się przez
wieżę latarniową falochronu. Powiedziałem: musujący,
ponieważ całej niemal załodze śpieszyło się do Gdyni.
Jednym harcerzom kończyły się urlopy, inni chcieli tra-
fić na początek roku szkolnego, uczniowie wreszcie
Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy na pokładzie „Zawi-
szy Czarnego“ w liczbie 29 odbywali swe próbne pływa-
nie, w myśl umowy ze szkołą mieli już teraz być w Gdy-
ni. Atmosfera była trochę febryczna. Próbowałem raz,
gdy wiatr nieco zelżał, wyjść na morze, ale po czterogo-
dzinnym beznadziejnym zmaganiu się z wielkimi fala-
mi, których nie mogły przesilić żagle, wspomagane śru-
bą silnika, musiałem wrócić do portu.

Zaczęło się znowu wyczekiwanie zmiłowania bożego.

Wreszcie po dziewięciu dniach postoju zdecydowa-
łem ruszyć w drogę. Morze było jeszcze silnie wzburzo-
ne. Kurs wziąłem wprost na Gdynię. Na szerokości jed-
nak Libawy (Liepaja) przeciwny wiatr i rosnące wciąż
fale jeły coraz bardziej hamować bieg statku. Były go-
dziny, w ciągu których udawało mi się zyskać zaledwie
trzysta metrów drogi — i to znów pod żaglami i moto-
rem. Stawało się coraz bardziej zrozumiałym, że tak
płynąc można było zaledwie na sądny dzień zdążyć do
Gdyni.

Wobec tego skręciłem w stronę brzegu, gdzie fale,

jak rozliczałem, powinny były być mniejsze i, zwinawszy żagle, pod samym tyłko silnikiem (kierunek wiatru nie pozwalał na utrzymanie żagli) zacząłem zbliżać się do Libawy. Miasto i port dobrze już było widać gołym okiem. Nie omyliłem się co do fal: istotnie były one tu mniejsze, gdyż zagięcie brzegu i długi niezmiernie falochron portowy hamowały ich rozpęd. „Zawisza Czarny“ powoli, acz pracowicie, zdobywał milę za milą. Trwało to długie godziny od samego rana.

Wreszcie przyszedł moment, kiedy trzeba było skrócić znowu na otwarte morze, ażeby ominąć rozległą mieliznę, leżącą na północ od portu, po czym skierować się do bramy portowej.

I tu zaczęły się „dramaty libawskie“, ściślej rzecz biorąc — dramaty kapitańskie, które dla załogi były właściwie nudnym widowiskiem, dla mnie zaś, jako kapitana statku, przeżyciami wręcz dramatycznymi, potracającymi niekiedy o struny beznadziejnie tragiczne.

Z początku szło nienajgorzej: „Zawisza“ miał „ciężki oddech“, ale rozbijał piersią fale i coraz bardziej oddalał się od brzegu. Już minęliśmy wiechę nordową, ogradzającą mieliznę od północy, i skierowaliśmy się na wejście do portu. Fale były w prawą burtę od przodu. Już minęliśmy drugą wiechę. Jesteśmy w czterystu metrach od wejścia. Jest godzina 12. Obserwuję uważnie nabieżniki latarni wejściowej na falochronie i którąkolwiek z wież kościelnych miasta. Wieża powolutku przesuwa się naprzód... Dobrze: znaczy — idziemy naprzód. Wieża stanęła: znaczy i my stoimy na miejscu. Jeszcze chwila: wieża sunie się wstecz... Żle: cofamy się, dryfujemy na brzeg. Stanęliśmy. Dziesięć metrów znowu poszliśmy naprzód, dwadzieścia metrów wstecz i tak dalej i dalej.

Tymczasem lewa ściana falochronu zbliżyła się bar-

dzo. Orientuję się, że w bramę nie trafimy, gdyż fale zepchną nas na falochron. Nie ma czasu do stracenia, trzeba odejść na morze i po raz drugi celować na wejście.

— Prawo ster! — podają komendę sternikowi.

— Leży na prawej burcie — brzmi odpowiedź.

To znaczy, że statek jest nieruchomy, jak drewno i nie słucha steru. Falochron blisko.

— Lewo na burtę!

„Zawisza Czarny“ namyśla się, zaczyna dziób swój toczyć w lewo, zakreśla duży łuk i, przeszedłszy blisko falochronu, jak gdyby robił pod żaglami „zwrot przez rufę“, zaczyna oddalać się od portu. Jest godzina 13,30. Znow idą minuty, godziny borykania się z rosnącą falą, znowu 10 metrów naprzód, 15 wstecz — długie, męczące godziny. Po raz drugi jesteśmy koło wejścia, po raz drugi niesie nas na ścianę portową; po raz drugi: „lewo na burtę!“ — znow odchodzimy na morze. Już godzina 16!

Sternicy źle sterują — rzecz zrozumiała: po raz pierwszy w tej podróży ujeli w ręce koło sterowe dużego statku.

— Zmienić sternika! Starszy żeglarz S. na ster!

Po chwili okazuje się, że st. żeglarz S., który ster „czuje“, leży chory na ból zębów i ma twarz zupełnie spuchniętą.

— Panie generale — odzywa się oficer wachtowy, por. mar. woj., Anczo — ja stanę u steru.

— Niech pan staje. Będę podawał komendy. Niech pan ściśle je wykonywa — jak sternik.

— Rozkaz!

Pod umiejętnym działaniem steru zaczynamy na nowo odchodzić na morze. Wieczór się zbliża. Rosną wiatr i fala. „Zawisza Czarny“ ciężko wznosi się na każdą fa-

łę i spada w bruzdę. Śruba raz po raz nerwowo bije powietrze, a wówczas cały statek dygoce, jakby za chwilę miał rozpaść się na szczapy. W dodatku na zachodzie utworzył się zwał chmur z awangardą cyrrusów (chmury pierzaste), niechybnych zwiastunów zbliżającego się sztormu. Barometr spadał.

Ciężko na duszy. Mielizna i brzeg tuż obok. Jeżeli „Zawisza“ i tym razem nie sforsuje wejścia, rzucony będzie na mieliznę. Kotwica na tej fali go nie zatrzyma.

Awaria.

Czym ona się skończy? — nie da się przewidzieć.

Katastrofa pierwszego harcerskiego statku szkolnego... O którym różnego autoramentu „przyjaciele“ rozpuszczali już pogłoski, że kupiono stare pudło, próchno, nie nadające się do żeglugi...

