

5. BYĆ W RZYMIE...

Naszym celem we Włoszech był Rzym, naszym, czyli załogi, bo „Pogoria” musiała zawinąć do jakiegoś portu w pobliżu. Najbliżej leżało Fiumicino i ono właśnie było przewidywane jako miejsce postoju jachtu. Fiumicino jest współczesnym odpowiednikiem starożytnej Ostii, portu Wiecznego Miasta. Ostia, a raczej jej ruiny, zostały w głębi przesuwanego się powoli, ale nieustannie na zachód Półwyspu Apenińskiego i obecnie znajdują się kilka kilometrów od brzegu. Zamierzaliśmy zatem zawinąć do Fiumicino i tam kierowano przeznaczoną dla nas korespondencję. Tymczasem szczegółowa analiza map, locji i innych źródeł informacji wykazała, że port jest za płytki dla „Pogorii”. Należało zmienić plany. Postanowiliśmy zawinąć do Civita-Vecchia. Trzeba było zdobyć mapę podejściową i plan tego portu, co wcale nie było takie łatwe, oraz załatwić przesłanie czekającej na nas korespondencji. Gdy halsując mozolnie pod wiatr dotarliśmy do Civita-Vecchia, okazało się, że port jest przepełniony i nie ma w nim miejsca dla „Pogorii”. Statek skierowano do... Fiumicino. Argument, że jest tam za płytko, skwitowano krótkim stwierdzeniem: na pewno się zmieścicie. Co było robić? Kapitan zdążył jeszcze tylko poprosić o przesłanie korespondencji z powrotem do Fiumicino i rozmawiający z nim przez ukaefkę przedstawiciel kapitanatu portu szybko się wyłączył.

Popłynęliśmy więc do Fiumicino. Odległość zaledwie trzydzieści mil morskich. Normalnie „Pogoria” byłaby w stanie pokonać ją w ciągu kilku godzin. Tym razem zajęło to dwie doby; niełatwo jest wyhalsować żaglowcem pod przeciwny, sztormowy wiatr. Korzystałem początkowo z podpowiedzi Krzysztofa, a później już samodzielnie dosko-

nałem sztukę wykonywania zwrotów w sztormie pod rejdowymi żaglami. Wreszcie podeszliśmy do portu. Naprzeciw wyszła pilotówka. Okrążyła jacht. Pilot odczytał zanurzenie na dziobie i rufie. Po chwili był na pokładzie.

— Macie nie więcej zanurzenia niż 3,7 m — powiedział — ja gwarantuję wam w porcie głębokość 3,6 m. Może jest więcej, ale nie mogę tego stwierdzić z całą pewnością. Mimo to radzę spróbować. Decyzja należy oczywiście do pana, panie kapitanie.

— A czy w razie potrzeby mogę liczyć na holownik? — zapytał Krzysztof.

— Naturalnie i bez opłaty — padła odpowiedź.

— W takim razie wchodzimy.

I weszliśmy bez żadnych problemów. Albo rzeczywiście głębokość była wystarczająca, albo warstwa mułu na dnie tak gruba i rzadka, że nie odczuwaliśmy jego dotyku.

Korespondencji w Fiumicino nie było i do końca nie zdołaliśmy ustalić, gdzie się podziała. Był natomiast przedstawiciel Watykanu, ksiądz Ksawery Sokołowski, który dostarczył nam na pokład kosze owoców i słodczy z papieskiego stołu, łącznie z ogromnym tortem o wymiarach pół metra na metr, przystrojonym wizerunkiem św. Mikołaja, patrona żeglarzy. Troszkę głupio się czułem, krojąc świętego na pięćdziesiąt kawałków.

Ksiądz Sokołowski odprawił na „Pogorii” mszę i służył nam jako przewodnik po Rzymie. Załoga zwiedziła miasto, bazyliki św. Piotra i św. Pawła, Muzeum Watykańskie, Kaplicę Sekstyńską oraz inne zabytki. Najważniejszym punktem programu była prywatna audiencja u papieża. Chłopcy już od wielu tygodni obliczali komu przypaść w tym dniu służba i kto będzie musiał zrezygnować ze spotkania z papieżem. Wśród kadry również zarysowała się poważna różnica zdań na temat kolejności służb w porcie,

co doprowadziło do ułożenia dość skomplikowanego regulaminu normującego tę sprawę. Obowiązywał on już do końca rejsu i uniemożliwiał manipulowanie terminami służb, czego w tym wypadku dopuścili się wcześniej poinformowani o terminie audyencji. Ale tym razem tak się złożyło, że w ostatniej niemal chwili termin ten został przesunięty o jeden dzień, co przekreśliło wszystkie dotychczasowe spekulacje i ostatni stali się pierwszymi.

W czwartek 3 listopada 1983 roku miała miejsce...

Wizyta u papieża

Rano o godzinie 6.15 przyjechał pod „Pogorię” autokar i pół godziny później byliśmy już przed Bazyliką św. Piotra. Punktualnie o 6.50, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami, otworzyły się wrota Spiszowej Bramy. Halabardnicy gwardii papieskiej, w strojach zaprojektowanych przez Michała Anioła, wpuścili nas do środka, przekazując przez ukafki i telefony kolejno z posterunku na posterunek informacje o przejściu naszej grupy. Przez wspinały dziedziniec i schody przeszliśmy do prywatnych apartamentów papieża, a ściślej do kaplicy. On już tam był. Klęczał przed ołtarzem, tyłem do nas, zatopiony w modlitwie. Zajęliśmy miejsca. Po chwili papież odwrócił się, ogarnął wszystkich wnikliwym, charakterystycznym dla siebie spojrzeniem i rozpoczął mszę. Służyli mu do niej dwaj sekretarze: ksiądz Dziwisz i czarnoskóry kapłan, który nieźle sobie radził z czytaniem polskich modlitw.

