
MARYNARA

Zdarzają się często na morzu rzeczy dziwne, zaskakujące lub, powiedzmy sobie, nie pasujące do określonych wyobrażeń ludzi, rzeczy czy sytuacji. Czasem tych dziwactw w ferworze ważniejszych wydarzeń i problemów nie zauważamy, a może nie zastanawiamy się nad ich dziwnością i przechodzą nam mimo.

Tak niecodzienną sprawą i nieco śmieszną w gruncie rzeczy, szczególnie tu, na Beringa, jest widok kogoś na morzu ubranego w marynarkę.

Marynarka najczęściej kojarzy się z lądem, z urzędnikiem, z osobą oficjalną, na pewno nie z człowiekiem morza i na morzu. Chodzi oczywiście o czas pobytu statku w morzu, bo w porcie i na lądzie marynarze i rybacy najczęściej ubierają się po lądowemu, według własnych kanonów mody i gustów.

Na morzu przyjęło się jednak, że ubieramy się raczej lekko, niezobowiązująco, sportowo lub w ciuchy robocze stosowne do wykonywanej funkcji na statku. Najczęściej za spodnie służą nam dżinsy lub jakieś sztruksy, lub po prostu drelich. Na górę zakładamy flanelową koszulę lub inną sportowego kroju z bawełny. Gdy jest chłodniej wciągamy przydziałowy granatowy lub czarny sweter z golfem. Przede wszystkim nasze ubranie musi być wygodne, swobodne i praktyczne.

Jeżeli ktoś na statku ma jakąś dewiację od ogólnie przyjętych przez ludzi morza norm, to jest zazwyczaj brany na języki, staje się przedmiotem żartów, docinków i kpin w różnych sytuacjach. Tak się dzieje i wówczas, gdy ktoś pod jakimkolwiek względem odbiega od innych swym postępowaniem, zachowaniem, mentalnością, stosunkiem do pracy czy kolegów.

Nie, to wcale nie znaczy, że musimy być jednakowi, wręcz przeciwnie, indywidualność jest pożądana i miła, ale oryginalność osobowa to nie dziwactwo w jakikolwiek sposób dokuczające otoczeniu czy powodujące jego reakcję.

Zdarzyło mi się mieć takiego dziwaka w swojej załodze. Nie zawsze jest tak, że wszyscy oficerowie, którzy mustrują¹ na mój statek, są wybierani przeze mnie. Ostatnio było tak źle z kadrą oficerską w naszej firmie, że o jakimkolwiek wyborze czy grymaszeniu nie było mowy. Inspektor załogowy przedstawił mi kilku oficerów do zamustrowania, a ja o żadnym nie miałem jakiegokolwiek informacji. Próbowałem zrobić jakiś wywiad o proponowanych oficerach, ale nie zawsze się to udaje i rzadko się zdarza, abym o kimkolwiek dowiedział się naprawdę coś konkretnego, a z drugiej strony moje porejsowe oceny tych ludzi często znacznie odbiegały od tych zasłyszanych, tak w lepszą, jak i w gorszą stronę. Najczęściej, nie mając żadnych argumentów do dyskusji o kandydacie ani żadnej własnej propozycji, przystaję na sugestie załogowego, który uprawia swoją własną politykę kadrową.

¹ Mustrować (mors.) – okrętować, być wciągniętym (zapisanym) na listę załogi. Musterola = lista załogi.

Te niewiadome punkty w załodze zawsze mnie intrygują. Tak było i tym razem z moim drugim oficerem, o którym wiedziałem jedynie tyle, że w ostatnim rejsie na „Sagittie”², na skutek kłopotów rodzinnych z żoną, był bardzo nerwowo.

Należy wiedzieć, i ja to wiem, że spokojny dom dla człowieka morza to bardzo wiele i często zdarza się, że brak tego domowego spokoju zmienia ludzi morza na niekorzyść i bardzo trudno im pomóc, często nawet nie chcą tej pomocy, wstydzą się rodzinnych kłopotów i niechętnie o nich mówią.

Gdy swojego nowego drugiego oficera poznałem na zebraniu odlotowym, trudno mi było po tym spotkaniu cokolwiek wywnioskować.

Niezbyt wysoki, o zwartej budowie mężczyzna, z niesforną, jasną czupryną, rzadkim, okalającym dolną partię żuchwy, zarostem, wąsach równie rzadkich i niełączących się z brodą, o raczej twardych, kanciastych rysach, nie wzbudził we mnie specjalnej sympatii.

Rzuciłem ku niemu parę sondażowych pytań:

– Panie Drugi, a jak tam u pana; był pan u pani Krysi?

– Byłem, panie kapitanie; wszystko załatwione i zabrane jak się należy, część będzie dosłana następną wymianą.

Mówił wolno, z pewnym namaszczeniem, jakby bał się coś przeoczyć albo że to, co mówi, nie dotrze do mnie tak, jakby on sobie życzył. Wyraźnie starał się zrobić na mnie wrażenie dokładnego i przezornego oficera. W dalszym ciągu swego „wystąpienia” starał się wykazać swoją zapobiegliwość i opowiadał mi, gdzie był, co załatwiał i ile się za tym wszystkim nachodził. Przyglądał mi się przy tym tak badawczo jak i ja jemu – badaliśmy się wzajemnie. Było w nim coś z prowincjonalnego młodzieńca wystającego w niedzielę pod kościołem i lypiącego oczyma za wychodzącymi z niego dziewczynami. Oblicze starał się utrzymywać poważne, marsowe, jak kiepski aktor.

Był absolwentem „Cambridge”³ – kołobrzesckiej zawodowej szkoły rybackiej, której założeniem było przygotowywanie rybaków kutrowych, szyprów, mechaników i oficerów dla przedsiębiorstw bałtyckich. W praktyce spora grupa absolwentów ucieka do dalekomorskiego rybołówstwa, gdzie mają nadzieję na większe zarobki, poznanie szerokiego świata i dochrapanie się po latach oficerskich szlifów na dużych statkach. Sytuacja kadrowa w naszym rybołówstwie aktualnie jest tak zła, że mają bardzo ułatwione zadanie. Są w dużej części przekonani o swoim dobrym przygotowaniu do zawodu oficera, nawigatora, rybaka na dużych statkach. Urzędy Morskie, na skutek nacisku firm połowowych, przysmykają oczy na wymagania, wydając czasowe uprawnienia, często w kuriozalnych wypadkach i wbrew rozsądkowi.

W wyniku tych praktyk nieopierzony absolwent kołobrzesckiego „Cambridge” szybko mustruje jako trzeci oficer, omijając dobrą praktykę na pokładzie czy nawet jako asystent na mostku.

² SAGITTA – Gdy-339, rufowy trawler przetwórnia typu B-414 należący do gdyńskiej firmy DALMOR.

³ CAMBRIDGE – słynny uniwersytet angielski 80 km na północ od Londynu nad rzeką Cam. – tu użyte nieco pogardliwie w odniesieniu do Szkoły Rybołówstwa w Kołobrzegu.

Te błyskawiczne, niezasłużone „kariery” na samym starcie morskiego życia upewniają ich w znakomitości, jaką reprezentują, i już wówczas nikt i nic nie jest w stanie czegokolwiek ich nauczyć, choćby reprezentował olbrzymią wiedzę, doświadczenie, chęci i zdolności dydaktyczne.

Oczywiście bywają wśród nich bardzo wartościowi młodzi ludzie, którzy chłonęli morze w sposób prawidłowy, chcieli się morza nauczyć i się uczyli. Z dużą przyjemnością przekazywałem im swoją wiedzę, obserwowałem, jak obrastają w morskie łuski, i widząc, jak sobie coraz lepiej radzą, miałem niemałą satysfakcję.

Staram się zawsze rozróżnić dwa pojęcia: pewność siebie i zarozumiałstwo. To drugie to pewien rodzaj pewności siebie, ale niemającej żadnego pokrycia w wiedzy, doświadczeniu czy w umiejętnościach praktycznych.

O ile prawdziwa pewność siebie, za którą stoi rzetelna wiedza poparta dobrym działaniem, jest cechą pozytywną, ba, konieczną i pożądaną u nawigatora, to zarozumiałstwo nie tylko jest cechą złą, ale wręcz niebezpieczną na morzu, dla otoczenia i żeglugi jako takiej. Mocne przekonanie, że się coś umie, kiedy się tego nie umie, może okazać się katastrofalne w skutkach.

Często zdarza się, że ktoś balansuje na krawędzi zarozumiałstwa i pewności siebie. Zarozumiałec w umiejętny sposób maskuje swoją niewiedzę czy nieumiejętność, wstydząc się przyznać do braków w swoim zawodowym wykształceniu. Wcześniej czy później wychodzi to na jaw, gdyż morze jest niezwykle surowym i nieprzekupnym egzaminatorem. Wystarczy tylko bacznie przyglądać się swoim podwładnym, aby w stosunkowo krótkim czasie wiedzieć, komu można zaufać.