Jest pewna kategoria ludzi, uprawiających złośliwą plotkę sportowo, żeby nie powiedzieć ideowo. Cieszą się oni z każdego niepowodzenia bliźniego zupełnie bezinteresownie: ani oni, ani ich przyjaciele, ani ich klasa społeczna w najmniejszym stopniu nie jest zainteresowana w omawianej imprezie. A jednak... przyjemnie, że tamtym się nie udało. Zbyt „nosa zadzierali“. Przypomina się tu historia z wygnaniem Arystydesa. Awaria „Zawiszy Czarnej“! Harcerski statek rozbity! A nie mówiłem?

Takem myślał, a, nie spuszczać z oka nabieżników, miałem czas na rozmyślania.

Awaria „Zawiszy Czarnej“, to nie zwykła awaria statku: to katastrofa harcerstwa, to ruina, przynajmniej na lata całe, samej idei szkolenia harcerstwa na morzu, to strata moralna niepowetowana!

Rzecz prosta, że morzu nie poddałbym się łatwo, walczyłbym różnymi sposobami i prawdopodobnie uratowałbym statek. Jednak obrazy te przesuwają mi się przed

oczyma. Niepewność potęgowała się do stanów tortury nie do zniesienia. Przed załogą wszakże trzeba było ją ukryć: kapitanowi nie wolno być zdenerwowanym. Wolno mu czasem się zeźlić, ale denerwować się — nigdy! Spokojny też byłem, jak kamień przydrożny, choć w duszy ścierały się wichry.

Kapitan W., który z uczniami Szkoły Morskiej odbywał tę podróż w charakterze wychowawcy, jakkolwiek sam nie marynarz, lecz orientujący się dobrze w „nabieżnikach“ (służył w artylerii), opowiadał mi później, że długo sytuację obserwował, lecz w końcu nie mógł już znieść widoku tego rozpaczliwego zmagania się „Zawiszy Czarnego“, walki o każdy metr drogi — i zeszedł czym prędzej do kajuty, żeby nie patrzeć.

Zapadał zmrok, wiatr gwizdał już w linach i mgła szła od morza.

„Zawisza Czarny“ z jakimś zawziętym uporem odgryzał się falom i zmieniał co chwila, w zależności od nadbiegającej fali, kurs swój to trochę w lewo, to w prawo, płynąc wciąż wprost na ścianę zachodnią.

Nareszcie przyszedł i dla mnie moment radosny: tuż przed falochronem zachodnim, kiedy zdawało się, że rozbijemy się o niego, podałem por. Anczo komendę:

— Lewo na burtę! „Zawisza Czarny“ obrócił się w stronę brzegu i tuż obok latarni wejściowej wskoczył do portu. Nie wpłynął, lecz wskoczył.

Odetchnąłem z ulgą. Awarii nie będzie.

Żeglarz wachtowy wydzwonił akurat godzinę 19.

Siedmiu godzin potrzeba było, ażeby przebyć cztery-sta metrów drogi i sforsować wejście do portu.

Siedem godzin długich, jak okres czasu, nie mający ani początku, ani końca — długich jak wieczność!

PASAŻEROWIE NA GAPE

Na pełnym morzu zawsze znajdują się oni — ci, strudzeni długim lotem, skrzydlaci pasażerowie. Jeden, albo dwa ptaszki podlecą do okrętu, okrążą go parę razy, odlecą i znowu wrócą, pociągnięte nadzieją odpoczynku. Morze tak wielkie, a one tak małe, bolą umęczone skrzydełka, które już je setki mil nad obszarem wodnym przeniosły, język w dziobku wysechł na kołeczek z drzewa, bezsenność przymyka czarne oczu perełki, a tu płynie jakaś wyspa, na której można się zatrzymać, tchu nabrać, poprawić piórka, rozstrzępione wiatrami i może ugasić pragnienie a nawet się pożywić. Widać na niej ludzi, zapewne wrogowie: sidła pozastawiali, a może strzelać będą... I sama wyspa jest straszna, wznoszą się nad nią ogromne płachty płócien i chwieją się ciągle, wymachując wielkimi drągami... Jak tu zbliżyć się do niej? Spróbujemy...

Jeden z ptaszków podleciał bliżej i po pewnym wahanu usiadł na linie od gafla. Lina wraz z gaflem się chwieje. Zatrzepotał skrzydłami i frunął. Znowu lot falisty koło okrętu, znowu obawy i wanie się, skrzydełka coraz cięższe... Wreszcie oba ptaszki usiadły na innej chwiejącej się linie. O, jak dobrze skulić tyle godzin rozpostarte opierzone ramiona i bez pracy wciągnąć powietrze! Ale tam ludzie, dużo ich, patrzą na nas, zapewne coś knują.

Uciekajmy!

Poderwały się oba ptaszki, odleciały paręset metrów i wracają.

— Patrzcie, patrzcie, ptaszek przyleciał — nawet dwa, jakie ładne, kolorowe! — słyhać głosy na pokładzie — dajcie im jeść! Józek, posiekaj im drobno mięsa i przygotuj okruszyny chleba!

A pić!

Poruszenie na statku: przyleciały ptaszki.

„Harcerz jest przyjacielem zwierząt“ — tak głosi prawo harcerskie. Przecie nie pierwszy raz w obozach swych lądowych oni — ci dzisiaj żeglarze — ratowali ranne lub skrzywdzone zwierzęta.

Poruszenie na statku. Najważniejszym teraz zdarzeniem jest przylot skrzydlatych gości.

Józek Tomulik, pomocnik kucharza, balansując biegnie z blaszanką pełną wody na dziób okrętu, ażeby tam ulokować pomiędzy linami naczynie. Dwaj harcerze zgarniają z deski resztki obiadu, sam młodszy bosman Walasik daje wskazówki, gdzie i jak położyć żywność, ażeby nie odstraszyć ptaszków.

— Tam, tam, koło prawej burty, na lewej żagiel się rusza, będą się bały.

— Jakże tam ptaszki? — pyta się oficer wachtowy.

— A nie. Piły wodę. Teraz jedzą. Już się nie boją.

— Uważajcie, niech tam na dziobie nie kręcą się niepotrzebnie.

Oficer wachtowy z uśmiechem informuje kapitana o „przebiegu wydarzeń“, kapitan przyjmuje do wiadomości i szuka wzrokiem pasażerów na gape.

Jednym słowem — najważniejsze dziś zdarzenie na statku!

I jadą tak ci pasażerowie dzień, dwa, trzeciego dnia zwykle znikają. Widocznie dwudniowy wypoczynek im

wystarcza: przywraca nadwątlone siły o tyle, iż nie zdolne są już oprzeć się wyższemu nakazowi, który bez kompasu prowadzi ich przez pustkowia wodne ku jakiemuś, im tylko znanemu celowi.