Chłopcy wypadli wspaniale. W odpowiedniej chwili włączyli się z gitarą i zaśpiewali „Czarną Madonnę”, a Mariusz Wilk, któremu nagle wręczono Ewangelię, nie tylko ładnie odczytał odpowiedni jej fragment, ale nawet odśpiewał kilka

wersetów ministrantury. Prawie wszyscy przyjęli z rąk papieża komunie.

Po mszy przeszliśmy do sali bibliotecznej, gdzie papież z każdym z nas zamienił kilka słów, wysłuchał z uwagą informacji kapitana o „Szkole pod żaglami” i wyraził się o tym eksperymencie z najwyższym uznaniem. Każdy otrzymał od papieża różaniec, a papiescy sekretarze wręczyli nam książki zawierające teksty jego homilii wygłaszanych w kraju. Zrewanżowaliśmy się krzyżem pięknie uplecionym przez Staszka Choińskiego z liny okrętowej oraz dyplomem z odpowiednim tekstem opatrzonym stylowymi pieczęciami.

W trakcie tego spotkania doszło do zabawnej sytuacji. Nasz Kangur, czyli Szymek Meysztowicz, zapytany przez papieża, z jakiego miasta pochodzi, odpowiedział zgodnie z prawdą, że z Melbourne.

— Skąd? — zdziwił się papież.

— No, z Melbourne, Australia. Ty nie wiesz, gdzie to jest? Przecież tam byłeś — wyrębał bezceremonialnie Kangur, który nie zdążył jeszcze wówczas opanować wszystkich subtelności i właściwych form polskiego języka. Śmiano się z niego później, że należy do nielicznych, którzy są na ty z papieżem.

Papież wpisał się do pamiątkowej księgi „Pogorii” i pozował z nami do zdjęć. Całe spotkanie było filmowane przez ekipę naszej pokładowej telewizji oraz rejestrowane przez prywatną wideokamerę Marka Stryckiego. Kilka godzin później dotarły do nas piękne, duże, kolorowe zdjęcia, zrobione przez papieskiego fotografa. A po południu papież przyjął jeszcze tych, którzy rano mieli służbę i długo z nimi rozmawiał.

Wprost z papieskiego pałacu udałem się z częścią swojej wachty na „Pogorię”, by objąć służbę, a resztę załogi czekał koktajl w polskiej ambasadzie.

Stratę przyjemności uczestniczenia w przyjęciu wynagrodził uroczy wieczór na jachcie, związany z wizytą czarujących członkiń „Sawy”, Związku Polek we Włoszech. Przywiozły ciasta, kanapki, napoje i swych włoskich mężów, co trochę utrudniało swobodę konwersacji. Damy były zachwycone „Pogorią” i załogą. Kilka z nich postanowiło popłynąć z nami, ale nic z tego w końcu nie wyszło; pewnie zatrzymały je domowe obowiązki.

Wkrótce byliśmy gotowi do wyjścia w morze. Czekaliśmy już tylko na kapitana, który tuż przed odejściem przyjechał z Watykanu, przywożąc jeszcze jeden dowód szczodroliwości papieża: dotację w wysokości około pięciu tysięcy dolarów dla „Szkoły pod żaglami”.

Port opuściliśmy w niecodzienny sposób. Przed wyjściem trzeba było zatankować wodę do picia, co zwiększało jeszcze zanurzenie „Pogorii”, a poza tym poziom wody w basenie portowym chyba nieznacznie opadł. Echosonda wskazywała głębokość 3,6 m, pomiary ręczną sondą wykonywane przeze mnie wspólnie z kapitanem Szpechtem dawały wynik 3,4 m, a jacht miał zanurzenie 3,8 m i... pływał. Jak to możliwe? Sytuacja szybko się wyjaśniła, gdy po oddaniu cum i gładkim odejściu od kei odwrócenie statku dziobem w kierunku wyjścia z portu okazało się niewykonalne. Gruba warstwa miękkiego mułu, w którym kil „Pogorii” bez przeszkód żłobił wąską szczelinę poruszając się do przodu lub w tył, stawiała jednak duży opór przy obrocie.

Wyszliśmy więc... tyłem, ciągnięci za rufę przez holownik.

6. ŚLADEM ODYSEUSZA

Kolejny odcinek naszej podróży wiódł przez Morze Tyrreńskie, Cieśninę Messyńską i Morze Jońskie do Grecji, z tym że po drodze wstąpiliśmy jeszcze do Neapolu.

Z Fiumicino do Neapolu towarzyszył nam Roger, mąż Walerii, oficer wojsk lądowych Jej Królewskiej Mości, a do Pireusu zabraliśmy Flavia, studenta szkoły morskiej w Rzymie. Jego udział w rejsie był z naszej strony podziękowaniem za zaproszenie do Rzymu i przyjęcie nas przez organizację będącą odpowiednikiem naszej Ligi Morskiej. Płynął też z nami Victorio, starszy pan już na emeryturze, który całe życie marzył o tym, by posmakować żeglugi na dużym żaglowcu. Przyznam, że gdy zgłosił się do mnie w porcie, wyglądał dość podejrzanie. Dziwnie ubrany, nie ogolony, przypominał raczej sycylijskiego mafioso niż emeryta, ale okazał się przesympatycznym człowiekiem. Każda praca przy żaglach czy linach sprawiała mu wielką radość, wykonywał ją starannie i z ogromnym namaszczeniem.

— Jestem szczęśliwy, że mogłem żeglować z wami na tym pięknym statku — powiedział żegnając się ze mną w Neapolu, bo nie było go stać na opłacenie dłuższej podróży.