Zdarzało mi się już w przeszłości, że miałem większe zaufanie do moich młodszych oficerów niż mojego zastępcy. Tak było na przykład w poprzednim rejsie, kiedy najpewniejszym punktem wśród moich nawigatorów był Stefan, świeżo awansowany, choć niemłody wiekiem, trzeci oficer, który miał odwagę pytać, robił wszystko z dużą rezerwą do swojej wiedzy i często powtarzał:

– Przyjdzie czas, panie Kapitanie, że nie będę tak często głowy panu zawracał.

*

Wróćmy do aktualnej sytuacji. Gdy wyszliśmy już z portu Vancouver w Kanadzie i żeglowaliśmy przez północny Pacyfik w kierunku przejścia aleuckiego Unimak, poszedłem na mostek podczas wachty II oficera. Kiedy kończyłem wspinaczkę po schodach i obróciłem głowę w kierunku dziobu, coś mnie zaskoczyło. W pierwszej chwili niezupełnie wiedziałem co, ale coś było nie tak.

Przy dziobowym pulpicie, w prawidłowej pozycji oficera wachtowego, stała postać niekojarząca mi się z kimś pływającym po morzach świata. Nie, nie dlatego, że miała dziwne kształty, po prostu ten ktoś był ubrany w jasną, jaskrawokrasną marynarkę, podobną do tych, jakie czasem widuje się na arenie cyrkowej.

Obszedłem oficera wachtowego powoli, przyglądając mu się uważnie. Marynarka, w którą był ubrany mój drugi oficer, była już nieco sfatygowana, może

nie tyle podarta, co wyświechtana. Solidne poduchy na ramionach czyniły postać kwadratową, podobną hokeiście ubranemu w ochronny strój. Kiedyś materiał był zapewne jaśniejszy i wyrazistszy we wzorze, ale teraz czerwono-brązowe nitki tworzące kratę ginęły w niektórych bardziej wytartych fragmentach ładowego wdzianka. Klapy marynarki były szerokie, niemodnego kroju, a przy bocznych kieszeniach ciągnęły się długie smugi od nie zawsze czystych rąk wkładanych do środka. Marynarka przykrywała typową flanelową koszulę, jaką najczęściej nosimy na morzu.

Nie zrobiłem żadnej uwagi na temat tego, nietypowego na statkowym mostku, przyodziania. Ostatecznie nie ma u nas, na rybakach, obowiązku noszenia na wachty mundurów czy innego określonego typu ubrania.

Drugi w rzeczowy sposób przekazał mi istotne informacje o szybkości, kursie, dryfie i wprowadzonych korektach. Przeszedłem się po mostku, przyjrzałem mapie, zapisom w dzienniku i rzuciwszy okiem na ekran nawigacyjnego komputera, zszedłem do siebie.

Stojąc przy dużym, kwadratowym bulaju⁴ w dziobowym szocie⁵ mojego salonu, przyłapałem się na tym, że intensywnie myślę o swoim drugim oficerze. Zacząłem zastanawiać się nad jego osobowością, jak nad czymś ciekawym, intrygującym. Jeszcze zbyt mało o nim wiedziałem, jeszcze nie miałem sposobności zobaczyć go w rzeczywistej pracy, jeszcze zbyt wcześnie na jakiegokolwiek wnioski, ale ta marynarka wyzwoliła we mnie jakiś nieokreślony niepokój, jakby jej obraz włączał czerwone, alarmowe światło.

Na kolacji „Dzinks” – technolog – rzucił jakąś luźną uwagę do współbiesiadników:

– Widzieliście Drugiego? Tylko patrzeć, jak przed wachtą zawiąże krawat, a do butonierki wciśnie zasmarkaną chusteczkę.

– Skąd on wytrzasnął taką marynarkę, chyba nie wiozł jej w bagażu, może kupił w Vancouver na starzyźnie? – spekulował lekarz.

Zawsze nieco przeciągaliśmy nasze posiedzenie podczas kolacji, traktując ten czas jako spotkanie towarzyskie, toteż doczekaliśmy się zejścia drugiego oficera, który o tej porze kończył wachtę. Wszedł z wydętą do przodu pierśią, sztuczną, poważną twarzą, jakby chciał przydać swej postaci powagi i autorytetu. Nie przejawiał ochoty do rozmowy. Nigdy nie brał udziału w naszych żartach i dyskusjach. Usiadł, jak zwykle, pod prawym szotem, twarzą do dziobu. Poprawił się, obciągnął starannie marynarkę i tonem nieznoszącym sprzeciwu zrobił zamówienie.

Jadł powoli, starannie, celebrując ruchy rąk jak w szkole dobrych manier. Silił się na stosowanie pewnych gestów i etykiety, której, widać było, tak naprawdę nie znał. Wszystko wychodziło mu zbyt sztywno, niezgrabnie i teatralnie. Starał się robić wrażenie światowca.

Kiedy Drugi przebywał w mesie, jakoś nikt nie próbował podtrzymać tematu, który był obrabiany przed jego wejściem. Podświadomie czuliśmy, że nasza rozmowa go nie bawi, drażni i przeszkadza w jedzeniu. Nikt jednak nie

⁴ *Bulaj (mors.) – okrągłe, owalne lub prostokątne, najczęściej z mosiężną ramą, okno okrętowe.*

⁵ *Szot (mors.) – ściana nadbudówki na statku.*

wychodził, przyglądając się w milczeniu ceremonii konsumpcji. Trudno powiedzieć dlaczego, ale kiedy wychodził natychmiast po złożeniu na talerzu sztuców, wybuchaliśmy głośnym, niepohamowanym śmiechem. Byliśmy przekonani, że słyszy to na korytarzu.

– Kiedyś pięknie na nim koszula – zauważył radio.

– Dobrze, że nie zapina marynarki, bo musiałby ciągle przyszywać guziki – dodał „Dzinks”.

– Ale właściwie jak to jest w tych „dobrych manierach”, czy marynarka przy stole może być odpięta, czy też nie? – zapytał poważnym tonem trzeci mechanik.

– A zapytaj się go – odpowiedział Ewaryst.

– Panowie, tylko ostrożnie z żartami, facet nie ma poczucia humoru. Nie chciałbym mieć jakiegoś konfliktu, to dopiero początek rejsu – stonowałem nieco atmosferę.

Od tego momentu na statku, wśród prawie stuosobowej załogi, Drugi został ochrzczony „MARYNARĄ”.

Szybko dało się zauważyć, że „Marynara” jest typowym samotnikiem statkowym. To nieciekawa pozycja na statku, ale zdarzają się tacy. Drugi był trudnym do współżycia facetem i unikał towarzystwa. Schodził bezpośrednio z kabiny do mesy, gdzie nie przedłużał swego pobytu nawet o minutę i szybko wspinał się na mostek, gdzie obejmował wachtę. Po wachcie wykonywał manewr odwrotny. W kabinie kładł się od razu do koi i zasypiał – rzadko coś czytał.

„Marynara” nie chodził do statkowego kina, nie grał w karty, nie korzystał ze statkowej biblioteki – żył tylko z samym sobą. Czy można przeżyć w ten sposób pół roku na morzu bez portu? Widocznie można, skoro pływa już parę lat.

Pamiętam, że w Vancouver Drugi do miasta wychodził z Marcelem – naszym trzecim oficerem, ale na statku, poza mostkiem, w ogóle się nie kontaktowali. W sferze zawodowej zachowywał się demonstracyjnie pewnie – zbyt pewnie. Muszę przyznać, że wszelkie polecenia starał się wykonać bardzo dokładnie, ale raczej bezmyślnie – bez własnej inicjatywy i interpretacji. To ostatnie spostrzeżenie spowodowało moją częstszą kontrolę jego poczynań. Im lepiej go poznawałem, tym większy był we mnie niepokój, kiedy schodząc z mostku słyszałem wciąż powtarzane hasła: „Nie ma sprawy, panie kapitanie, zrobię to perfekcyjnie” albo „To umiem bardzo dobrze, wielokrotnie robiłem to na innych statkach, zawsze było znakomicie”.

Odnosiłem wrażenie, że tymi stwierdzeniami chciał wmówić mi swój wysoki poziom wiedzy profesjonalnej i niezawodności, ale nie znalazło to potwierdzenia w faktach.

*

Jedną z największych wpadek w początkowej fazie rejsu była sprawa plotingów⁶ rybackich, jakie zawsze przygotowuje II oficer wraz z asystentem, którym na naszym statku był Marcin, absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Wydawało się więc, że do tego standardowego zadania mam na statku właściwy zespół. Wy tłumaczyłem obu przy stole nawigacyjnym, o co chodzi, jakie rejony Morza Beringa mnie interesują i wychodząc z mostku, rzuciłem nieco z przekąsem, nie podejrzewając nic złego:

– Mam nadzieję, że nie muszę wam robić wykładu z konstrukcji siatki Mercatora⁷?