Na „Zawiszy Czarnym“ mieszałyśmy różnych pierzastych gości, przeważnie drobne ptaszki, były też cztery gołębie pocztowe, które przez kilka dni korzystały u nas z gościny. Te były oswojone z ludźmi i czuły się zupełnie dobrze. Jadły dużo, piły jeszcze więcej, a ulokowały się w szalupie rufowej, gdzie miały stale żywność i wodę. Przypuszczam, iż temu zawdzięczać musieliśmy, że tak długo występowaliśmy w charakterze gościnnych gospodarzy; przy tym kurs nasz pokrywał się z ich „kursem“, musiały przeto kombinować: „wiozą nas do naszego celu, niech wiozą — nie nie szkodzi, że się trochę spóźnimy: nasi panowie nie pociągną nas za to do odpowiedzialności, depesze swoje wszak mamy przymocowane do nówek“. Jeden tylko młody gołąb, trochę dziki i najbardziej śnaź w służbie gorliwy porywał się często do lotu, lecz za każdym razem dostawał po łebku od mądrzejszych i doświadczeńszych życiowo towarzyszy.

Wielkie jest morze, większym wszakże po stokroć jest cudowny ustrój wszechświata, który każe tym nomadom powietrznym dwa razy w roku puszczać się w daleką drogę, pełną trudów i niebezpieczeństw; który każe węgorzom szukać swej drogi w mrocznych głębinach oceanu albo niedźwiedzim polarnym odbywać doroczne swoje wędrówki przez zaśnieżone równiny. Zachowanie gatunku, szukanie pożywienia? prawda, są to powody formalne. Wszakże mózgi tych stworzeń nie zostały oświecone zdobyczami badań naukowych, o geografii pojęcia one nie mają, znajdują jednak drogę nie

gorzej od człowieka, zaopatrzonego w mapy i przemądre przyrządy podróżnicze.

Wspaniały jest ten układ sił, regulujących życie wszechświata! Gdybyż tylko człowiek, nazwany przez siebie *homo sapiens*, zrozumiał te prawa i zechciał je uszanować; nie wykłubał oczu kanarkom, ażeby piękniej śpiewały, nie zabijał zwierząt dla zabawy, nie torturował koni, które dla niego pracują!

Niestety, nie każdy *homo sapiens* to rozumie, chociaż *animal insipiens* nie zna podobnego układu w swych stosunkach życiowych.

MĘCZĄCA NOC

I znowu wracam myślą do przeżyć kapitańskich, które niewielu naszym żeglarzom są znane. Pragnę na jeszcze jednym przykładzie zilustrować te niepokoje, których doznaje człowiek, odpowiedzialny za powodzenie żeglugi na statku żaglowym, gdy wrogie moce piętrzą przed nim trudności, często nie do przewyciężenia, i stawiają go wobec nowych zadań, gubiących się we mgle nieznanego. Niepokój i praca myśli, silącej się przebić przez tę mgłę tajemniczą, spędza sen z powiek i nuży nieraz śmiertelnie. Gdy strudzeni żeglarze, ukończywszy swą służbę na pokładzie, w krzepiącym śnie nabierają sił nowych do walki, kapitan jeden czuwa bez odpoczynku, nie zdolny jest zasnąć, dopóki nie znajdzie wyjścia z niepokojącej go sytuacji.

Taką jedną noc, pełną troski i oczekiwania, przy tym ostatnią w podróży tegorocznych „Zawiszy Czarnego“, sądzonym mi było przeżyć w pobliżu brzegów polskich.

I znowu, jak nieraz się to już zdarzało, nikt prawie z załogi „Zawiszy“ nie podzielał mych niepokojów z tej prostej przyczyny, że nie znał całokształtu wydarzeń.

Jesienne burze w powrotnej drodze do kraju dały się „Zawiszy Czarnemu“ we znaki i opóźniły przybycie jego o całych dwa tygodnie: najpierw zatrzymały go w Windawie przez dziewięć dni; zachodni sztorm, dochodzący do siły huraganu, wykluczał wszelką myśl

o możliwości wyjścia na morze, a potem w Libawie, do-
kład schronił się „Zawisza“ przed nadchodzącym nowym
sztormem — sześć dni.

Gdy tylko wiatr wykręcił o tyle, że można było
odejść od brzegów, skwapliwie skorzystałem ze sposob-
ności i oddałem cumy „Zawiszy“. Kierunek wiatru SW
(południowo-zachodni) nie bardzo sprzyjał żegludze,
o tyle jednak był korzystny, że w razie naciskania stat-
tku na brzeg pozwalał odejść na pełne morze.

Bałtyk nie jest morzem gościnnym — Pontus Euksi-
nus — powiem więcej, nie jest, z punktu widzenia że-
glugi, morzem łatwym. Znam nie mało mórz świata
i mogę zapewnić, że pod tym względem niewiele mórz
może mu dorównać. Przede wszystkim — brzegi: na
północy cały mur niebezpiecznych szkerów, tysiące wy-
sepek granitowych, otoczonych wieńcami raf podwod-
nych, do których okrętowi nie wolno zanadto się zbli-
żyć; to samo można powiedzieć o brzegach zachodnich.
Brzegi wschodnie to jedna piaszczysta pustynia, uboga
w porty odpowiednie dla większych okrętów. Brzegi
południowe, z wyjątkiem zatoki Gdyńskiej, to również
wydmy piaszczyste, wśród których zaledwie kilka por-
tów może dać statkom schronienie przed burzami. Tyle
z punktu widzenia locji.

Najgorsze jednak są wiatry, a właściwie ich kie-
runki.

Według teoretycznych założeń meteorologii (teoria
„frontów ciepłego i zimnego powietrza“ Björknesa nie
zastąpiła jeszcze teorii cyklonów) cykloniczne wiatry
z Atlantyku przed brzegami Europy rozgałęziają się na
trzy odnogi: jedna idzie na północ wzdłuż brzegów Nor-
wegii, druga przez Danię dostaje się na Bałtyk, trzecia

wchodzi w Morze Śródziemne. Cały sęk w tym, że te nasze kochane cyklony, według nauki meteorologii, mają „tendencję do postojów“ na Bałtyku. Rzecz zrozumiała: dostawszy się w pułapkę obszaru wodnego, otoczonego ze wszystkich stron brzegami, wolą one kręcić się raczej na śliskiej wodzie Bałtyku, niż puszczać się w niepewną wędrówkę przez lasy fińskie lub wzgórza Wałdajskiej Wyżyny. Potrafią też one dmuchać uporczywie w jednym kierunku, jak to, niedaleko szukając, wykazał przykład Windawy.

Do tego dodać jeszcze należy dość gęste „zaludnienie“ statkami różnego rodzaju południowo-zachodniej części morza, co zmusza żeglarza do nieustannej czujności. Zwłaszcza nocami, w czas niepogody, albo przy złej widzialności, rozmijanie się z dużymi i sennymi parostatkami staje się istnym utrapieniem.