Zobaczyć Neapol i umrzeć — głosi znane powiedzenie. Ładne miasto, o licznych zabytkach architektury, ale na ogół ukrytych wśród ciasnych uliczek, tak że obejrzeć je trudno i sfotografować niełatwo. Do tego miasto jest niesamowicie brudne i niebezpieczne jak Marsylia. Nie warto oczywiście umierać dla samego widoku Neapolu, ale warto byłoby pobyć tu dłużej, zwiedzić Pompeję, Herculanium, przyjrzeć się z bliska Wezuwiuszowi. Niestety, wyszliśmy w morze jeszcze tego samego dnia wieczorem i nie było na to wszyst-

ko czasu. Jedynie ekipie telewizyjnej udało się pojechać do Herculanium taksówką i zrobić trochę zdjęć.

Dla mnie największą atrakcją Neapolu był...

„Sea Cloud”

Poddawany niewielkiemu remontowi cumował niedaleko „Pogorii”. Słyszałem już dawniej i czytałem o tym słynnym pasażerskim żaglowcu, o jego historii oraz przepychu, ale sądziłem, że marmurowe wanny, puszyste dywany, bary, apartamenty, kryształowe lustra, obrazy, zabytkowe meble — to legenda. Teraz mogłem się przekonać na własne oczy, że to prawda. Zresztą każdy może się o tym przekonać, wynajmując sobie na nim dwuosobowy apartament, w którym sama łazienka ma powierzchnię zbliżoną do powierzchni naszego M-2. Cena udziału w kilkunastodniowym rejsie na trasie na przykład Neapol—Wyspy Kanaryjskie wynosi tysiąc sześćset dolarów USA za dobę. Jeśli kogoś przypadkiem nie stać, to może płynąć w czteroosobowej kajucie tylko za pięćset dolarów dziennie.

Ciekawa jest historia tego żaglowca. Zbudowano go w 1931 roku w kilońskiej stoczni „Germania” na zamówienie amerykańskiego milionera Huttona jako prezent ślubny dla jego żony. Czteromasztowy, stalowy bark nosił pierwotnie nazwę „Hussar” i był największym jachtem w historii żegluga. Po rozwodzie milionerskiej pary statek pozostał własnością pani Hutton, która zmieniła mu nazwę na „Sea Cloud”. W czasie drugiej wojny światowej pozostawał w służbie Coast Guard. Po wojnie stał jakiś czas w Leningradzie, służąc jako pływająca rezydencja amerykańskiemu ambasadorowi Daviesowi, drugiemu mężowi właścicielki. Później kilkakrotnie zmieniał nazwy, bandery, właścicieli. Był mię-

dzy innymi jachtem dyktatora Dominikany — Trujillo oraz należał kolejno do kilku przedsiębiorstw wycieczkowych. Obecnie jest własnością hamburskiej spółki i pływa pod banderą Kajmanów.

Luksus wewnątrz już podobno nie taki, jak w pierwszym wcieleniu statku, ale to, co pozostało, wystarczy, aby oszłomić zwykłego żeglarza, nawykłego do spartańskich warunków. „Sea Cloud” zabiera do 80 pasażerów, stawiając do ich dyspozycji dwie superluksusowe kabiny, pięć kabin luksusowych oraz trzydzieści cztery jedno-, dwu- i czteroosobowe zwykłe kabiny. Załoga liczy około sześćdziesięciu osób. W większości są to młodzi chłopcy w wieku 18—20 lat, różnych narodowości, ale przeważnie Niemcy. Na pokład „Sea Cloud” ściągają ich marzenia o morskiej przygodzie, z czego dobrze zdają sobie sprawę właściciele statku, płacąc im tylko po około czterysta dolarów miesięcznie. Do tego dochodzą jeszcze napiwki, których suma może osiągnąć nawet dwieście dolarów miesięcznie, ale liczyć na nie może głównie załoga hotelowa. Tych z pokładu jest dwudziestu czterech: po ośmiu na jeden maszt. Wprawdzie większość lin wybiera się za pomocą elektrycznych kabestanów, ale praca jest bardzo ciężka i niebezpieczna, zwłaszcza dla nowicjuszy. Podobno raz czy dwa razy do roku ktoś spada z rei. Oczywiście po takim upadku nie ma już co zbierać, wysokość grotmasztu liczona od pokładu wynosi 48 metrów.

Warunki bytowania załogi są zdumiewająco prymitywne nawet w porównaniu z kubrykami „Pogorii”. Oczywiście uwaga ta nie dotyczy oficerów i mechaników, wśród których jest też dwóch Polaków. Kilka osób z naszej załogi dość dokładnie zwiedziło żaglowiec. Rozmawialiśmy z jego załogą, z kapitanem, z jednym z zatrudnionych na nim rodaków, wymieniliśmy foldery i firmowe koszulki. Chłopcy z „Sea Cloud” obejrzeni „Pogorię”. Wszyscy pytali, czy nie ma u nas wolnej posady dla marynarza.

Przy odbijaniu od neapolitańskiego nabrzeża pomagał nam kuter pilotowy odciągając dziób „Pogorii” na wodę. Pilot komenderujący kutrem przez ukaefkę wprost szalał, dając pokaz prawdziwie południowego temperamentu i elokwencji, gdy rugał marynarzy kutra, nie umiejących nawet obłożyć na pachołku końca podanego im holu. A ten kilkakrotnie im uciekał. Kuter ciągnął nie w tę stronę, co trzeba, manewry trzeba było wciąż powtarzać od nowa. Pilot łapał się za głowę, krzyczał po włosku w stronę kutra, po angielsku do naszego sternika i maszyny, marynarze klęli, gestykulowali, a rezultatu żadnego. Kaczory z mojej wachty ze stoickim spokojem luzowały i wybierały hol, aż wreszcie Robert z poczuciem wyższości i pogardy w głosie powiedział: — Ci zawodowcy mogliby się od nas, amatorów, sporo nauczyć.

I miał rację.