– Ależ panie kapitanie, to przecież przedszkole nawigatora – niemal z wyrzutem odparł „Marynara” i po zaczerpnięciu powietrza dodał – niech pan o takie drobiazgi się nie kłopotce, wszystko będzie gotowe, jak się patrzy, przed dojsciem na łowisko, to moja sprawa.

Wyprostował się przy tym znad stołu, wypiął pierś i bardzo pewnym wzrokiem obrzucił mnie od góry do dołu i na powrót. Nieco speszony wyjawieniem takich wątpliwości opuściłem mostek.

Przez parę dni obaj – „Marynara” i Marcin – ślęczeli w nawigacyjnej nawet po swoich wachtach i konsultując się wzajemnie, kreślili plotingi na starych mapach. Nie kontrolowałem ich, nie wciskałem się w ich pracę, jedynie z daleka rzucałem okiem na to, co robią. Z ruchów liniałów, cyrkla i ołówka oraz zasłyszanych urywków rozmów wyglądało, że czynią dobrze – nie podejrzewałem niczego złego, tym bardziej że to przecież „przedszkole nawigatora” jak to określił „Marynara”. Nigdy nie mogłem znaleźć ich pracy w nawigacyjnej, zabierali wszystko do kabiny albo wkładali gdzieś na spód któregoś z licznych foliałów. Być może chcieli zabłysnąć końcowym rezultatem swej pracy. Ja też przecież nie lubię, jak ktoś mi przez ramię zagląda, kiedy piszę czy cokolwiek innego robię.

Któregoś dnia, kiedy z daleka zerknąłem na wykreślony ploting, nad którym aktualnie obaj pracowali, coś mnie zaniepokoiło, coś nie pasowało. Jestem dalekowidzem i bardzo ostro widzę na spore odległości. Postanowiłem zobaczyć z bliska to, co już zrobili. Podeszedłem do stołu i poprosiłem:

– No, Drugi, pokaż, co już zrobiliście? Ile już macie plotingów?

Wyprostowali się znad stołu i „Marynara” zameldował:

– Mamy już siedem i zostały już tylko trzy do zrobienia. Wysoka jakość roboty, panie kapitanie – dodał na końcu, z dumą pokazując starannie grafionami wyrysowaną ramkę arkusza leżącego na stole nawigacyjnym.

Marcin sięgnął do jednej z wielu szuflad w stole nawigacyjnym i wyjął zrobione już plotingi, które położył na specjalnie pod arkusze przygotowanym stoliku obok radaru.

⁶ *Ploting (naw.)* – arkusz zliczeniowy; czysty arkusz z narysowaną jedynie ramką mapy w odpowiedniej skali dla danego rejonu, służący do nawigacyjnych kalkulacji, w rybołówstwie służy do nanoszenia przeszkód na dnie i rybnych tras na łowisku..

⁷ *Mercator* – Gerardus Mercator (Gerard de CREMER), flandryjski (dziś Belgia) kartograf żyjący w latach 1512-1594, twórca najśłynniejszej siatki kartograficznej używanej w nawigacji do dziś, zwanej siatką Merkatora, gdzie równoleżniki i południki przecinają się pod kątem 90°, a loksodroma (linia przecinająca południki pod jednakowym kątem) jest linią prostą.

Gdy spojrzałem teraz z bliska na ploting leżący na wierzchu, oczy niemal wyszły mi z orbit. To, co zobaczyłem, nie mieściło mi się w głowie. W pierwszej chwili myślałem, że źle patrzę, że odwrotnie położyli arkusz, ale kiedy zacząłem czytać opisy określające, gdzie jest długość geograficzna, a gdzie szerokość, niemal zzieleniałem, zbladłem i zaczerwieniłem się na przemian, jakbym to ja coś zawinił. Takiego „kardynała”, jak długo pływam, nie widziałem. Jeszcze nic nie mówiąc, podniosłem wierzchni arkusz i spojrzałem na spodni, potem sprawdziłem jeszcze jeden i jeszcze jeden – błąd był na wszystkich arkuszach ten sam, co oznaczało, że nie był to przypadek, jakiś chochlik czy przeoczenie. „Marynara” pewnie myślał, że moje widoczne zaskoczenie wynika z zachwytu nad ich pracą, bo niczego nie podejrzewajacm zapytał;

– No i jak, panie kapitanie? Pięknie, nie!?

Zatkało mnie. Chyba po raz pierwszy w życiu zapomniałem języka w gębie. Nie wiedziałem, jak zacząć, nie wiedziałem, czy śmiać się, czy pokazać rozpacz w oczach. Byłem przerażony nie tym, że robili coś na marne, i nie tym, że robił to „Marynara”, ale tym, że asystował mu i wspomagał inżynier nawigator, absolwent Wyższej Szkoły Morskiej, szkoły, która szczyliła się wypuszczeniem na szerokie wody świata tak wielu wybitnych nawigatorów – to, co tutaj zobaczyłem, było hańbą dla tej szkoły, nie dla „Cambridge” z Kołobrzegu, którą ukończył „Marynara”, ale dla naszej szacownej, wysoko cenionej uczelni.

– Czy na pewno jest to dobrze? – zapytałem Drugiego, patrząc mu prosto w oczy.

Nie speszył się ani moim pytaniem, ani wlepionym w niego zimnym, świ-drującym i złym wzrokiem.

– Na pewno dobrze, sam wszystko sprawdzałem i tłumaczyłem Asowi, jak się to oblicza i kreśli, to przecież bardzo proste.

Zapanowała nieznośna cisza, która nieco zaniepokoiła Drugiego. Oczy zaczęły mu biegać od arkuszy do asystenta i na powrót.

– Coś nie tak?! – niemal wykrzyknął, widząc moją kwaśną minę.

Jeszcze przez chwilę utrzymywałem nieznośną ciszę, ale przecież musiałem w końcu ich dobić, mówiąc, co myślę o ich kilkudniowej pracy i o ich nautycznej wiedzy.

– Niestety, nie jest dobrze. Jak do tej pory nie udało mi się spotkać mapy, gdzie minuta długościowa⁸ byłaby większa od mili morskiej⁹, to znaczy od minuty szerokościowej¹⁰, co, niestety, reprezentują wszystkie przez was wykonane mapy. Patrząc na te arkusze, zastanawiam się poważnie, czy wiecie, co to jest

⁸ Minuta długościowa (naw.) – 1/60 stopnia długości geograficznej zaznaczana na mapach morskich na poziomej ramce mapy nawigacyjnej.

⁹ Mila morska (naw.) – jednostka odległości stosowana w żegludze, stanowiąca równoważność 1 minuty szerokościowej (średnio 1852 m), będąca elementem pionowej ramki mapy morskiej.

¹⁰ Minuta szerokościowa (naw.) – 1/60 stopnia szerokości geograficznej zaznaczona na mapach morskich na pionowej ramce mapy nawigacyjnej = 1 mili morskiej.

szerokość geograficzna¹¹ i długość¹², co to jest zboczenie nawigacyjne¹³ i czym jest mila morska.

To, co powiedziałem, było jak strzał z garłacza¹⁴. Oczy obu nawigatorów zrobiły się okrągłe jak bulaje¹⁵ i w chwilę potem strzeliły błyskawicami jedne przeciw drugim. Patrzyli teraz na siebie z jakimś wyrzutem, żalem i niedowierzaniem. Dopadli obaj małego stoliczka, gdzie leżały plotery, i spojrzeli na nie, jakby nie oni to robili. Dla niewtajemniczonych w nawigację czy żeglugę ten „kardynał” może być mało zrozumiały, ale wierzcie mi, że zrobienie takiego błędu jest straszną rzeczą, wprost dyskwalifikuje nautyczną wiedzę tych, którzy się takiej rzeczy dopuścili. W tym momencie kapitan traci nawet minimum zaufania do wszystkiego, co autorzy takiej wpadki wykonają kiedykolwiek w przyszłości.

– Jeżeli nie wiedzieliście, jak to zrobić konstrukcyjnie, to należało obliczyć liniową długość minuty długościowej dla zadanej długości minuty szerokościowej, to znaczy 1 mili¹⁶.

Wziąłem gruby flamaster i na czystej kartce papieru napisałem dużymi literami jeden z najprostszych wzorów z pierwszych lekcji nawigacji. Pisząc, mówiłem dalej:

– Zrobienie błędnie jednego plotingu można uznać za pomyłkę, kiks, ale wykonanie siedmiu arkuszy świadczy o nierozumieniu tego, co się robi, a przecież nie kto inny jak pan, panie Drugi, oświadczył mi, że to takie proste.

Obaj stali przede mną jak zbite psy. Głowy nisko opuszczone, oczy utkwione w buty, trochę rozbiegane nerwowo palce u rąk. Milczeli, nie próbując się tłumaczyć. Już nie miałem serca ich bardziej maltretować.

– Szkoda, panie As, pańskiej pracy. To wszystko nadaje się tylko na podkładki do maszyny. Przy okazji proszę zanieść to do „Hadesu”¹⁷.