Wszystko to, razem wzięte, sprawia, iż żegluga po Bałtyku nie należy do łatwych. Liczne wąskie cieśniny, jak Kalmarska, Giedser-Rev, Moon-Sund, Rukki-Rahu, Irbeńska, Sund z Kategatem, nie mówiąc już o niezliczonych szkernych szlakach, potęgują jeszcze bardziej opinię o Morzu Bałtyckim, jako o trudnym pod względem żeglarskim. Dlatego bez przesady można powiedzieć, że żegluga po Bałtyku jest dobrą szkołą dla jachtsmana, szczególnie polskiego, który, wyszedłszy z Gdyni, od razu styka się z pełnym morzem. Prawda, nie ma on do czynienia z przyływami i odpływami morza, również ze stałymi silniejszymi prądami, przeto nie od razu wchodzi w kompleks warunków, które go, według trafnego wyrażenia góralskiego zaczynają „uczyć rozumu“.

Minęła noc i dzień następny, wiatr nie zmienił kie-

runku. „Zawisza“ ostro parł na południe. Pod wieczór dnia następnego zaczęły się mnożyć oznaki na niebie i wodzie, że zbliża się niż atlantycki: z prawa przed dziobem wypełzły na niebo gromady cyrrusów. Jak wielkie stado białych baranków pały się one na stepie nieba, które poszarzało — prawdopodobnie od kurzu, wzbijanego racicami niebieskich tych owiec — i stało się ciężkie i nieruchomę. Na horyzoncie wyrosło wzgórze ołowianej ciemności, które na kształt oślizgłego polipa powoli, lecz nieustępliwie sunęło na niebo wciąż wyżej i wyżej. Wiatr zdradzał coraz większą nerwowość: raz zacichał, to znowu bez powodu wpadał w gniew i uderzał w Bogu ducha winne żagle. O barometrze nie mówię, ponieważ ten niezawodny przyrząd już od wczoraj sygnalizował zmianę na gorsze. Gnaliśmy szparko.

Widziałem, na co się zanosi. Pragnieniem moim było jak najprędzej przeskoczyć ten odcinek drogi i znaleźć się pod osłoną południowych brzegów, zanim sztorm uniemożliwi dalsze posuwanie się naprzód. Do pomocy więc żaglom uruchomiłem motor.

„Zawisza“ drżał, buchał od czasu do czasu iskrami, rozbijał piersią rosnące wciąż fale i parł szybko w kierunku Bornholmu.

W nocy wiatr zaczął przesuwac się ku południowi, co zbliżyło nas do kursu na Gdynię, kierowało jednak właściwie gdzieś na Kołobrzeg lub Świnoujście.

— Czy pan wie, panie generale, że zapasów żywności mamy tylko na jeden dzień? — zwrócił się do mnie oficer wachtowy.

— Na jeden dzień? Wydałem polecenie gospodarzowi w Libawie zaopatrzyć statek w żywność na cztery dni...

— Tak, ale on wziął na dwa dni. To samo z ropą: mamy tylko pół tony. I woda się kończy — dodał porucznik.

Tu trzeba postawić kropki, dużo kropek — dla scharakteryzowania sytuacji, która się wytworzyła a zwłaszcza tej, w której ja się znalazłem. Kryminał, sąd wojenny, niesubordynacja! Intendent statku na własną rękę zmienia rozkaz kapitana?

Nie podobnego. Po prostu nieznamość służby morskiej i niefachowość.

Mój kochany gospodarz nie jeden raz sprawiał mi kłopoty swoją gospodarką i oszczędnościami, stosowanymi na sposób domowy. Może na sposób harcersko-obozowy, ale nie morski. W obozie zawsze można w razie stwierdzonych braków dokupić tego i owego, na morzu trochę trudniej to zrobić.

Co począć? Bodaż cię kaczka kopnęła! Rozstrzelać? wsadzić do paki? Żywności od tego nie przybędzie. Zwłaszcza, że intendent na pewno leży teraz złożony morską niemocą. Jutro możemy stanąć w Gdyni i nasz intendent zabierze swoją walizkę i pojedzie do domu. Rozstrzelanemu trudno byłoby to uczynić. Niech lepiej tym razem już żyje. Rozstrzelamy go później, jeżeli kiedykolwiek będzie intendensem na statku...

W rzeczywistości jednak żartobliwe te myśli niedługo gościły w mej głowie. Troska była poważna. Wiatr wzmaga się, fala rośnie, idzie sztorm od południa. Jeszcze trochę i statek stanie, niezdolny płynąć przeciw fali. I jeszcze trochę — statek zacznie się cofać, sztormując według uświęconych zasad tej sztuki. Jak długo, jak daleko? Bóg raczy wiedzieć. Może do Libawy, może za Gotland, może do zatoki Botnickiej. A pół setki żołądków trzeba czymś pożywnym napęłnić, czymś mo-

krym napoić... Jak dobrze pójdzie, można i tydzień sztormować tak na żaglowcu. Nie do każdego portu można wejść podczas sztormu.

Niech cię całe stado kaczek stratuje, zatracony intencje! Sam nie wiedziałeś, co czynisz.

Wobec zdecydowanej zmiany kierunku wiatru na Süd i wielkiego dryfu „Zawiszy“ kazałem zwinąć wszystkie żagle i zmieniłem kurs wprost na południe.

Byle prędzej zasłonić się od sztormu południowymi brzegami, — to jedno mogło nas uchronić od widma głodu. A noc ciemna zapadła, jak bywa to na Bałtyku jesienią. Niebo całe zawlokło się bezkształtnymi chmurami, wiatr jęczał już w linach. „Zawisza Czarna“ ciężko posuwał się naprzód. Dziób potężnym taranem rozbijał wodę, która obficie zlewała deski pokładu.

Stawkę postawiłem na motor. Wyciągnie, czy nie wyciągnie? Jeżeli nie wyciągnie, sytuacja „Zawiszy“ będzie bez zastrzeżeń trudna: sztorm, głód i pragnienie, co może ulec zmianie zaledwie na drugiej stronie morza. Gdzie i kiedy — nie wiadomo.

Noc ciemna i pusta jak przestrzeń bezkształtna, nigdzie żadnego światełka — ani oczekiwanych latarni morskich na polskim brzegu, ani żadnego statku.

Mijały godziny — nic, pusto.

Wreszcie gdzieś po północy błysnęło coś na horyzoncie i znikło: daleka latarnia, czy parostatek?

Minęła długa godzina — błysnęło znowu. Z wysokości marsa (platforma na maszcie) kilka razy błysnęło.

A zatem latarnia! ale która? polska, czy niemiecka? Nie można rozpoznać.

Wiatr huczy coraz silniej, „Zawisza“ posuwa się coraz wolniej...

