

do wylizania, a potem te same przynosi na górę - szepnął do żony - Jedz tylko owoce!

Profesor miał psa, starego i schorowanego. Nie chciał go dłużej karmić, ale też nie mógł uspić, bo tego zabraniała mu religia. Pies został przywiązany do sznura rozwieszonego między dwoma odległymi od siebie palami, z pyskiem na takiej wysokości, żeby nie mógł dosięgnąć ziemi. Zwierzę wyło miotając się między palmami, aż padło z głodu i wycieńczenia. Na prośbę, żeby psa uwolnić, profesor zareagował przeniesieniem urządzenia na drugą stronę posesji. Czy nie widział w tym okrucieństwa? Jak to zrozumieć? Polacy spotkani w Birmie opowiadali, że ich sąsiadka przyszła do nich z płaczem oskarżając ich o otrucie wujka. Wyłożyli trutkę na szczury, którą zjadł pies. Birmanka wierzyła, że w zwierzęciu żyje inkarnowana dusza wujka, który zmarł tego dnia, gdy suka się oszczeniła. Birmanka opiekowała się wujkiem, teraz nie wie, w kogo, czy w co się wcielił. Kogo skazał profesor na głodową śmierć?

Te miesiące spędzone przez Polaków na stoczniovym kontrakcie obfitowały też w inne wydarzenia. Kupowanie mleka... To było ciekawe. Nie chodziło się po nie do sklepu. Mleczarz przychodził z krową przed dom i doił ją do dostarczonego naczynia, dla obydwu rodzin. Któregoś dnia nasz znajomy obserwował taką scenę. Hindus wydoił krowę i podał garnek profesorowi. Ten miał zastrzeżenia co do ilości, wobec tego mleczarz włożył rękę do garnka i pokazał ślad na dłoni. Profesor uczynił to samo, żeby udowodnić, że mleczarz oszukuje. Po krótkiej sprzeczce i sprawdzaniu ilości mleka, krowa została dodatkowo wydojona, wysokość śladów na dłoniach zadowoliła obydwóch i rozeszli się w zgodzie, natomiast Polacy zaczęli kupować mleko w proszku. Dla profesora pewnie nie było w tym nic niezwykłego, zasada prawej ręki została zachowana. To tylko lewa ręka jest „nieczysta” i służy do podcierania się.

Na TORRY HILL już jako kapitan, na kontrakcie, zwiedziłem Reunion, wyspę położoną w pobliżu Madagaskaru. Na oceanie kilkaset kilometrów pewnie można nazwać „poblizem”. Agent podstawił pod statek peugeot. Na wycieczkę pojechaliśmy w czwórkę. Zachwyliło nas piękne miasto o starej kolonialnej zabudowie, ale powrót okazał się nieco stresujący. Większość samochodów na wyspie było tej samej marki, a nikt z uczestników wycieczki nie zapamiętał miejsca, gdzie zostawiliśmy samochód, nikt nie zapisał numeru rejestracyjnego samochodu, ani nie pamiętał jego koloru. Pewnie musielibyśmy wrócić pieszo, gdyby nie czapka pozostawiona na siedzeniu. Dzięki niej po godzinnym poszukiwaniu samochód został zidentyfikowany.

Pisząc o latach spędzonych na morzu świadomie omijam temat związany z pracą i kolejnymi awansami, wychodząc z założenia, że ten temat

był wielokrotnie poruszany i pewnie będzie się pojawiać we wspomnieniach wielu marynarzy. Tak jak wielu z nas wracaliśmy do kraju i nie zastawaliśmy tych, którzy odeszli na zawsze podczas naszej nieobecności, rodziły nam się dzieci i nie zawsze byliśmy przy tym obecni, żegnaliśmy statki, które odchodziły na złom, albo tonęły. Ze smutkiem wspominam m/s STANISŁAW DUBOIS\*, na którym pływałem do Indii i m/s KUDOWĘ ZDRÓJ\*, która zatonięła w następnym rejsie po moim zejściu na urlop. Przeżywaliśmy dni dobrej pogody i sztormy, krótkie i długie postoje w portach i wyczerpujące oczekiwania na redzie na wprowadzenie statku do portu. Pisaliśmy listy i czekaliśmy na listy. Najgorzej pod tym względem było przez dwa lata, kiedy pływałem na kontrakcie pod obcą banderą, bo często nie było wiadomo, dokąd żona ma wysłać list. Najczęściej stosowanym sposobem było przekazywanie listów komuś, kto jechał na statek.