Mówiąc to, wziąłem czystą kartkę papieru i zrobiłem im krótki wykład z konstrukcji siatki Mercatora.

Moim nawigatorom rozwiązały się języki.

– No przecież tak robiliśmy – perorował Drugi.

¹¹ Szerokość geograficzna (φ)(naw.) – długość łuku dowolnego południka, wyrażona w mierze kątowej, zawartego między płaszczyzną równika a dowolnym równoleżnikiem, mierzona na północ (N) i południe (S) do 90°.

¹² Długość geograficzna (λ) (naw.) – długość łuku równika lub dowolnego równoleżnika, wyrażona w mierze kątowej, zawartego między płaszczyzną południka zerowego (Greenwich) a płaszczyzną południka obserwatora, mierzona jest na wschód (E) i zachód (W) do 180°.

¹³ Zboczenie nawigacyjne (a) (naw.) – liniowa długość łuku równoleżnika między pozycjami leżącymi na jednym równoleżniku, wyrażona w milach morskich (lub w minutach koła wielkiego).

¹⁴ Garłacz (mil.) – ręczna broń palna z rozszerzonym wylotem lufy, używana też na okrętach i korsarskich czy pirackich statkach w XVI-XVIII w.

¹⁵ Bulaj (mors.) – okrągłe, owalne lub prostokątne, najczęściej oprawne w mosiądz okno okrętowe.

¹⁶ Mila (mors.) – tu: mila morska będąca długością liniową jednej minuty kątowej koła wielkiego (południka) na kuli ziemskiej = 1852 m (wielkość przybliżona). W rzeczywistości wielkość ta jest nieco różna w zależności od miejsca na Ziemi.

¹⁷ Hades (mit. gr.) – podziemne państwo zmarłych; tu: potoczne określenie maszynowni statkowej, często też nazywanej „piekielkiem”.

- Ale kąć odłożyliśmy nie w tą stronę – zauważył As.
- To ty wymachiwałeś cyrklem – atakował Drugi asystenta.
- Ale ty podawałeś mi dane i kazałeś tak robić.
- Przestań, schrzaniłeś, a to takie proste.
- Skończ pan z tym „to takie proste”, bo jak się okazało, dla was nie było to proste – przerwałem ich kłótnię. – Macie jeszcze dwa dni, trzeba to zrobić wszystko od początku i słuchaj pan uważnie, co mówię, abys się nigdy więcej tak nie skompromitował. Do roboty!

Zszedłem z mostku. Idąc po schodach, słyszałem ich kłótnię, w której wciąż próbowali ustalić, kto zawinił. W swoim salonie usiadłem w fotelu, zapaliłem fajkę i zacząłem się poważnie zastanawiać nad tym wydarzeniem. Próbowałem tłumaczyć, nie wiem dlaczego, asystenta, który przecież był absolwentem wyższej uczelni. Czy naprawdę mógł tego nie umieć? Może poddał się apodyktycznemu charakterowi „Marynary”, który z przekonaniem nieomylnego faceta nie przyjmował jego krytycznych uwag, a ten dla świętego spokoju zrobił, jak mu kazał przełożony? Może tak było, pewnie tego nie rozstrzygnę, ale trudno mi uwierzyć, że mam takie dwa „głaby” na mostku – to jest po prostu niebezpieczne.

Przypomniało mi się, jak mój znakomity wychowawca i nauczyciel Karol Olgierd Borchardt¹⁸ często powtarzał, wpisując liche oceny do swojego notesu: „Już trójka z egzaminu pozwala wam topić ludzi”. Gdy to mówił, uśmiechał się ironicznie pod nosem, raczej do siebie niż ku słuchaczom. W swojej dobroduszości stawiał studentowi w indeksie trójkę z wieloma minusami, wiedząc dobrze, że ten nawet na to nie zasłużył. Święcie wierzył w to, że zanim ten człowiek zacznie decydować o życiu innych, to samo życie zmusi go do nauczenia się tego, co wiedzieć powinien. Pewnie w wielu wypadkach to się sprawdzało, ale czy zawsze?

Zastanawiałem się, czego „Marynara” jeszcze nie umie, skoro mapa Mercatora jest dla niego zagadką. Ma ten człowiek dyplom oficera II klasy, co uprawnia go do pełnienia samodzielnej wachty, ale ja nie wiem, na ile mogę mu zaufać. Incydent z ploterami był dla mnie ostrzeżeniem. Wiedziałem już w tym momencie, że będę miał dla siebie dużo mniej czasu niż zazwyczaj.

*

Rozpoczęliśmy połowy. Wszyscy na statku przyzwyczaili się do człowieka w kraciastej marynarce i ustały na ten temat dowcipy. „Marynara” starał się wypełniać swoje obowiązki jak najlepiej. Był typowym urzędnikiem wykonującym swoje czynności według określonej procedury, bez własnych koncepcji, inicjatywy i umysłowego wysiłku. Swoją niewiedzę przykrywał starannością w wykonywaniu poleceń i swoistego rodzaju sumiennością.

¹⁸ Karol O. Borchardt – wybitny marynarz, wychowawca pokoleń nawigatorów i pisarz marynista.

Dziennik wypełniał poprawnie, chodził systematycznie odpowietrzać log¹⁹, sprawdzał regularnie kompas magnetyczny z żyrokompasem²⁰, wymieniał co tydzień papier w barografie²¹ i zawsze pamiętał o chronometrze²². Wszystko, co robił, z pewną emfazą tłumaczył asystentowi jakby w pełni świadom swojej roli nauczyciela w stosunku do Marcina.

Czasem przysłuchiwałem się tym jego naukom. Mówił zawsze głosem zdecydowanym, pewnym siebie, nieznoszącym sprzeciwu – po prostu „ex katedra”. Tłumaczył asystentowi rzeczy proste i oczywiste, które tamten z pewnością znał lepiej od niego, ale słuchał grzecznie i potakiwał: „Tak, panie Drugi”. Parokrotnie zauważyłem, jak Marcin odwracał się nieco od „wykładowcy”, aby ukryć cisnący się, nie dający się powstrzymać, ironiczny uśmiezek. Czasem As zadawał „Marynarze” kłopotliwe pytania i wówczas tłumaczenie kończyło się zawsze jednakowym zdaniem:

– O tym powiem ci kiedy indziej, jak się tego, co ci powiedziałem dzisiaj, nauczysz.

Zadufanie tego faceta było niespotykane. Z mijającym czasem stawał się coraz bardziej nieznośny. Szczytem bezczelności i zarozumiałstwa okazała się dyskusja na temat jego metod pracy przy wydawaniu sieci. Zwróciłem mu uwagę, że robi coś niewłaściwie i chyba wyszło na to, że to ja nie mam pojęcia o rybołówstwie. Na moją uwagę o jego pracy usłyszałem:

– Wydawałem sieć na wielu statkach już jako asystent i umiem to robić, panie kapitanie.

Pierś do przodu, głos zdecydowany, ręce oparte na biodrach i wzrok groźny w moim kierunku. Zatkano mnie. Krew zagotowała się we mnie, ale opanowałem się. Jakakolwiek gwałtowniejsza reakcja byłaby tu błędem. Odparłem spokojnie.

– Znam wielu, którzy pracują na morzu dłużej niż pan i nie chełpią się tym, że umieją dobrze wydawać sieci. To, że robił pan to już jako asystent, wcale nie znaczy, że robił pan i robi to dobrze. Znam też wielu, którzy pływają krócej od pana, a robią to zdecydowanie lepiej. Pańskie przekonanie o swojej doskonałości wcale mnie nie przekonuje i życzę sobie, aby pan robił to według kanonów sztuki, jakie ja uznaję za dobre.

Nie cofnął swojego „JA”. Widać było, jak się nadyma coraz bardziej, jak tężeje mu ze złości twarz i ni to do siebie, ni to do mnie, odburknął niegrzecznie:

– Na „Sagittcie” wydawałem i wybierałem, i nie było problemów; na pewno robię to dobrze!

¹⁹ Log (mors.) – urządzenie do pomiaru szybkości statku – tu: log ciśnieniowy wymagający cyklicznego odpowietrzania i częstej kontroli.

²⁰ Żyrokompas (mors.) – kompas elektryczny wykorzystujący efekt ustawiania się w jednej stałej płaszczyźnie bąka wirującego z dużą prędkością.

²¹ Barograf (met.) – urządzenie zapisujące na papierze przebieg zmian ciśnienia atmosferycznego w czasie – tu: tygodniowy zapis.

²² Chronometr (mors.) – niezwykle dokładny, specjalnej konstrukcji, zegar okrętowy odporny na wpływ warunków atmosferycznych (wilgotność, ciśnienie), podlegający stałej kontroli przez porównywanie jego wskazań z sygnałem czasu w Greenwich.