Czekam, kiedy stanie i skaże nas na głód...

Jeszcze statek idzie... błysnęło znów kilka razy...
Nowa godzina męczącego wypatrywania przez lornety...

Raz, raz, raz...

Aha, to Rozewie!

Raz, raz...

Bez wątpienia Rozewie!

Kilka mil tylko niech motor wyciągnie, a wtedy fala z każdym metrem będzie coraz mniejsza!

Dobrze czynisz, drogi mój gospodarzu, że nie pokazujesz się na pokładzie, gdyż bez wahania przeznaczyłbym ciebie na ofiarę morzu! Przyznam się teraz, że byłem zły, jak fiński Satana-Perkele, lecz nikt o tym nie wiedział. Zresztą, wszyscy spali, wachta zaś kuliła się po kątach pokładu.

Jeszcze trochę, jeszcze trochę — i błysnęło drugie światło.

To Jastarnia! a dalej — coś za nią się ślimaczy: latarnia helska!

Jesteśmy w domu. Südowy sztorm już tu nie zdoła zatrzymać „Zawiszy“, który teraz rażno zbliża się do brzegów.

Dnia 30 września o godzinie 16 „Zawisza Czarny“ wchodził do portu w Gdyni, kończąc w ten sposób czteromiesięczną swoją wędrówkę po morzach.

A nasz miły gospodarz, jak przewidywałem, cały i nie uszkodzony kulami, wypawszy się dobrze, już pakował swoje walizki.

— Ta cóż? tażem zrobił oszczędność!

To prawda, zrobiłeś, bracie, oszczędność, ale drugi raz już nie zrobisz.

Tak skończyła się pierwsza odyseja „Zawiszy Czarnego“. Młodzi ludzie wrócili do swoich domów zdrowi, zahartowani w trudach i niewygodach, a, co najważniejsze, zorientowani nie najgorzej w stosunkach świata morskiego. Wrócili zadowoleni, pełni zapału i rozmiłowani w wędrówkach wodnych po szerokim świecie. A o to właśnie chodziło.

Navigare necesse est.

OBJAŚNIENIA WYRAZÓW I WYRAŻEŃ MARYNARSKICH

- Awaria** — uszkodzenie statku, katastrofa.
- Balast** — ciężar, składający się z żelaza, ołowiu, kamieni, piasku lub wody, umieszczony na dnie statku a służący dla utrzymania równowagi na falach.
- Bandera** — flaga o ściśle oznaczonych proporcjach, barwach i rysunku, świadcząca o przynależności statku do pewnego państwa. Na morzu ma znaczenie to samo, co chorągiew i sztandar na lądzie.
- Basen** — część portu.
- Bezan-masz** — maszt tylny okrętu.
- Barża** — inaczej krypa, statek bez masztów, służący do przewozu towarów. Jeszcze inaczej: barka, szalanda, lichtuga.
- Baksztąg** — lina a zarazem kierunek wiatru w stosunku do okrętu: z tyłu z ukosa.
- Blok** — krążek w oprawie drewnianej lub żelaznej, służący do zmiany kierunku działania liny przy ciągnięciu jej.
- Boja** — żelazny lub drewniany przedmiot wewnątrz pusty (beczka, walec, stożek, kula), przymocowany do dna za pomocą kotwicy, dla oznaczenia miejsca — zwykle mierzalny.
- Bomkliwer** — pierwszy, licząc od przodu, żagiel trójkątny.
- Bosman** — starszy marynarz, żeglarz, podoficer.
- Braszpil** — machina do wyciągania kotwicy.
- Burta** — ściana boczna okrętu.
- Cuma** — lina, za pomocą której uwiązuje się statek do nabrzeża.
- Cyklon** — wirowy ruch powietrza, wiatr. Według teorii większa część wiatrów posiada ten charakter.
- Cyrrusy** — obłoki pierzaste. Płyną bardzo wysoko i są zwiastunami zbliżającej się niepogody.
- Dryfować** — cofać się (o statku), dryf — cofanie się.

- Dziób** — ostro zakończona przednia część statku.
- Dziura leniuchów** — w platformie masztowej (mars) otwór, przez który może przecisnąć się człowiek.
- Falochron** — mur zewnętrzny, odgradzający port od pełnego morza.
- Fiord** — zatoka wśród kamiennych (zwykle wysokich) brzegów.
- Fosforescencja** — świecenie się wody morskiej w nocy, powodowane przez małe żyjątka.
- Forpik** — skład na farby, liny etc. w przedniej części okrętu.
- Farwater** — inaczej nurt.
- Gafel** — drewno górne żagla skośnego.
- Grzebień fali** — górna spieniona jej część.
- Hals** — lina, a zarazem kierunek drogi okrętu w stosunku do wiatru. Okręt płynie prawym halsem, jeżeli prawa jego burta jest wystawiona na działanie wiatru, lewym — jeżeli lewa.
- Holownik** — mały statek parowy, służący do ciągnięcia (holowania) innych statków.
- Jacht** — statek szybkobieżny, zwrotny, zwykle żaglowy, służący do wycieczek i zawodów (regat).
- Kabina** — pomieszczenie, zwykle na pokładzie, służące do specjalnych celów, np. kabina sterowa, nawigacyjna itp.
- Kajuta** — pomieszczenie mieszkalne.
- Kapitan** — prowadzący statek, przełożony całej załogi.
- Kadłub statku** — całość statku bez masztów, kominów i nadbudówek.
- Karawela** — statek żaglowy z XV i XVI w.
- Kil** albo stępka — spodnia wzdłużna belka kadłuba okrętu.
- Koja** — łóżko stałe, nie przenośne na statku.
- Kok** — kucharz.
- Kog** — statek żaglowy średniowieczny.
- Kompas** — przyrząd, oparty na działaniu magnesu i wskazujący strony świata.
- Kotwica** — przedmiot stalowy, ciężki, specjalnego kształtu, służący do utrzymania, za pomocą zahaczenia o dno, statku na miejscu.
- Kurs** — kierunek, w którym okręt płynie, ściślej kąt pomiędzy południkiem danego miejsca, a płaszczyzną środkową okrętu.