W końcu odeszliśmy. A wieczorem, podczas party wydano dla kadry przez Andrzeja Bolewskiego wspominaliśmy ze śmiechem gesty i okrzyki krewkiego pilota. Party odbyło się z okazji awansu fundatora z asystenta na czwartego oficera, którym został po wyjściu z Fiumicino. Należał mu się ten awans. W ciągu dwóch miesięcy żeglugi na „Pogorii” Bolo zdążył się jej nauczyć, a poziom jego wiedzy żeglarskiej znacznie przekraczał wymagania na stopień sternika morskigo, którym się legitymował. Poza tym ciągle się uczył. Wachę prowadził pewną ręką i nie dał sobie w kaszę dmuchać. Konkretny, pracowity, rozsądny, obowiązkowy, odpowiedzialny, zamiłowany żeglarz, był wzorowym oficerem. Jego awans pociągnął za sobą pewne zmiany w rozkładzie wacht oficerów, ale wachty załogowe pozostały bez zmian, bo czwarty oficer nie miał własnej wachty załogowej, lecz odciążał w pracy pozostałych oficerów, którym czas służby pokładowej skrócił się z ośmiu do sześciu godzin.

W uroczystości na cześć Bola wzięli udział również nasi pasażerowie, którzy zaokrętowali w Neapolu. Wśród nich Anglik czworga imion: David Pelham Guthrie James, starszy pan, były marynarz, a w czasie wojny oficer Navy. Z wypiekami na twarzach słuchaliśmy jego opowieści o tym, jak okrążał Horn na barku „Viking”. Nigdy nie przypuszczałem, zwiedzając przed laty ten żaglowiec, pełniący w Göteborgu rolę hotelu szkoły morskiej, że będę kiedyś pływał z marynarzem, który z jego pokładu patrzył na skały nieprzejednanego przyłądka.

Myślę, że już właśnie wówczas, jeśli nie jeszcze wcześniej, w podświadomości niejednego z nas zaczęła kiełkować myśl o tym, by jednak wracać przez Horn. To odwieczne marzenie każdego żeglarza, dźwięczące jakże często w śpiewanej przez nas piosence, tamtego wieczoru brzmiało mniej abstrakcyjnie niż dotąd:

*Są różne przyłądki
i jest pośród nich — ten jedyny.
Tak wiele jest mórz,
ale wszystkie prowadzą aż tam,
Gdzie kończy się świat,
gdzie zapomnisz imienia dziewczyny,
Bo jedno jest imię — szeptane po nocach —
to HORN...*

Ta piękna i chwytająca za serce piosenka, śpiewana na melodię Okudźawy „Aleksander Siergiejewicz Puszkina”, powstała w niecodziennych okolicznościach. Otóż podczas rejsu na Antarktydę w zimie 1981 roku, gdy zaledwie kilkadziesiąt mil dzieliło „Pogorie” od przyłądka Horn, przyszedł sztorm i rozwiął marzenia. Umówiony termin dotarcia do stacji antarktycznej na Wyspie Króla Jerzego naglił i nie można było czekać na powtórzenie próby dotarcia

do słynnego przylądka. Nie trzeba wyjaśniać, co czuła wówczas załoga. Jeden z jej członków, Zdzisław Szczepaniak — znany łódzki żeglarz i dziennikarz — chwycił za pióro i wyraził swój żal, pisząc tę właśnie piosenkę.

Droga z Neopolu do Pireusu wiodła w swym początkowym odcinku wzdłuż wybrzeży Półwyspu Apenińskiego. Po prawej burcie zostały Wyspy Liparyjskie z wulkanem Stromboli, wyrzucającym w niebo pióropusze ognia z regularnością błysków latarni morskiej.

Zmierzaliśmy ku Cieśninie Messyńskiej, oddzielającej Sycylię od kontynentu. To tu właśnie Scylla i Charybda atakowały statki starożytnych, które usiłowały sforsować cieśninę. Nam udało się to bez trudu, gdyż Scyllę można dziś odnaleźć na mapie w postaci nazwy małego, sennego miasteczka, a po Charybdzie chyba nie zostało śladu. Co więcej, w miejscu, które Odyseusz starał się minąć z maksymalną prędkością, my zatrzymaliśmy się na kilka godzin. Kapitan i jego telewizyjna ekipa kręcili tu fragment filmu o wędrówkach tego starożytnego herosa. Bosman grający tytułową rolę ustawiał swój brodaty profil na tle żagli wydętych mimo kompletnego bezwietrza dzięki maszynie pracującej całą mocą wstecz. Dziwnymi manewrami „Pogorii” zainteresowali się policjanci kontrolujący cieśninę, ale odpłynęli, gdy wyjaśniono im tajemnice telewizyjnego warsztatu. Wkrótce odpłynęliśmy i my.

Następne dni były trudne. Różne wiatrów wszelkich posiadanych przez nas map i atlasów pogody wskazywały, że w listopadzie na Morzu Śródziemnym wschodnie wiatry są rzadkością; powinno dmuchać z zachodu. Tymczasem rzeczywistość była zupełnie inna. Wiało wciąż ze wschodu i to nieźle. Wiatr kręcił, zmieniał natężenie. Kaczory znów zaczęły chorować.