Tęgo musiałem się wysilić, aby nie podnieść głosu. Powoływanie się na inne statki doprowadzało mnie zawsze do szału.

– Tu nie „Sagitta”, panie Drugi. Przypominam panu, że ten statek nazywa się „Sirius” i proszę robić to tak, jak to się na tym statku robi. Według mojej oceny robi pan to źle; zawsze przy pańskim wybieraniu siatka patrzy za rufę krzywo, źle nawijają się leksy²³, nie podjeżdża pan łańcuchami do bębnow i nie pomaga pan swymi manewrami rybakom na pokładzie. Obaj bosmani skarżą się na pana, a to rybacy z olbrzymim doświadczeniem.

Spojrzał na mnie wzrokiem, który mógłby zabić. Wydał dziwny, nieartykułowany dźwięk; ni to chrząknięcie, ni to charczenie jakieś, aż mi ciarki przeleciały po grzbiecie. Nic już nie mówiąc, odwrócił się stroną rufowego szotu i kontynuował swoją pracę.

Ten facet absolutnie nie kontaktował, nie rozumiał, co się do niego mówi, nie przyswajał treści innych niż jego własne myśli; nie byłem dla niego żadnym autorytetem – on był lepszy od każdego nawigatora-rybaka we flocie. Czego ja, jakiś tam kapitan, mogę go nauczyć? Tak, jego już nauczyć niczego się nie da – bo czyż można nauczyć czegokolwiek kogoś, kto jest przekonany o swojej doskonałości? Ale przecież właśnie taka, na swój sposób ciekawa, osobowość jest pewnym wyzwaniem, tematem, problemem do rozwiązania. Czy jestem w stanie go zmienić?

Jakoś dziwnie żał mi się zrobiło tego wyobcowanego z otoczenia człowieka. Zastanawiałem się nad językiem, jakimś kodem, którym mógłbym się z nim porozumieć. Czy istnieje w ogóle język, który tacy ludzie rozumieją? Beznadzieja. On negował wszystkich i wszystko. Nigdy nie pojmował żadnych aluzji, żartów – był po prostu niesamowicie prymitywny. Rozmyślałem nad tym problemem dość często. Doszedłem do wniosku, że taka postawa, jaką „Marynara” prezentował, wynikała ze sporej ilości kompleksów. Czuł się niedowartościowany. Nikt go nie chwalił, nie hołubił, nie garnął się do jego towarzystwa. On nie rozumiał tego, że błąd leży po jego stronie. Nie da się nagiąć otoczenia do siebie. Na morzu trzeba dopasować się do otoczenia., do załogi, do morza. Nie można próbować rządzić, nie mając ku temu ani kwalifikacji, ani predyspozycji, nie można wmawiać otoczeniu, że kimś się jest, jeśli się nie jest, co widać bez lupy.

Rozmowa na pewnym poziomie intelektualnym z „Marynarą” wydawała się niemożliwa. Nie pojmował prostych argumentów i oczywistych prawd. Uważał, że z jakichś diabelskich powodów załoga i ja, wszyscy wokół, są przeciw niemu. W przeszłości miałem już doczynienia z wieloma dziwakami i zawsze z biegiem rejsu jakoś udawało mi się z nimi dogadać, „przytulić do piersi” i przywrócić załodze; na „Marynarę” nie umiałem wymyślić sposobu.

Za wszelką cenę pragnąłem uniknąć ostrzejszego konfliktu, reakcji gwałtownych, do których wciąż swoim zachowaniem Drugi prowokował. Wieczorami sięgałem myślami do Seneki²⁴, który był moim filozoficznym przewodnikiem w życiu i szukałem u niego pomocy, porady, wsparcia – tu faktycznie potrzebny

²³ *Leksy (ryb.) – wodze, liny biegnące od skrzydeł sieci do desek trałowych (rozpornic).*

²⁴ *Seneka – Seneka Młodszy (Lucious Annaeus Seneca), rzymski filozof, polityk, mówca i tragediopisarz (4 r. p.n.e. – 65 r. n.e.). Ulubione przez autora dzieła Seneki to: „Dialogi” i „Listy Moralne”.*

był stoik²⁵ o żelaznej dyscyplinie. Ja jeszcze nie potrafiłem tak wiele, mój pozorny stoicyzm zawsze kosztował mnie bardzo wiele. Uchodziłem wśród załóg za opanowanego, spokojnego kapitana, ale dobrze wiem, że takim nie jestem, że to pozorne zewnętrzne wrażenie zawsze kosztuje mnie potężną burzę wewnętrzną, którą niejednokrotnie z trudem opanowuję, bo taki powinien być kapitan – opanowany, rozsądny, mądry, wyrozumiały...

Zastanawiałem się, jak długo wytrzymają moje ferrody²⁶. Powiniennem też być nauczycielem, wychowawcą, ojcem niemal, ale jak tu takim być, skoro trafiam na skałę pionową, której szczyt sięga chmur wysokich.

„Dżinks” – mój technolog – z którym spotykałem się często na herbacie, buntował mnie, zarzucając nadmierny spokój i tolerancję.

– Że też ty wytrzymujesz z tym „marynarkowym” marynarzem – dziwił się wielokrotnie – nie wiem, czy mnie by się tak udawało z którymś z moich podwładnych – dodał.

– Masz na to receptę? – pytałem. – Rejs muszę przetrwać, przecież nigdzie go tu nie wysadzę. Skutki gwałtowniejszego konfliktu są trudne do przewidzenia. Nawet nie zdajesz sobie sprawy, jak jestem potwornie zmęczony, gdy schodzę z mostku po wachcie Drugiego, którego muszę pilnować bardziej niż jakiegokolwiek innego oficera – odpowiedziałem.

Dłuższą chwilę milczenia wypełniliśmy łykiem dobrej szkockiej i znów, mając słuchacza, żaliłem się, czując, że to mi pomaga.

– Ten człowiek nigdy nie wie, kto przed nami, za nami czy obok trałuje²⁷. Trudno się od niego dowiedzieć, gdzie są jakieś ryby w okolicy, co słyhać na UKF-ce²⁸. Nie ma w ogóle wyobraźni – podstawowej cechy nawigatora. Na łowisku, we mgle, w dużym zagęszczeniu statków jest to wprost niebezpieczne. Parokrotnie sugerował mi manewry akurat odwrotne do dobrej praktyki morskiej. Z ciężkim sercem czasem zostawiam go samego na mostku i to tylko wówczas, gdy trudno już coś sknocić. Choć tak naprawdę wydarzenia są trudne do przewidzenia. W kabinie prowadzę „bulajową nawigację”, stojąc przy dziobowym szocie, lustrując okolicę. Pamiętasz, jak urwał kabel pelagiczny²⁹ nie włączając

²⁵ Stoicyzm (filoz.) – starożytna grecko-rzymska szkoła filozoficzna, podkreślająca znaczenie obowiązku i utrzymująca, że człowiek używający rozumu uznaje, iż wszechświatem moralnym i filozoficznym rządzi los, jednak wbrew pozorom jest on racjonalny. W sprawach życiowych człowiek powinien naśladować uporządkowanie wszechświata i uczyć się przyjmowania wszechświata z niczym niezakłóconym spokojem. umysłu poprzez samoukojenie i samouniezależnienie się.

²⁶ Ferroda (tech.) – tu: okładzina hamulcowa. Na statku stosowana do bębnowych, najczęściej ręcznych (śrubowych) hamulców wind kotwicznych.

²⁷ Trałowanie (ryb.) – tu: ciągnięcie za statkiem sieci dennej lub pelagicznej.

²⁸ UKF (radio) – radiostacja krótkofalowa nadawczo-odbiorcza o niewielkim zasięgu (15-30 Mm). Tu: stosowana do komunikacji między statkami na łowisku – nazywana też potocznie radiotelefonem.. Współczesne radiotelefony są niewielkich rozmiarów, wyglądem zbliżone do telefonu komórkowego.

²⁹ Kabel pelagiczny (ryb.) – kabel łączący oscylator sondy pelagicznej z monitorem sondy na mostku.

„pelasi”³⁰ przy popuszczaniu? Jak nawali i to dostrzeże, na jakiś czas staje się pokorny i cichy, ale szybko przypomina sobie swoją dewizę: „jestem najlepszy”.

„Dżinks” uśmiechnął się i, uzupełniając mój monolog, dodał:

– Ty go nie widzisz na mostku, jak ciebie nie ma. Ja miałem taką okazję kilkakrotnie. Rządzi ostro. Ustawia w pionie asystenta, sternika, krzyczy z góry na bosmanów i rybaków. Straszne byłoby dać mu władzę, zniszczyłby wszystkich, jednego po drugim.

Lubiłem poradzić się kogoś, kogo cenilem i szanowałem, ale problem musiałem rozwiązać sam. Wszyscy dobrze wiedzą, że kapitan w kłopotach jest osamotniony.

– Jak myślisz, z czego ta jego postawa wynika? Czy to tylko błędy wychowania? Jakieś nieudane dzieciństwo? Rodzinne, małżeńskie niepowodzenia?