- Kuter** — mały statek parowy. Także żaglowiec o jednym maszcie i 4 albo 5 żaglach.
- Koło sterowe** — koło, za pomocą którego odchyła się ster w prawo i w lewo.
- Latarniowiec** — inaczej statek latarniowy, statek, posiadający urządzenia świetlne, stojący stale na kotwicy w oznaczonym miejscu; daje marynierzom możliwość, przez rodzaj swego światła określić miejsce, w którym oni się znajdują.
- Log** — przyrząd, służący do mierzenia szybkości biegu statku.
- Lodołamacz** — statek, służący do kruszenia lodu na morzu.
- Luk** — otwór w pokładzie, służący do wejścia, oświetlenia wnętrza lub ładowania towarów.
- Locja** — dział wiedzy nautycznej, traktujący o rodzaju brzegów, o mieliznach, prądach, głębokościach i znakach znajdujących się na pewnym morzu.
- Luz** — stan liny, gdy ona jest nie wyprężona.
- Ładownia** — pomieszczenie na statku, przeznaczone do załadowania towarów.
- Maszt** — pionowe drewno na statku, służące do rozciągania na nim płócien (żagli) i podnoszenia flag.
- Majestic** — nazwa jednego z wielkich parostatków.
- Mars** — platforma półokrągła na maszcie, służąca do lokowania się na nim ludzi, pracujących przy żaglach.
- Martwa fala** — falowanie morza pod wpływem innych fal, nieraz dalekich, spowodowanych wiatrem.
- Messa** — jadalnia oficerska na statku.
- Mila morska** — 1852 metry.
- Marynarz** — członek załogi statku. Ścisłej człowiek, wykonujący fizyczną pracę, mającą na celu powodzenie żeglugi i utrzymanie statku w porządku.
- Mirażyć** — tworzyć miraż. Miraży — ukazują się fata-morgany.
- Nabieżnik** — linia matematyczna, przeprowadzona przez dwa przedmioty, np. znaki na brzegu. Także sam znak.
- Nabrzeże** — obmurowana, względnie opalowana część brzegu lub portu.
- Nawietrzna** — strona, burta. Strona lub burta wystawiona na działanie wiatru; przeciwieństwo: zawietrzna.
- Nawigacja** — dział wiedzy nautycznej, traktujący o sposobach określania drogi na morzu.

Niż w atmosferze — obszar niskiego ciśnienia barometrycznego.

N Nord — północ, nordowy — północny.

NWtW — północny zachód ku zachodowi.

Oddać linę — zwolnić ją zupełnie.

Oficer nawigacyjny — oficer, prowadzący obliczenia przebytej przez okręt drogi.

Oficer wachtowy — oficer, mający dyżur służbowy.

Odprowa — zbiórka, mająca na celu omówienie jakiegoś specjalnego zagadnienia. Odprawa oficerów, celna, policyjna.

Ofiary morzu składać — chorować na morską chorobę.

Okręt — przedmiot, zbudowany przez człowieka, zdolny trzymać się na wodzie przy rozmaitych jej stanach i posuwać się w określonym kierunku z szybkością określoną.

Oko, na oku — marynarz, czuwający na dziobie statku.

Olinowanie, inaczej takielunek — system lin na okręcie, służący do podtrzymania masztów i manewrowania żaglami.

Osprzet — system urządzeń pokładowych.

Pilot — marynarz (oficer), przeznaczony do przeprowadzania statków przez miejsca trudne i oznaczone specjalnymi znakami.

Pilotowiec — statek, na którym znajduje się wyznaczony na służbę pilot (lub piloci).

Pióro steru — płaska, rozszerzona część jego.

Pokład — pokrycie deskami górnej części kadłuba.

Podwachta — część załogi, która w najbliższym czasie ma objąć służbę.

Proporczyk — flaga trójkątna, oznaczająca obecność na statku osoby, której przysługuje prawo podnoszenia jego.

Przystań — mały port lub część portu większego.

Przylądek — wysunięta w morze część brzegu.

Reda — inaczej przedmorze — część morza w pobliżu portu. Zwykle miejsce, gdzie mogą statki stawać na kotwicy.

Rafa — skała podwodna.

Refować — zmniejszać powierzchnię żagla.

Rejs — to samo co podróż.

Refrakcja — załamanie się promieni świetlnych.

Rufa — tylna część okrętu.

Rumb — kierunek według kompasu. Także kąt, równy 11° 15'.

- Saling** — rodzaj platformy na maszcie.
Ster — ruchoma, płaska część statku, za pomocą której utrzymuje się lub zmienia kierunek biegu.
Sterować — kierować za pomocą steru.
Ster na burtę — największe jego odchylenie.
Sternik — marynarz, który steruje.
Stawiać żagle — rozciągać je na masztach.
Stocznia — miejsce i urządzenia, gdzie się buduje i naprawia okręty.
Stewa — przednia pionowa lub pochyła belka kadłuba.
Sonda — ciężarek ołowiany na lince do mierzenia głębokości wody; także przyrząd bardziej skomplikowany.
Stenga — górna część masztu.
S Süd — południe (kierunek świata).
SW — południowy zachód.
Sztafok — wielki, trójkątny żagiel na dziobie.
Szstormtrap — drabinka sznurowa, opuszczana za burtę.
Szalupa — morska łódź okrętowa.
Sztorm — wzburzone morze przy silnym wietrze — nie to samo, co burza. Sztorm może być przy jasnym niebie.
Sztormować — trwać na morzu podczas sztormu.
Sztag — lina stalowa, podtrzymująca maszt z przodu.
Szkwał — przelotny wichur.
Szlupbelka — wygięta belka żelazna. Na dwóch szlupbelkach podnosi się i spuszcza szalupe.
Szkuner-bryg — żaglowy statek dwumasztowy, posiadający na przednim maszcie reje.
Ściągacz — przyrząd śrubowy do ściągania dwóch lin.
Światła pozycyjne — dwa światła na burtach, zielone z prawej strony, czerwone z lewej i światło (światła) białe na masztach, które obowiązuje posiadać każdy statek parowy będący w ruchu. Żaglowiec białych światel nie ma.
Tona — miara 1000 kg. Tona rejestrowa miara objętości.
Trawers — położenie przedmiotu względem okrętu, gdy jest on na prostej, prostopadłej do płaszczyzny środkowej okrętu.
Trawersować przedmiot — mijać go.
Topsztag — stalowa lina, podtrzymująca górną część masztu z przodu.