Ciężko chorował jeden z pasażerów, z którym dzieliłem

kabinę, cierpiący oprócz choroby morskiej jeszcze na jakąś infekcję gardła, którą przywłókł z lądu i zaraził kilkanaście osób, w związku z czym Karmena miała pełne ręce roboty. Inny mój „szlafkamrat” nie mógł spać i innym też nie dawał, dławiąc się przez całą noc atakami kaszlu, który przestawałem słyszeć tylko wtedy, gdy wychodził z kabiny na papierosa, mocno trzaskając przy tym drzwiami. Zawsze twierdziłem, że każdy powinien mieć prawo odstrzału dwóch pasażerów rocznie, ale cóż było robić? Starszy człowiek, gość, pasażer, więc zwracanie uwagi byłoby nieskuteczne i nie na miejscu. Musiałem zacisnąć zęby, jeszcze bardziej ograniczyć porcję snu, wynoszącą w tym okresie dla mnie pięć — sześć godzin na dobę w dwóch, a czasem w trzech ratach, i przetrwać. Wszyscy byliśmy zmęczeni i niewyspani. Andrzej Makacewicz zasypiał na wachcie na stojąco, ja z niewyspania długo czasem musiałem się zastanawiać, czy dwa razy dwa jest cztery. Mimo to nawigacja prowadzona była prawidłowo. Warto zanotować niewiarygodny, choć prawdziwy fakt, że statki handlowe prosiły nas kilkakrotnie o podanie im pozycji. To zobowiązywało. Komunikaty meteorologiczne nie wróżyły nic dobrego. Zresztą nie można było im w pełni ufać. Odkąd wyszliśmy z zasięgu BBC, odbierane przez nas prognozy podawane były niedbale i niepunktualnie, przy czym ich różnojęzyczne wersje (np. włoska i jej angielski przekład) różniły się czasem zasadniczo. A czas uciekał. Poczuliśmy już rozważać możliwość zmiany trasy i dotarcia do celu przez Kanał Koryncki, ale w końcu wiatr zmienił nieco kierunek, co pozwoliło nam okrążyć Peloponez od południa.

7. DZIESIĘĆ DNI W PIREUSIE

Pierwsze moje wrażenia z Pireusu nie były najmiłsze. Jacht cumował przy nabrzeżu niepodzielnie opanowanym przez szczury, a wachta trapowa musiała pełnić służbę nieustannie spacerując od dziobu do rufy z kijami w ręku.

Oprócz szczurów nikt na nas nie czekał. Poszedłem załatwiać formalności związane z zawinięciem statku. Kaptan portu — lub osobnik, który się za niego podawał, bo ani młodym wiekiem, ani zachowaniem do tej funkcji mi nie pasował — ucinał właśnie drzemkę i był oburzony, że ktoś śmie mu przeszkadzać w pracy. O niczym nie wiedział, na nic nie miał czasu, nawet początkowo udawał, że nie zna angielskiego. Z trudem udało mi się wydobyć od niego czekające na nas listy i zmusić do przysyłania na jacht urzędników dla dokonania odprawy granicznej.

Cały dalszy pobyt w Grecji był bardzo miły i pierwsze niesympatyczne zdarzenie szybko zatarło się w pamięci. Nawet problem szczurów przestał być groźny dzięki... psom. Było ich w porcie mnóstwo. Bezpańskie, głodne, brudne, wychudzone, bały się ludzi, i słusznie, bo robotnicy portowi powożący akumulatorowymi wózkami urządzali sobie istne polowania, usiłując przejechać każdego psa, który znalazł się w pobliżu ich trasy. Nasi chłopcy karmili je odpadkami z kambuza i szybko zdobyli psie zaufanie. One zaś odprowadzały każdego, kto wychodził z jachtu, z daleka rozpoznawały i witały wracającą z miasta życzliwą im załogę, a przy burcie „Pogorii” stale dyżurowała chmara tych portowych kundli, skutecznie odstraszać swą obecnością szczury.

W Pireusie podejmował nas pan Elias Panagakos, szef Grecko-Polskiego Przedsiębiorstwa Okrętowego i Handlowego. Zorganizował dla nas wiele imprez i wycieczek.

Byliśmy oczywiście w Atenach na Akropolu, w muzeum archeologicznym, odbyliśmy całodzienną wycieczkę autokarem po Peloponezie, oglądając między innymi Korynt i Kanał Koryncki. Naszą przewodniczką była urocza Marta Kokkonidoy, Greczynka, która prawie całe swoje życie spędziła w Polsce i dopiero niedawno wróciła do ojczyzny. U nas ukończyła studia i — jak sama opowiadała — dość późno odkryła piękno greckiej muzyki, ale tym większe było więc jej zafascynowanie. Na nas greckie melodie również wywarły bardzo silne wrażenie. Mielśmy niejedną okazję ich słuchać biorąc udział w...

Buzuki

To oryginalny sposób prezentowania greckiego folkloru, pieśni, piosenek i tańców zarówno dawnych, jak i współczesnych. Odbywa się to nocą na parkietach eleganckich restauracji. Kilko pieśniarek i pieśniarzy śpiewa i tańczy solo, w duetach, grupami przy akompaniamencie niewielkiej orkiestry, a koncert ten trwa non stop przez wiele godzin. Piosenka za piosenką, bez żadnej przerwy, jeśli nie liczyć braw i czasu na zachwyt widzów wyrażany przez obrzucanie artystów kwiatami, podawanymi na tacach przez śliczne dziewczęta. Wszystkie melodie, i skoczne, i te pełne melancholii mają podobną barwę, przypominającą piosenki Theodorakisa z repertuaru Meliny Mercouri czy muzykę z filmu „Grek Zorba”, łatwo wpadają w ucho, są znane i lubiane przez publiczność, która bierze żywy udział w przedstawieniu śpiewając razem z artystami. Nigdy nie przypuszczałem, że Grecy są tak rozśpiewanym i rozmiłowanym w muzyce narodem.

Buzuki dosłownie porywało publiczność. Krzysztof też nie

wysiedział przy stoliku, zapomniał o kolacji i wyskoczywszy na środek parkietu zaimprovizował jakiś taniec. Zachęcane przykładem kapitana Kaczory chwyciły za gitary i dały koncert naszych pogoriowych melodii, zbierając liczne okłaski. Śpiewano i tańczono nawet w autokarze, którym wracaliśmy nad ranem na jacht, a dwie greckie piosenki zabraliśmy ze sobą w dalszą podróż, wzbogacając nimi dotychczasowy repertuar.

Kilka dni po naszym przybyciu zawitał do Pireusu szkolny żaglowiec Duńskiej Marynarki Handlowej.