Kiedyś moja żona tak długo czekała na okazję wysłania listu, że pisząc codziennie, przekazała mi przez zmiennika któregoś z członków załogi 120 stron do przeczytania. Pobiła chyba rekord. To było nasze życie, z którego wiele aspektów już się nie powtórzy w następnym pokoleniu, tak jak rozmowy przez Gdynia - Radio. Były też rozmowy łączone przez Szczecin - Radio, albo Warszawę - Radio, najczęściej przeplatane szumami i trzaskami, tak, że nie zawsze można było wszystko zrozumieć. Były takie rejony, w których nie można było uzyskać łączności. Kiedy radiooficer uzyskał łączność z Gdynią - Radio i podał dane statku, powiadamiano go o tym, ile statków przed nim czeka w kolejce na rozmowy. Bywało tak, że łączność zanikła zanim przyszedł czas na rozmowę, ale czasem się poprawiała ku zadowoleniu wszystkich, czekających w ciasnym korytarzu przed radiostacją na ten moment, kiedy wejdą do środka i dostaną słuchawkę do ręki. Rozmowy pozbawione były intymności, bo krzyczało się do słuchawki, a to, co słyszało się z lądu, dobiegało z głośnika. W gruncie rzeczy zawsze chodziło o to samo, żeby się przekonać, że i tu, i tam wszystko jest w porządku, a jeśli były jakieś problemy, to obie strony je ukrywały.

Zdarzały się momenty zabawne. Kiedyś nasza znajoma przyszła do mojej żony w radosnym nastroju po rozmowie z mężem, w której, mimo trzasków, powiedzieli sobie wiele miłych słów. Dokończyła tę rozmowę w liście, a on zapytał ją po powrocie, ile miała rozmów, bo on o jedną mniej. Pogadała z kimś innym.

Słaba słyszalność stała się skutkiem innego nieporozumienia. To było w czasie, kiedy już mogliśmy mieć w domu paszporty, ale jeszcze trzeba było starać się o wizy. Mój statek miał ładunek do Helsingborga\*, więc zadzwoniłem do żony z pytaniem, czy chce zobaczyć zamek Hamleta. Jeśli



*Zamek Hamleta w Helsingor. Fot.: Cezary Spigarski*

tak, niech przyjedzie do mnie. Żona porozumiała się z trzema paniami, które także wybierały się do mężów i wszystkie załatwiły szwedzkie wizy. Komplikacje zaczęły się wtedy, gdy moja żona uznała, że pewnie z powodu złej słyszalności pomyliła Helsingborg\* z Helsingorem. Przecież Hamlet to królewicz duński. Żona, jako przewodnik wycieczki, skłoniła panie do załatwienia wizy duńskiej i popłynęły promem do Kopenhagi, a stamtąd pojechały pociągiem do Helsingoru. Była niedziela. W kapitanacie portu nikt o ANTIGONI\*, na którym wtedy pływałem, nie słyszał. Port był mały, właściwie jachtowy. No i oczywiście był zamek Hamleta, wokół którego panie wędrowały do późnego popołudnia, próbując uzyskać jakieś informacje. W końcu żona stwierdziła, że chyba jednak się nie przesłyszała i zadzwoniła do portu w Helsingborgu, kiedy właśnie tam wpływalismy. Przeprawa promem na drugą stronę cieśniny trwała około dwudziestu minut. Nasze żony zdążyły zobaczyć, jak cumujemy. Zdziwiło mnie, że usłyszałem – Udusiłabym Cię za ten zamek Hamleta! Za co? Przecież było go widać jak na dłoni z zamkowej wieży w Helsingborgu.

Czy przetrwa tradycja chrztu morskiego? Jeśli jeszcze przetrwała, a mam, co do tego wątpliwości, myślę, że ten obrzęd nie ma takiej oprawy, jaką miewał dawniej. Przygotowania do chrztu trwały długo, a przebieg uroczystości zależał od tego, ilu ludzi chciało się zaangażować w przygoto-



*Obrządek Chrztu Morskiego*



m/s "Curie Skłodowska"

Z A S W I A D C Z E N I E

Zaswiadcza się, że Ob. *Kuczy Zbigniew*.....  
w dniu 2 lipca 1962 r. przy przepłynięciu równika poddany został  
obrzędowi Chrztu Morskiego.

Nadane imię *Homar*.....