– Nie sposób dać jednoznacznej odpowiedzi. Skrajnie rzecz ujmując, to prymityw kierujący się zwierzęcym instynktem samozachowawczym, żądny władzy, dowodzenia i panowania nad innymi. On po prostu tobie zazdrości kapitaństwa, on myśli, że tak jak ty mógłby już być kapitanem.

– Ostro po nim pojechałeś, ale coś w tym jest. Wydaje mi się jednak, że właśnie instynkt samozachowawczy kazałby mu postępować inaczej. Przecież on sam siebie niszczy. Zdaje sobie sprawę ze swojej niewiedzy i tą pozorną pewnością siebie chce ją po prostu przed innymi ukryć. Kiedyś wmawiał w siebie, że jest dobry, najlepszy, a po latach po prostu w to uwierzył, bo nikt nie odważył się do tej pory powiedzieć mu wprost, że powinien zmienić zawód, że jest do niczego. Dla świętego spokoju większość toleruje takich ludzi, co ich upewnia we własnym przekonaniu.

Przez chwilę nic nie mówiliśmy, wpatrując się w fusy wypitej herbaty, jakby szukając tam rozwiązania. Łyknąłem whisky i nabiłem kolejną fajkę moim ulubionym tytoniem „Borkum Riff”. „Dżinks” wypił szkocką do dna i podsumował:

– Wcale nie dziwię się jego żonie, że puściła go kantem. To typ zupaka maltretującego rekrutów.

– Widzisz, „Dżinks”, żal mi go, naprawdę żal. W gruncie rzeczy to zupełnie przyzwoity facet i martwię się tym, że nie potrafię mu pomóc. Jest tak niekomunikatywny, że wszystko przyjmuje na opak, wbrew intencjom. Ręce mi opadają, kiedy widzę jego reakcję na moje życzliwe i spokojne uwagi. To nie jest charakter, to charakterek. Boję się, że kiedyś nie wytrzymam i będzie niezła draka.

– Nie jestem w stanie ci pomóc, Lobo. To beznadziejny przypadek.

Zeszliśmy na inne tematy związane z połowami i przerobem ryb w przetwórni. Rozmowa z technologiem upewniła mnie w tym, że to naprawdę tylko mój problem.

Kiedy technolog wyszedł, zostałem sam ze swymi myślami, które wciąż krążyły wokół mojego drugiego oficera. Przyszedł mi pomysł zaproszenia „Marynary” do siebie. Problemem było tylko to, czy poziom inteligencji Drugiego wystarczy do prowadzenia rzeczowej, poważnej rozmowy na jego temat. Czy cza-

³⁰ „Pelagia” (ryb.) – potoczna nazwa windy do nawijania kabla pelagicznego – pojemność 2000 m.

sem sprawy jeszcze nie pogorszę? Czy zbytne zbliżenie z kapitanem nie podnie-
sie jeszcze bardziej jego „ja?”. Pewnie gdy zagadnę go o prywatne życie, ustawi
się w pozycji drażnionego jeża i nic już nie będzie z rozmowy. Jeżeli jeszcze nie
jestem, to mogę stać się jego śmiertelnym wrogiem, a tego właśnie chciałbym
uniknąć. Chwilami myślę, że ostra, gwałtowna awantura, w której wygarnąć
można w euforii wiele, mogłaby załatwić sprawę... albo i nie. Ale do takiego za-
łatwienia sprawy trzeba mieć inny charakter niż mój. Na razie zostawiłem ten
pomysł w zawieszaniu.

*

Któregoś dnia przyniosłem na mostek swój kapitański almanach, opraw-
iony własnoręcznie w skórę, dwustukartkowy zeszyt formatu A4, będący mo-
im zawodowym notatnikiem, który prowadziłem od lat studenckich. Było to coś
w rodzaju „Skarbu Kapitana Martena”, gdzie wpisywałem zawsze wszystkie
istotne informacje potrzebne mi w pracy. Zeszyt zawierał algorytmy różnych
nawigacyjnych, rybackich, statecznościowych, meteorologicznych i wielu jesz-
cze innych problemów. Miałem tam opisane łowiska, rybne trasy, pozycje wra-
ków i nieczystości ze wszystkich miejsc, gdzie już byłem, spisane porty, statki i
rejsy w formie statystycznych zapisów, tabel i wykresów. Do tego mojego zeszy-
tu zawsze zaglądałem, kiedy musiałem rozwiązać jakiś zawodowy problem lub
dokonać kolejnych notatek. Był podzielony na działy wiedzy z powycinanymi,
starannie opisanymi, zakładkami dla łatwego poruszania się po jego zawartości.

Położyłem mój kapitański skarb, prywatne „Vademecum Nawigatora”, na
nawigacyjnym stole i począłem przerzucać kartki, jakbym czegoś szukał. „Ma-
rynara” stał za moimi plecami i z zaciekawieniem przyglądał się temu, co robię.
Celowo odchyliłem się tak, aby mógł bez specjalnego wysiłku dostrzec zawar-
tość zeszytu. Drugi z uwagą śledził ruchy moich rąk przerzucających kartki i
próbował czytać to, co na kolejnych było napisane.

Czułem jego obecność za plecami niemal fizycznie, ale zachowywałem się
tak, jakby w nawigacyjnej nikogo nie było.

– Panie kapitanie, sam pan to robił?

Odwrociłem się energicznie, udając nieco zaskoczonego jego obecnością.

– A jak pan myśli? Czy ktoś dla kogoś zrobiłby coś takiego?

– No nie... ale to przecież ogromna praca.

– A czy coś bez pracy w życiu jest możliwe? Ten zeszyt to tylko wynik
pewnej systematyczności i realizacji określonego zamierzenia na przestrzeni
wielu lat. To wynik pewnej selekcji rzeczy bardziej i mniej przydatnych z uczel-
nianych notatek, podręczników, instrukcji, przepisów, kursów SDKO³¹ i bezpo-
średniej praktyki w okresie wielu lat pływania, która taki notatnik skutecznie
weryfikuje.

– Wspaniała rzecz, chciałbym coś takiego mieć.

³¹ SDKO (eduk.) – Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, istniejący przy WSM w Gdyni
ośrodek dla szkolenia poddyplomowego oficerów i mechaników – kursy kapitańskie, st. me-
chaników, st. oficerów itp.

Iskierki pewnego podniecenia zabłysły w jego bladych, niemal bezbarwnych oczach. Przyglądałem mu się badawczo i po raz pierwszy zauważyłem w nim chęć posiadania czegoś dla poszerzenia swojej wiedzy. Nie będąc pewnym, czy to dążność do wiedzy, czy tylko chęć posiadania rzeczy nie do kupienia zaiskrzyła w jego oczach, uchwyciłem się nadziei na jakiś dialog i pociągnąłem temat.

– Nic prostszego. Wystarczy nawet dzisiaj zacząć. W swoim magazynku ma pan jakieś stosowne do tego zeszyty. Wystarczy wziąć jeden, grubym flamastrzem na naklejce czołowej napisać „Mój profesjonalny notatnik” i rozpocząć wpisywanie tego, co panu wydaje się ważne w zawodzie. Jest to znakomita powtórka z wiedzy, jaką pan miał szansę zdobyć wcześniej. To możliwość konfrontacji teorii z praktyką, która w rybołówstwie jest szczególnie ważna.

Zamknąłem „Vademecum” i odłożyłem na półkę w nawigacyjnej. Drugi westchnął głębiej i niezbyt głośno zapytał chyba sam siebie:

– Kiedy ja zostanę kapitanem?

Wzdrygnąłem się niewidocznie jakby ukłuty szpilką i spojrzawszy znacząco na niego, wygłosiłem „pedagogiczny smrodek”:

– Kapitaństwo zaczyna się w momencie wyboru zawodu, a potem pracuje się na nie bardzo ciężko przez wiele lat. Nie zostaje się kapitanem tylko dlatego, że chce się nim być. Trzeba też chcieć nauczyć się bardzo wiele od innych bez urazy dla własnych ambicji. Dzisiaj ma pan prawo i może jeszcze wielu rzeczy nie wiedzieć, jutro powinien pan wiedzieć wszystko. Dziś ma pan wokół wielu, których może pan zapytać i rozwiązać problem wspólnie; jutro, kiedy będzie pan już kapitanem, zostanie pan z każdym problemem sam. Gdy jest się kapitanem, to już nie ma nikogo za plecami. Trzeba będzie pytać się samego siebie o rzeczy, o które dziś może pan zapytać mnie. Pan, w przeciwieństwie do mnie, nie ma nigdy wątpliwości. Ja, mimo wielu lat kapitanostwa, czasem spotykam się z problemami, których ad hoc³² nie potrafię rozwiązać. Nie wstydzę się tego, gdyż świadomość niewiedzy jest właśnie wielkością i pozwala uniknąć bardzo wielu zagrożeń. Niewiedza jest naturalnym stanem człowieka, ważna jest jednak wielkość obszaru niewiedzy, który określa głupotę. Zaorywanie tego obszaru i sianie na tym ugorze wydajnych elementów wiedzy winno być celem każdego faceta, który chce kimkolwiek i kiedykolwiek dowodzić. Jeżeli wstydzimy się orki i siewów, to nie możemy liczyć na plony.