- Triakontora** — starożytna grecka łódź (statek) z trzema rzędami wiosł.
- Trirema** — starożytny rzymski statek z trzema rzędami wiosł.
- Topsel** — żagiel górny zwykle trójkątny.
- Wachta** — część załogi, mająca służbę. Także okres czasu służby.
- Wachtowy** — marynarz lub oficer, mający służbę.
- Week-end** (ang.) — koniec tygodnia.
- Welbot** — szalupa, łódź morska z ostro zakończonymi dziobem i rufą.
- Wanty** — liny, podtrzymujące maszt z boków.
- Wiecha** — żerdź pionowa (ze stożkiem, kulą lub bez) umocowana do dna za pomocą tzw. martwej kotwicy. Oznacza zwykle miejsce płytkie.
- Winda** — machina, ułatwiająca podnoszenie ciężaru lub wyciąganie liny.
- Zawietrzna** — strona, burta — nie wystawiona na działanie wiatru.
- Zawietrze** — obszar, będący po stronie zawietrznej okrętu.
- Zenit** — punkt matematyczny przecięcia się linii pionowej obserwatora ze sferą niebieską. Przeciwnieństwo: nadir.
- Załoga** — ogół marynarzy na statku łącznie z kapitanem i oficerami.
- Zęza** — najniższa część kadłuba, gdzie zbiera się woda.
- Zwrot** (przez sztag albo przez rufę) — manewr, zmiana kierunku biegu żaglowca w ten sposób, że po zmianie ma on wiatr z burty przeciwnej.
- Żagiel** — płachta płócienna, trójkątna lub czworokątna, rozciągana na maszcie dla nadania statkowi biegu za pomocą siły wiatru.
- Żaglownia** — skład żagli.
- Żaglowiec** — statek, poruszany siłą wiatru za pomocą żagli.
- Żeglarz** — marynarz żaglowego okrętu.
- Żegluga** — płynięcie, posuwanie się statku po morzu. Także przebyta przez statek droga.

SPIS RZECZY

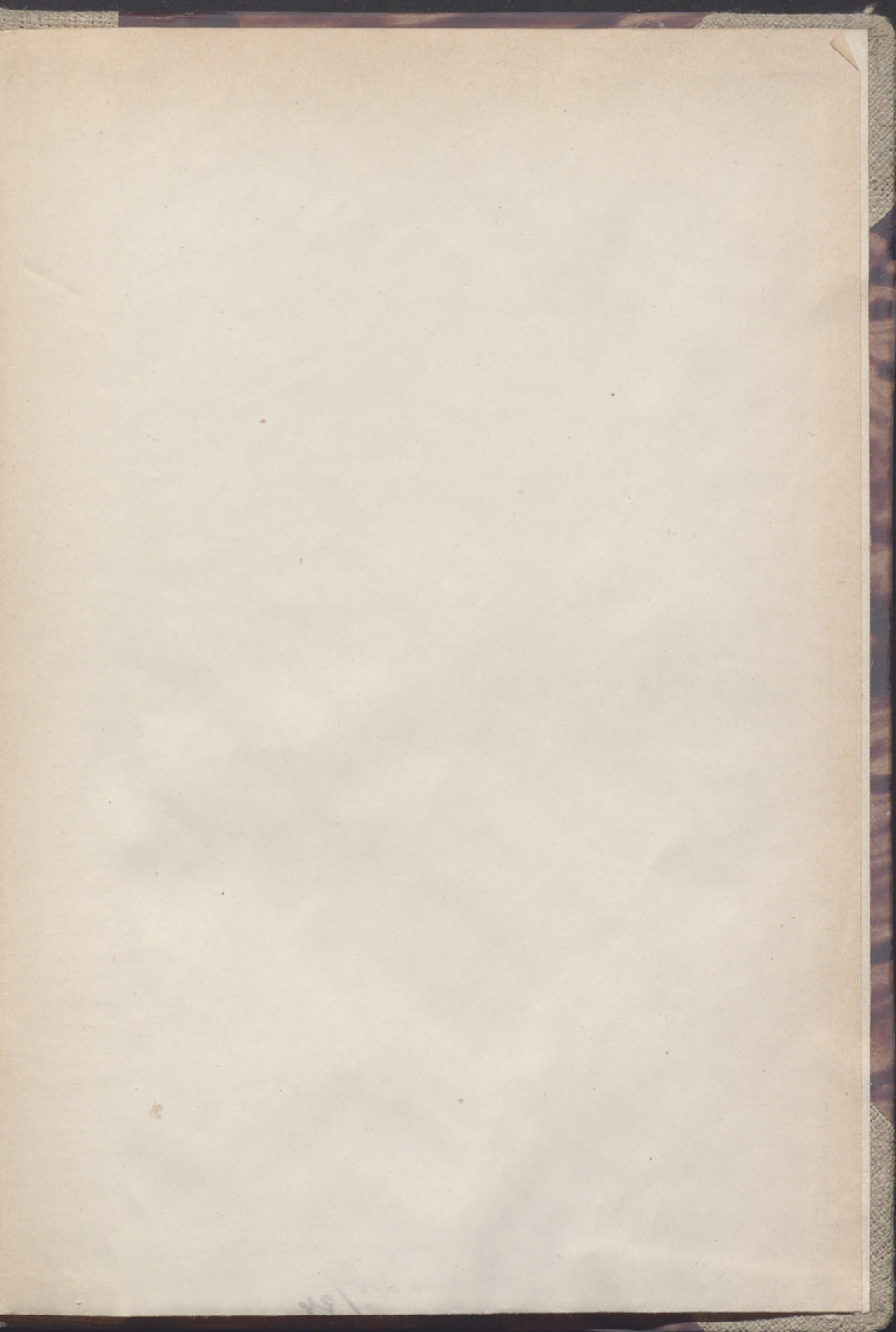
Wstęp	5
„Zawisza Czarny“	9
Do Kopenhagi	18
Mój okręt	24
Na oku	30
Dzień na pokładzie	37
Podwładni i przełożeni	46
Zmiana wachty	50
Na morzu	52
Wieść o wielkiej przygodzie	58
Ławice śledzi	63
Pilot	67
Wśród mielizn Galgeput	74
Amsterdam	82
W Kanale Kilońskim	85
A latarniowca nie ma...	88
W Moon-Sundzie	95
Rozterki kapitańskie	101
Pasażerowie na gapę	109
Męcząca noc	113
Objaśnienia wyrazów i wyrażeń marynarskich	121