„Danmark”

Jest on stalową fregatą, zbudowaną w roku 1933 przez stocznnię Naskov, tę samą, która przebudowywała w swoim czasie „Dar Pomorza” na szkolny żaglowiec. Całkowita długość statku wynosi 77 m, a łączna powierzchnia ożaglowania 1636 m². „Danmark” był zbudowany z przeznaczeniem na statek szkolny i zawsze pełnił tę rolę. Szkolił oficerów marynarki nawet w latach wojny, która zastała go w USA. Pływał wtedy pod gwieżdzistą banderą w służbie Coastguardu, a przez jego pokład przewinęło się pięć tysięcy amerykańskich kadetów. Obecnie „Danmark” zabiera w kilkumiesięczne rejsy około osiemdziesięciu kandydatów na przyszłych oficerów marynarki handlowej w wieku 16—20 lat. Chłopcy pracują jako załoga żaglowca i uczą się teorii. Przestronne kubryki, które w nocy służą jako sypialnie, po zwinięciu hamaków przeistaczają się w stołówkę, a po przesunięciu oparć od ławek, tak aby wszyscy mogli usiąść twarzą w jednym kierunku, stają się salami wykładowymi. Jest to więc również „Szkoła pod żaglami”, kosztująca rocznie około 700 000 dolarów, z tym, że ukierunkowana na przygotowanie do służby na morzu.

Miałem z Bolem zamiar złożyć wizytę na „Danmarku” i nawiązać z jego załogą towarzyskie kontakty, ale nasza decyzja została wstrzymana. Zanim rozważono, kto kogo i w jakiej randze powinien pierwszy wizytować — bo oni wprowadzili większy i flagowy statek duńskiej floty, ale my byliśmy tu wcześniej, no i my, to my, a nie byle kto — Kaczor dyżurujący przy trapie zameldował:

— Kapitan „Danmarka” Kaare Foshammer z małżonką!

Następnego dnia rano, zgodnie z ustaleniami poczynionymi przez obu kapitanów, załoga „Danmarka” przyszła zwiedzić „Pogorie”, a my powędrowaliśmy na „Danmarka”. Kapitan przywitał nas osobiście, a po obejrzeniu statku zaprosił oficerów na drinka i miłą pogawędkę do swego salonu. Wieczorem nasza kadra jadła kolację na „Danmarku”. Gospodarze byli przemili, atmosfera świetna, a obsługa — uderzmy się w piersi — biła na głowę nieporadne wysiłki naszych Kaczorów.

Za to, gdy po kolacji obie załogi spotkały się w kubryku „Danmarka”, aby wspólnie pośpiewać, Kaczory pokazały, co potrafią. Śpiewaliśmy na zmianę: jedną piosenkę oni, jedną my. Nasz śpiew brzmiał pełną piersią, im rwały się słowa i melodia. W dodatku gdy Duńczykom skończył się repertuar, Kaczorom zostało w programie jeszcze kilka mocnych punktów. Ale śpiewaliśmy również razem znane obu załogom niektóre angielskie szanty. Przechodzący obok statku Grecy zatrzymywali się, słuchając z zainteresowaniem wydostających się przez otwarte luki pokładowe pieśni angielskich żeglarzy, śpiewanych przez duńską i polską załogę.

Innego rodzaju atrakcją był dla Kaczorów mecz piłki nożnej, rozgrywany na ateńskim stadionie między czołowymi greckimi drużynami Ethnikos z Pireusu i Panathinaikos

z Aten oraz poprzedzające ten mecz długie fachowe dyskusje toczone na „Pogorii” z trenerami rywalizujących z sobą drużyn: Kazimierzem Górskim i Jackiem Gmochem. Wygrał Gmoch 1:0.

Powyższy opis pobytu w Pireusie mógłby nasunąć przypuszczenia, że na pokładzie „Pogorii” życie płynęło jak w bajce. Nic bardziej fałszywego. Jeśli nawet było dużo przyjemnych momentów; to... Można rzec, że każda opuncja ma kolce, jak to stwierdziliśmy z Bolem, dobierając się do smacznych owoców tego kaktusa wbrew ostrzeżeniom Marty. Rzeczywiście, kolce opuncji są prawie niewidoczne, drobne jak włoski, ale wyciągnąć je spod skóry — to trudna sztuka. Podobno najlepiej robi się to za pomocą figowych liści. Pozostawione w ciele kolce, powodują ropienie i ostry ból przy każdym dotknięciu. Kaczory nacięły się z kolei na piękne pomarańcze zwisające setkami z gałęzi drzew rosnących co kilka kroków na ulicach Pireusu. Pomarańcze były kwaśne jak ocet.

Nasz pobyt w Piereusie też tylko pozornie był słodki. „Pogorię” opuścił kapitan Szpecht oraz jeden z chłopców. Z chłopcem sprawa była prosta, choć niesłychanie przykra. Trzeba było go odesłać dyscyplinarnie do kraju. Taką decyzję, zgodną z wynikami anonimowej ankiety przeprowadzonej wśród uczniów, podjął kapitan i rada pedagogiczna szkoły. Innemu z chłopców wymierzono bardzo surową karę, zasugerowaną zresztą przez niego samego: zakaz opuszczania jachtu do końca podróży. Nawiasem mówiąc, karę darowano mu w Bombaju za dobre sprawowanie. Zresztą z góry zakładano takie rozwiązanie, chociaż go nie ujawniono; nie można przecież robić z jachtu więzienia.

Znacznie bardziej skomplikowana i brzemenna w skutki była...