Mówiąc, nabijałem fajkę. Przerwałem na chwilę. Oparłem się o stół nawigacyjny. Zapaliłem. Kilkakrotnie puściłem duży kłęb aromatycznego dymu, aby dać sobie trochę czasu na przemyślenie dalszej części monologu. „Marynara” stał nadal pośrodku kabiny nawigacyjnej, w tym samym miejscu co wówczas, kiedy przeglądałem swój notatnik. Twarz jego w zasadzie nie wyrażała niczego, była w tym momencie nieczytelna. Nie miałem zupełnie pojęcia, czy to, co mówię, trafia do niego, czy rozumie retorykę, jaką na jego użytek wymyśliłem. Nie widząc żadnej reakcji z jego strony, postanowiłem jeszcze coś dodać, coś, co mogłoby nieco nim poruszyć.

³² *Ad hoc* (łac) – doraźnie, szybko, od zaraz.

– Pan nigdy nie ma wątpliwości, panie Drugi. To duży błąd. Wątpliwości są miarą rozumu, a zarozumiałstwo głupoty. Ta zbyt duża pewność siebie, którą ja nazywam zarozumiałstwem, wcześniej czy później kończy się jakimś złym wydarzeniem; dobrze, jak nie dotknie ono innych ludzi, nie spowoduje czyjegoś kalectwa czy śmierci. Wiedzieć, że się czegoś nie wie, nie umie, jest bezpieczniej niż być przekonanym, że się wie wszystko. Morze nie znosi partactwa, zarozumiałstwa, fanfaronady i bezmyślności.

Znów zrobiłem pauzę, gdyż to, co powiedziałem, uznałem za pewną całość tematyczną, którą, jeżeli w ogóle odbierał to, co mówiłem, powinien przemyśleć i trzeba było dać mu na to czas. Myślałem, że coś powie, spróbuje się bronić. Stał niczym zamrożona w bezruchu postać ze wzrokiem utkwionym w nieokreślonej przestrzeni. Czułem, że muszę kończyć. Chyba wszystko, co chciałem, aby z mojej strony usłyszał, powiedziałem. Ale na odchodne, kiedy już byłem niemal w zejściówce, stanąłem w pół stopnia i rzuciłem ostatnie zdanie w kierunku wciąż nieruchomej postaci „Marynary”:

– Panie Drugi, morze nie znosi samotnych wśród ludzi. Tacy wcześniej czy później muszą odejść z morskiej rodziny.

Celowo zostawiłem swój notatnik na mostku. To, że go przejrzy, było oczywiste. Usiadłem u siebie w salonie i, paląc kolejną już fajkę, rozmyślałem nad tym, co powiedziałem i co z tego dotarło do Drugiego. „Kiedy zostanę kapitanem?” – to wypowiedziane przez „Marynarę” zdanie nie dawało mi spokoju. Jak uświadomić absolwentom kołobrzесьkiego „Cambridge”, że wiedzą zbyt mało, że winni się sporo uczyć, że to droga jeśli nie przez uczelnię, to na pewno wielokrotne kursy i egzaminy w SDKO i UM³³. Znam bardzo wielu znakomitych oficerów, którzy kursami dopchali się na sam szczyt, ale „Marynara” naprawdę myśli, że już mógłby być kapitanem. Brrr...

*

Będąc w zgodzie ze swym sumieniem, nie potrafiłbym wystawić mojemu drugiemu oficerowi dobrej zawodowej opinii, a co dopiero podpisać wniosek awansowy. Znam przykłady, kiedy kapitanowie dla „świętego spokoju” i chęci pozbycia się uciążliwego słabego oficera pisali im na zejście dobrą opinię i wniosek awansowy. Często kończyło się to klasycznym bumerangiem – ludzie ci wracali na wyższe stanowisko do kapitana, który im wniosek wystawił, bo żaden inny kapitan nie chciał z takim delikwentem pływać. Firma w takich sytuacjach stawiała sprawę jasno: „Musi pan go zabrać, panie kapitanie, przecież pan mu wystawił i dobrą opinię, i wniosek awansowy”.

Sprawa „Marynary” zaprowadziła mnie w zasadzie na manowce rozmyślań o edukacji morskiej i niespójności obecnych przepisów w tym zakresie. Utworzono zbyt wiele dróg dojścia na szczyt, które nie są jednakowe pod względem wymogów wiedzy i doświadczenia – są tu drogi krótsze, łatwiejsze, ale niegwarantujące dobrej jakości produktu, i drogi dłuższe, bardziej uciążliwe i choć

³³ UM (adm.) – Urząd Morski; w Polsce istnieją 3 urzędy morskie: GUM (Gdynia), SUM (Szczecin) i KUM (Słupsk)

dobrze przygotowujące ludzi do zawodu, nie zawsze doceniane przez administrację.

Nikt tym o krótszej drodze na starcie nie zamyka stopni do „dębów”³⁴, ale muszą oni zdać sobie sprawę z tego, że wiedzą zbyt mało. Myślę, że oficer będący przedmiotem kpin i docinków na statku z powodu widocznej ignorancji i indolencji jest zjawiskiem niepożądanym i niebezpiecznym we flocie. Czy „Marynara” należy do takich? Mimo że minęło już 130 dni rejsu, nie potrafiłem na to pytanie jednoznacznie odpowiedzieć. Moja skłonność do wiary w ludzi i nauki Seneki powodowały, że szukałem wciąż dla niego usprawiedliwień. Założyłem, że do tej pory nikt nie potrafił wskazać mu jego „ułomności”, z której po prostu nie zdawał sobie sprawy. Pewnie nikt, poznawszy jego konfliktowy charakter, nie chciał bawić się w pedagoga wobec dojrzałego mężczyzny. Co innego rola wychowawcza wobec przychodzącej na statek młodzieży, praktykantów i asystentów, do której obligują kapitana firmowe zarządzenia.

„Marynara” jest już człowiekiem ukształtowanym i w dodatku o bardzo trudnym charakterze. Czy można zrezygnować z jego edukacji i położyć na nim krzyżyk jak na przypadku chorobowo beznadziejnym? To zło, które w nim narodziło się przez wiele lat pływania wśród ludzi na jego problemy obojętne, trudno zmienić w ciągu jednego rejsu, ale brać go sobie na głowę w imię idei tworzenia lepszej kadry to chyba przesada. Nasz zawód jest dostatecznie trudny, a trawler-przetwórnia³⁵ to nie statek szkolny dla niedokształconych odmieńców. Tak mi zapadł w głowę, że nie było dnia, żebym o nim nie myślał. Ale czy można kogoś uratować, kto nie chce tego ratunku, kto na każdym kroku wrzeszczy na innych i im wymyśla? Nie, dość! Dość już z „Marynarą”! Nie chcę o nim myśleć i obym wytrzymał do końca rejsu – jeszcze tylko dwa miesiące.

Zawsze lubiłem przekazywać swoją wiedzę i doświadczenie młodszym oficerom. Podobno nawet mam zdolności dydaktyczne, ale tu nie byłem w stanie sobie poradzić. Zastanawiałem się, co „Marynara” wyniesie z tego rejsu, jak zapiszę się w jego pamięci? Chyba jako kapitan, który czepiał się go z byle powodu, który go nie rozumiał i nie uznawał jego „wielkości”. Statek nasz robi znakomity rejs, ludzie i on dobrze zarobili, ale czy jest to zasługa załogi pod dowództwem konkretnego kapitana, czy może „Marynara” jest przekonany, że sukcesy statek zawdzięcza jemu osobiście? Przecież słyszy, że na łowisku wołają na niego „Mintajowy Król”, tylko pewnie do niego nie dociera to, że mowa jest o statku, a nie o nim. Koledzy na łowisku w jawny sposób często z niego pokpiwają, żartują, ale do niego nie docierają aluzje i ironiczne teksty. On takich rzeczy nie odbiera. Przyjmuje wszystko za dobrą monetę. Z otoczenia przyjmuje tylko to, co pasuje mu do jego własnego wyobrażenia o sobie.

Jakiego określenia względem takiego faceta by tu użyć? Bufon? Chyba nie. Fanfaron? Też mi jakoś nie pasuje. Pasowałoby chyba najzwyczajniejsze „głupiec”. Ale z drugiej strony, czy można przyjąć, że oficer dalekomorskiej floty jest zwykłym głupcem – odrzucam to określenie. Trudno mi się pogodzić z tym, że wśród nawigatorów są tacy głupcy. Zawsze starałem się podnosić prestiż, rangę

³⁴ *Dęby (mors.) – tu: liście dębowe na daszku czapki kapitańskiej*

³⁵ *Trawler-przetwórnia (ryb.) – przemysłowy statek rybacki do połowów z rufy na odległych łowiskach o dużej autonomii pływania (ok. 80-100 m długości i załodze do 70-90 ludzi).*

i znaczenie naszego zawodu ponad przeciętność. „Marynara” ma określony dyplom i jest jednym z nas bez względu na to, czy chcemy tego, czy też nie, ale czy musimy go tolerować takim, jakim jest? Chyba nie.