*Prof.*  
.....  
Neptun

*Tryton*  
.....  
Tryton



*Kapitan*  
.....  
Kapitan m/s Curie Skłodowska

*Zaświadczenie dot. odbytego Chrztu Morskiego*

wanie strojów i odpowiednich tekstów. Początek obrzędu ogłaszała syrena komunikująca przekraczanie równika. Na pokład wkraczał orszak Neptuna, któremu kapitan przekazywał władzę na czas trwania chrztu. Neptun zasiadał na tronie mając po swoich bokach kapitana statku, Prozerpinę i Trytona. Pozostałe osoby orszaku zajmowały swoje stanowiska zgodnie z pełnioną funkcją. Byli to: astrolog, lekarz, fryzjer i diabły, które wyłapywały neofitów. Każdy złapany umieszczany był w specjalnej zagrodzie, z której diabły doprowadzały go przed oblicze Króla Mórz. Neptun wysyłał kandydata na pełnoprawnego marynarza do lekarza, aby ten sprawdził, czy kandydat się do tego zawodu nadaje. Przygotowane wcześniej akcesoria medyczne przypominały narzędzia tortur, a zaaplikowane lekarstwa, które, jak się okazywało, każdemu były niezbędne, miały być skuteczne, a nie smaczne. Zabiegi lecznicze do najłagodniejszych nie należały, chociaż trzeba przyznać, że stosowane były zgodnie z wymogami BHP, nawet w przypadku, gdy zalecono komuś górskie powietrze. Niedomagający delikwent wdychał je przypięty pasem bezpieczeństwa podciągnięty talią na odpowiednią wysokość. Natomiast z BHP wypadała środkowa litera, bo niektóre zabiegi, na przykład okłady z borowiny, którą z konieczności musiały zastąpić statkowe smary, trudne były do zmycia, tym bardziej, że

dowcipni koledzy, mający już dawno chrzest za sobą, po ceremonii okupowali statkowe prysznicze.

Podleczony delikwent udawał się do fryzjera, aby mógł się godnie zaprezentować przed ponownym stawieniem się przed Neptunem. Teraz inwencją mógł się wykazać golibroda, któremu wcześniej przygotowano stanowisko pracy: ogromny pędzel, drewnianą brzytwę, wielki grzebień i ogromną ilość mydła go golenia. Poza goleniem w ofercie były obowiązkowe manicure i pedicure. Ostatnim etapem chrztu była „próba rekina”. Polegała na przeczołganiu się przez brezentowy długi rękaw. Zapędzony do „rekina” osobnik nie miał szans na wycofanie się, ponieważ popędzany był strumieniem wody wlewany u wlotu rękawa, a do szybkiego opuszczenia „rekina” zmuszał go strumień wody u wylotu. Po pomyślnym przejściu przez wszystkie etapy chrztu, kandydat stawał ponownie przed obliczem Neptuna. Czekał go poczęstunek w postaci kanapki i napoju, sporządzonych z dodatkiem rozmaitych gorzkich, słonych i ostrych przypraw. Jeśli nie dostał mdłości, czekał go zaszczyt nadania imienia i mianowanie na marynarza z krwi i kości.

Po ukończeniu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, zgodnie z ówczesną procedurą, zamustrowałem na statek jako starszy marynarz, dopiero po napisaniu pracy dyplomowej mogłem awansować na stanowisko asystenta pokładowego. Doświadczenie zdobyte w czasie praktyk i miesiące spędzone na „Babci” nauczyły mnie pokory wobec żywiołu, jakim okazało się morze. Po serii „zwyczajnych” sztormowych dni, po dniu „dejmanki” udało mi się zasnąć. Statkiem zaczęło trzepać niemiłosiernie. Około drugiej godziny w nocy do kabiny zapukał marynarz, krzycząc - Wszyscy na pokład! Zerwałem się z koi i postawiłem nogi w wodzie. Toniemy! Pomyślałem... Szybko zarzuciłem na siebie kamizelkę ratunkową i wybiegłem z kabiny. Kiedy zjawiłem się na pokładzie w spodenkach i kamizelce, rozległ się gromki śmiech marynarzy. To nie był alarm szalupowy, ale wołanie do roboty. Olbrzymie fale wchodziły na pokład i przez nawiewniki (trzymetrowe „faje”) woda dostawała się do ładowni. Na tańczącym pod nogami pokładzie, trzeba było je zdjąć, a pozostałe otwory zabezpieczyć odpowiednimi pokrywami. Skąd się wzięła woda w kabynie? Kto nie dokręcił bulaja\*? Ja, czy tak zwany szlafkumpel? Tego nie wiem.

Prawdziwą przygodę przeżyłem wiele lat później - w 1986 roku, kiedy byłem kapitanem na NOURZE. To było w Cieśninie Malakka\*, niedaleko Singapuru. Kiedy przed czwartą w nocy usłyszałem pukanie do drzwi, byłem przekonany, że to marynarz budzi mnie na podejście do pilota, który miał wprowadzić statek do portu. Widok, który zobaczyłem po otwarciu drzwi, nasunął mi w pierwszej chwili przypuszczenie, że mam do czynienia z buntem cejlońskiej załogi. Byłem zbyt krótko na statku, żeby zapamiętać