Sprawa kapitana Szpechta

Oto, co pisze na ten temat Jan Okulicz w artykule pt. „Powrót kapitana” opublikowanym w „Sportowcu” nr 49 z dnia 6.12.1983:

... Po co popłynął na żaglowcu kapitan żegluga wielkiej legitymujący się dyplomem Polskiej Marynarki Handlowej? Wyjaśnia to pierwsze zdanie jego notatki służbowej: „Na «Pogorię» zamustrowałem oficjalnie jako starszy oficer. Kapitan Baranowski wiedział, że moim celem jest ogólny nadzór nad bezpieczeństwem żegluga. (...) Podczas rejsu niejednokrotnie zwracałem uwagę na konieczność uzupełnienia brakujących map podejściowych, brzegowych i planów portów oraz innych brakujących wydawnictw nawigacyjnych. Częściowo braki te zostały uzupełnione”. Dalej Szpecht pisze o drobiazgach. (...) Poważniejszy konflikt pomiędzy kapitanem i jego zastępcą miał miejsce nie opodal Majorki. W planie rejsu było wejście do Palmy i gdy kapitan Baranowski pewną ręką prowadził jacht w kierunku portu, kapitan Szpecht ośmielił się zauważyć, że nie ma ważnych i współczesnych map tego akwenu, co wiąże się jego zdaniem z nadmiernym ryzykiem. Swoje uwagi chciał poprzeć wpisem do dziennika jachtowego, ale takiej zgody nie otrzymał ani pouczenie, że „Tylko kapitan ma takie prawo”. Ale do Palmy „Pogoria” nie zawięła.

Po raz pierwszy kapitan Szpecht miał propozycję przekwalifikowania się na pierwszego oficera w obecności polskiego konsula w Barcelonie. Wiąże się to z pełnieniem wacht oraz zmianą statusu na tyle poważną, że go nie interesowała. Potem były Włochy, wizyta w Rzymie i wejście do Neapolu, co kpt. Szpecht komentuje: „Bez mapy podejściowej i planu portu”. I w Neapolu zastępca zwraca się drogą służbową o wysłanie telegramu do Urzędu Morskiego... Ten telegram, napisany piątego listopada, nie został nigdy wysłany, ponieważ w odpowiedzi kapitan Baranowski



pokazał mu kartę bezpieczeństwa „Pogorii” z wykreśloną pozycją kapitana żeglugi wielkiej na stanowisku starszego oficera, czyli jego. Dokonał tego w ramach swoich uprawnień konsul polski w Rzymie, chociaż w opinii kapitana Uherka* jest to zdarzenie bez precedensu. Cóż miał robić niepotrzebny kapitan? Poprosił o repatriację i wrócił do kraju.

Tyle dziennikarz. Co mogę do tego dodać jako świadek i uczestnik tych wydarzeń? Byłem, obok kapitana Baranowskiego, najbliższym współpracownikiem kapitana Szpechta i mógłbym z nim współpracować do końca rejsu, tolerując w imię wyższych celów pewne jego przywary, jak on z pewnością tolerował moje. Obecność kapitana Szpechta na mostku, gdzie pojawiał się zawsze podczas trudnych warunków nawigacyjnych, była mi pomocna, dobrze mi się z nim nawigowało. Imponował mi szybkością, z jaką potrafił zorientować się w sytuacji, ceniłem jego zdrowy rozsądek nawigacyjny.

— Panie, pilnuj pan tylko tych trzech świateł, bo one są istotne i zupełnie wystarczą do określania pozycji, a tamtymi nie zwracaj sobie pan głowy — mawiał, gdy usiłowałem być zbyt drobiazgowy.

Kapitan Szpecht miał niejednokrotnie rację, ale czasami ją wyolbrzymiał. Bywało też, że formalnie słuszność była po jego stronie, lecz życie dyktowało inne rozwiązania. Poza tym niepotrzebnie, moim zdaniem, dusił i kumulował w sobie pretensje i uwagi. Zamiast zgłaszać je spokojnie, na bieżąco, wypowiadał wszystkie razem, zwykle w trakcie obiadu.

Kiedyś ktoś uruchamiając silnik zapomniiał wywiesić stożek sygnalizujący, że jacht idzie nie tylko pod żaglami i że należy go traktować jako statek o napędzie mechanicznym.

* Z Urzędu Morskiego

Nie zauważyło tego również dwóch następnych oficerów, tym bardziej iż miejsce wywieszania stożka było zasłonięte od strony rufy ogromną płachtą rejowego fokżagla. Kapitan Szpecht widział te niedociągnięcia od początku, lecz wybuchnął dopiero po dwunastu godzinach nieprawidłowej żeglugi. Formalnie nieprawidłowej, bo można ofiarować konia z rzędem temu nawigatorowi dużego statku, który dostrzeże mały stożek wśród wielkich żagli i płataniny lin takielunku żaglowca.

Identyczny błąd popełniliśmy wiele miesięcy później. Jakże inaczej zachował się wówczas następca kapitana Szpechta, kapitan Drapella. Powiedział mi po prostu:

— Jacku! Zapomnieliśmy powiesić stożek. Niech Geograf każe to zrobić.

I było po problemie.

Kapitan Szpecht był marynarzem, ale nie był żeglarzem. Udział w rejsie nie bawił go, a może nawet męczył, chociaż nigdy nie słyszałem, by narzekał na warunki bytowania czy żeglugi. W każdym razie swój pobyt na „Pogorii” traktował jako zło konieczne, przyszłość rejsu widział w czarnych barwach i nie lubił żagli. Nasz entuzjazm z osiąganą pod żaglami dobrego prędkości 7—8 węzłów kwitował lekceważąco:

— Jak na prawdziwym statku przy małej naprzód.

Aby uświadomić Czytelnikowi, jak odbierał to kapitan Baranowski, przytoczę fragment z książki Kazimierza Robaka «Pogorią» na koniec świata”:

... Krzysztof, niezależnie od wszystkich swoich dobrych i złych cech, jest przede wszystkim fanatykiem żeglarstwa... I tak jak fanatykowi religijnemu nie sposób wytłumaczyć, że można żyć i wyznawać inną religię, tak Krzysztofowi trudno zrozumieć, że można żyć pod żaglami i nie ulegać

ich czarowi. Stąd też jego reakcje — niekiedy zbyt gwałtowne, ostre i nieprzemyślane, zwłaszcza jak na kapitana, lecz przecież ludzkie... Zaś ci, którzy wyśmiewali się z życia na jachcie, którzy wybrzydiali na „żółwie tempo pod szmatami” nie wiedzieli, że tym właśnie ranili go niezwykle głęboko i boleśnie.