*

Kiedy kończyliśmy rejs, „Marynara” zjawił się u mnie w salonie. Stał zaraz za progiem i z dużą dozą nietypowej dla niego grzeczności zwrócił się do mnie:

– Panie kapitanie, rejs się kończy i pewnie się rozstaniemy. Ja nie mieszkam w Trójmieście, a może się zdarzyć, że będę potrzebował opinii; czy mógłby pan mi ją wystawić?

Jakieś mrowie chłodu przeleciało po moim grzbiecie. Wzdrygnąłem się, otrząsałem jak po wyjściu spod zimnego prysznica. Tego właśnie się obawiałem. Kapitański problem, a szczególnie wówczas, kiedy te sprawy traktuje się zbyt poważnie i ma się doczynienia z takim jak mój przypadkiem. Nie mogłem „Marynary” do nikogo w tej sprawie odesłać.

– Niech pan usiądzie, panie Drugi, to nie jest taka prosta sprawa.

Drugi usiadł na brzegu, najbliżej drzwi stojącego, fotela. Oczy zaczęły mu nieco biegać po szotach kabiny. Ja przedłużałem milczenie, nie wiedząc jak zacząć, ale musiałem w końcu coś z siebie wykrztusić:

– Widzi pan, to nie jest takie proste – powtórzyłem wcześniej wypowiedzianą kwestię – ja nie mogę panu wystawić dobrej opinii, lepiej dla pana, abym jej w ogóle nie pisał, bo to zawsze negatywny ślad w życiu człowieka... – zaczęły drgać mu lekko policzki, a ręce biegały nerwowo po kolanach. – Nie chciałbym w jakikolwiek sposób przecinać pańskiej drogi do „dębowych liści”, o których pan tak marzy. Marzenia to wspaniała rzecz, sam dzięki nim zrealizowałem to, co zamierzałem. Ale musi pan wiedzieć, że nie wystarczy marzyć, to ciężka harówka, której pan nie jest dobrym przykładem. W mojej, być może sugestywnej, ocenie poziom pańskiej wiedzy jest zbyt słaby, a chęć jej podniesienia znikoma. Miał pan na tym statku okazję nauczyć się bardzo dużo, ale odrzucał pan zawsze każdą pomoc w tym zakresie, będąc przekonanym, że pan już wszystko wie. Przykro mi, że na mnie padło mówić panu nieprzyjemne rzeczy, ale swoją prośbą wymusił pan to na mnie. Nie wiem, czy to co mówię, ma jakiś sens w świetle pańskiej postawy w mijającym rejsie. Nie chciał pan nic przyjąć ode mnie ani od pierwszego oficera i pewnie teraz dzieli nas gruba pancerna szyba, o którą odbija się wszystko, co mówię, przecież jest pan najlepszy.

Na chwilę przerwałem, podpaliłem zgasłą fajkę, zaproponowałem Drugiemu gestem coś do picia. Odmówił. Nalałem sobie zimnej coli z lodówki i usiadłem ponownie w fotelu. Drugi opanował nerwowość rąk i policzków, wcześniej bardziej butne oczy spoglądały teraz na nieco przybrudzoną w tym miejscu wykładzinę. Ja nie bardzo wiedziałem, jak pociągnąć dalej ten mój monolog, ale kontynuować musiałem, „Marynara” wyraźnie czekał na ciąg dalszy.

– Jeżeli nadal będzie pan sam sobie autorytetem, to nie ma pan co szukać na morzu. Poszerzanie wiedzy polega na chłonięciu wszystkiego od wszystkich, którzy coś umieją i są już nieco wyżej. Od pana wszystko się odbija jak

piłka od tenisowej ściany. Pan, zamiast być gąbką, jest szklaną kulą niedostępną dla wiedzy, przyjaźni, koleżeństwa. Pan wszystkich chce uczyć i pouczać, niewiele umiejąc i wiedząc.

Widząc, jak się w tym momencie lekko zachnął, musiałem szybko się wytłumaczyć i ciągnąć dalej.

– Niech pan się nie obraża na mnie, nie przyjmuje postawy jeża. To, co panu mówię, to zbiór odczuć i rad, które przekazuję panu w dobrej wierze i z nadzieją, że choć drobna cząstka przebije się przez pańską skorupę do wnętrza duszy i dokona minirewolucji w stosunku pańskim do naszego, pięknego, morskiego, rybackiego świata. Nie może na morzu pan być sam, tak nie da się żyć, to doprowadza do nieodwracalnych skrzywień psychicznych. Skończył pan szkołę, w której nauczono pana podstaw, niech pan mi wierzy, absolutnych podstaw morskiej wiedzy, która na tych morzach i na takich statkach jest niewystarczająca. Każda z podstawowych definicji, które pan poznał, wymaga rozszerzenia, przed czym pan się uparcie broni. Schodzi pan po trapie³⁶ w dół, a nie idzie w górę.

Wstałem z fotela, podszedłem do lodówki, do dwóch szklanek wsypałem nieco lodu i nalałem whisky. Nie pytając się Drugiego, podsunąłem mu pod rękę jedną ze szklanek. Nie odmówił, a ja kontynuowałem:

– Ma pan cenne cechy jak upór i zawziętość, tylko kierunek wykorzystania tych cech niewłaściwy. Ja nie muszę być pańskim idolem, autorytetem, ale bez przewodników życiowych nie można żyć, nie można się niczego nauczyć. Ja miałem autorytety i mam je nadal, i wciąż staram się im dorównać. Ja jestem wychowankiem Karola Borchardta i Bolesława Romanowskiego³⁷, a pan czym...?

Nic nie odpowiedział. Chciałem już to zakończyć, zaczynało mi brakować konceptu, tym bardziej że nie wiedziałem, do kogo mówię, czy on słyszał mnie, czy notował cokolwiek z treści.

– Opinii panu nie napiszę, kłamać nie umiem, a prawdą mógłbym panu zaszkodzić, czego też nie chciałbym czynić. Są możliwe tylko dwa rozwiązania w pańskim wypadku: albo pan spojrzy na siebie nieco bardziej krytycznie i przyjmie to, co mówię, życzliwie, zmieni pan swój styl bycia, stosunek do otoczenia i swojej niedostatecznej wiedzy, albo zrezygnuje pan z tego zawodu, ponieważ jest pan dla ludzi morza, z tym zadufaniem w sobie, zbyt niebezpieczny.

Trzymał szklanekę z whisky, nie pijąc. Nawet kiedy wyraźnie skończyłem, nie ruszył się, jakby wciąż czekał na kolejne ciosy. Ale ja nie miałem już nic więcej do dodania. Nie było sensu dalej ciągnąć monologu, nie mając reagującego słuchacza. W pewnym momencie zaniepokoił mnie ten jego bezruch, to odrętwienie i już chciałem go dotknąć, aby sprawdzić jego reakcję, gdy nagle energicznie podniósł się z fotela, wychylił do dna whisky i odezwał się dość zdecydowanym głosem:

– Tak, panie kapitanie, dzięki za poczęstunek i to, co pan mi powiedział. Nie czuję się tak zły, jak wygląda to w pańskiej opinii, ale ma pan dużo racji i

³⁶ *Trap (mors.)* – rodzaj przenośnej schodni na statek lub zewnętrzne schody na statku.

³⁷ *Bolesław Romanowski* – komandor, wybitny dowódca okrętów podwodnych podczas ostatniej wojny, wychowawca młodzieży, żeglarz, pisarz, wuj autora.

muszę to przemyśleć. Prawdopodobnie nigdy się już nie spotkamy i chciałbym podziękować za rejs i to, co próbował pan dla mnie zrobić. Chciałbym, żeby pan wiedział, że taki zeszyt jak pański to sobie założyłem i prowadzę.

Odwrócił się dość gwałtownie i wyszedł, zanim cokolwiek zdążyłem powiedzieć. Stałem pośrodku salonu z niedopitą szklanką whisky w ręku, ukłuty jakąś dziwną myślą w podświadomości, której nie potrafiłem określić, a wiedziałem, że będzie mnie jeszcze niepokoić. W tym zakończeniu naszej współpracy coś zostało niedopowiedziane. Odniosłem wrażenie, że przyłożyłem do niego niewłaściwy wzorzec człowieka morza. Jak duży to błąd, jeśli był, nie wiem. Najlepszym egzaminatorem ludzi morza jest samo morze, oby tylko ten obłany egzamin nie był tragedią dla innych.