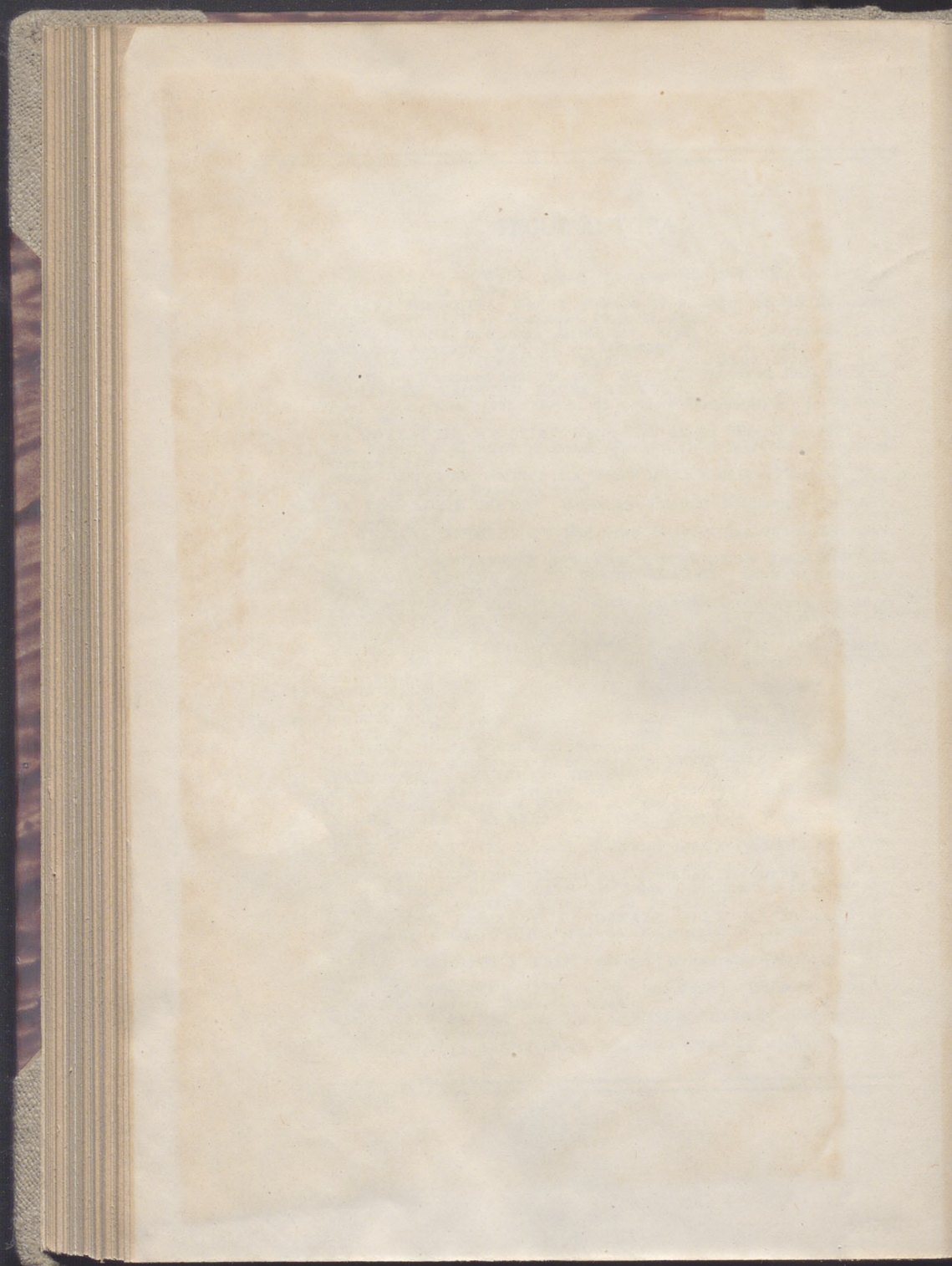
TEGOŻ AUTORA:

1. „Z NADSONA“. — Wybór poezyj. Archangielsk 1897. Skł. gi. — Warszawa, Gebethner i S-ka.
2. „SONETY MORSKIE“. Wyd. I, Kraków 1902. Skład główny Gebethner i S-ka. — Wyd. II. — Warszawa 1925. M. Arct.
3. „WSPÓLCZESNA ŻEGLUGA MORSKA“. Wyd. I. — Warszawa 1904. Księgarnia Naukowa. Wyd. II. — Warszawa 1920. M. Arct.
4. „NA MORZACH DALEKICH“. Wyd. I. — Warszawa 1920. M. Arct. Wyd. II. — Warszawa 1925. M. Arct. Wyd. III. Warszawa 1929, M. Arct.
5. „ŻAGŁOWYM YACHTEM PRZEZ BAŁTYK“. Wyd. I. — Yacht-Klub Polski. Warszawa 1925. Wyd. II. — Książnica-Atlas. Lwów-Warszawa 1934.
6. „NA POKŁADZIE WITEZIA“. Yacht-Klub Polski. Warszawa 1927.
7. „NA YACHCIE WIZEŹ“. Instytut Wydawn. Ligi Morskiej i Rzecznej. Warszawa 1928.
8. „MOJA CZWARTA PODRÓŻ NA WITEZIU“. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1930.
9. „NA POKŁADZIE ISKRY“. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1929.
10. „NAWIGACJA JACHTOWA“. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1932.
11. „PRAWA I OBOWIĄZKI KAPITANÓW I STERNIKÓW JACHTOWYCH. REGULAMIN SŁUŻBY NA JACHTACH. ALARMY“. Głównia Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1933.
12. „NA SKRZYDŁACH JACHTÓW“. Książnica-Atlas. Lwów-Warszawa 1934.
13. „TATRZAŃSKIE OCHOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE“. jego organizacja, dzieje i wyprawy ratunkowe. M. Arct. Warszawa 1922.
14. „NA BEZDROŻACH TATRZAŃSKICH“. Wyd. I. — M. Arct. Warszawa 1920. Wyd. II. — Państwowe Wydawnictwo Książek Szkolnych. Lwów 1934.
15. „PODRĘCZNIK NARCIARSTWA“ (A. Bobkowski, M. Zaruski). Skł. gi. Gebethner i S-ka. Kraków 1908.
16. „PRZEWODNIK PO TERENACH NARCIARSKICH ZAKOPANEGO I TATR POLSKICH“. Wyd. I. — Sekcja Narciarska Polsk. Tow. Ta. trzańskiego. Kraków. Skł. gi. Gebethner i S-ka. Zakopane 1913. Wyd. II. — Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1931.
17. „TATRZAŃSKI TELEGRAF WZROKOWY“. Wyd. I. — Tatrzański Ochotn. Pogot. Ratunk. Kraków. Skł. gi. Gebethner i S-ka 1909. Wyd. II. — Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1920.
18. „NAUKA JAZDY KONNEJ“ (wojsk.). Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1919.
19. „RZĄD KOŃSKI“ (M. Zaruski, E. Mecnarowski) (wojsk.). Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1918.
20. „GIEWONT“. — Odbitka „Ziemi“ (monografia). Warszawa 1914.
21. Szereg artykułów pt. „Z TATR“ w „Słowie Polskim“ i „Zakopanem“, między innymi „LAWINY ŚNIEŻNE W TATRACH“.
22. „ZASADNICZE KOMENDY I ROZKAZY PRZY MANEWRACH NA STATKACH ŻAGŁOWYCH“. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1933.
23. „WŚRÓD WICHRÓW I FAL“. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1935.
24. „SŁOWNIK MORSKI“. (Liny, węzły, wyrażenia). Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1936.
25. „REGULAMIN SŁUŻBY NA S/J „ZAWISZA CZARNY“. Główna Księgarnia Wojsk. Warszawa 1935.
26. „METEOROLOGIA JACHTOWA“. Warszawa 1936 (w druku).



2526/34





Biblioteka Narodowa
Warszawa



30001023367140



611510