Nieporozumienia narastały, próby mediacji pomagały jedynie na krótko. Ponadto okazało się, że bieg spraw związanych z odwołaniem się kapitana Szpechta od orzeczenia po wypadku na promie „Kopernik”, którym poprzednio dowodził, począł wymagać jego obecności w kraju. Powrót leżał w interesie kapitana, a decyzja konsula skreślająca wymóg obecności kapitana polskiej marynarki handlowej na „Pogorii” była na rękę obu kapitanom. Wiadomość o zamiarze powrotu wysłano do Urzędu Morskiego jeszcze z Włoch. Żadnej reakcji nie było. Kapitan odleciał z Aten. Rozstaliśmy się w zgodzie, wydawało się, że sprawa jest załatwiona. A dwa dni później przedstawiciel ambasady doręczył za pokwitowaniem kapitanowi Baranowskiemu teleks następującej treści:

Urząd Morski w Gdyni nie wyraża zgody na kontynuowanie rejsu statkiem „Pogoria” bez oficera o kwalifikacjach k.ż.w. PMH określonego w karcie bezpieczeństwa. Informujemy ponadto, że konsul nie jest władny dokonać jakichkolwiek zmian w karcie bezpieczeństwa.

Nad rejssem zawisło widmo klęski. Nieoficjalne wieści dochodzące z Polski głosiły, że rozpatrywana jest koncepcja skierowania jachtu do Warny i powrotu załogi pociąganiem do kraju, że mamy płynąć dalej, ale pod inną komendą itd. Szukaliśmy rady i pomocy. Nasi gospodarze mogli nas zaprosić na buzuki, zafundować 10 ton paliwa, a nawet „wypożyczyć” greckiego kapitana, ale oficerem z dyplomem

kapitana żeglugi wielkiej Polskiej Marynarki Handlowej nie dysponowali.

Sytuację rozwiązał jeden telefon do kraju, do kapitana Andrzeja Drapelli, który zgodził się zamustrować na miejsce kapitana Szpechta, ratując w ten sposób rejs. „Pogoria” otrzymała zezwolenie na bezpośrednie przejście z Pireusu do Aleksandrii, dokąd 30 listopada miał przylecieć kapitan Drapella. Kamień spadł nam z serca i chociaż trzeba było zrezygnować z zawinięcia do Istambułu, zwiedzenia Troi, Krety i Cypru — na przygnębionych twarzach załogi znów zagościł uśmiech.

Radość psuł tylko nieczynny radar. Radary mieliśmy dwa. Ten dodatkowo zainstalowany na życzenie Urzędu Morskiego pracował w sumie zaledwie kilka godzin i odmówił posłuszeństwa już na Bałtyku. Naprawiano go w RFN, Anglii, Hiszpanii, Francji — kosztowało to krocie, a skutku nie było żadnego. Całe szczęście, że działał stary radar „Pogorii”, ale on też zaczynał kaprysić. Tak więc za wszelką cenę należało zreperować ten nieczynny.

Do Pireusu zawinął radziecki statek pasażerski „Dymitr Szostakowicz”. Warek specjalizujący się na „Pogorii” w kontaktach polsko-radzieckich natychmiast zaprzyjaźnił się z radiotechnikami „Dymitra” i zmobilizował ich do zajęcia się naszym radarem. Pracowali przez dwa dni i już prawie byli bliscy sukcesu, gdy statek ich musiał odplłynąć. Nie zdążyli dokończyć roboty.

O północy z 21 na 22 listopada, wprost po pożegnalnej kolacji wydanej na „Pogorii” dla przyjaciół, opuściliśmy Pireus, w którym goszczono nas przez dziesięć dni.

Świt zastał „Pogorię” już koło przylądka Sounion, słynnego ongiś z przepięknej świątyni Posejdona. Zabraliśmy stamtąd Janka Muszyńskiego, naszego operatora filmowe-

go, który dotarł łodem do ruin świątyni, aby ją sfilmować. Wraz z Jankiem zabraliśmy Martę. Płynęła z nami na Krete w roli oenzetowskiej sierotki. Do Aleksandrii natomiast płynęła Lucyna, małżonka Andrzeja Makacewicza.

8. WYSPY MORZA EGEJSKIEGO

Droga do Aleksandrii wiodła przez południowe rejony Morza Egejskiego, wśród Cykladów. Sztormowa pogoda usprawiedliwiała schronienie się między dwiema wysepkami: Rinia i Dhilos, co było na rękę naszym filmowcom. Dhilos, święta wyspa Greków, miejsce urodzenia Apolla i Artefidy, stanowiła w swym czasie polityczno-religijne centrum Związku Wysp Cyklady. Znalezione tu szczątki stocznicy wskazują, że na Dhilos budowano największe okręty, jakie kiedykolwiek skonstruowano w starożytnej Grecji. Dziś wyspa — niezwykle bogata w ruiny licznych świątyń, posągów, gmachów publicznych — jest bezludna, jeśli nie liczyć mieszkającego na niej strażnika tych skarbów przeszłości.

Sztorm nie był miły, ale kotwiczenie przy Dhilos też nie należało do przyjemności. Zanim kotwica znalazła wreszcie oparcie na dnie, rzucaliśmy ją kilkakrotnie, bez skutku. Próbowaliśmy stanąć na dwóch kotwicach — z tym samym rezultatem, a do tego splątały się łańcuchy i był huk roboty przy ich rozplątywaniu. Jacht ciągle miał tendencję do dryfowania, toteż gdy wiatr osłabł do 5—6°B z ulgą przyjąłem decyzję udania się w dalszą drogę. Pędziliśmy z wiatrem, rozwijając niemałą prędkość pod trzema kliwrami

i grotsztakslem. Z żagli rejowych stał tylko dolny marsel. Nocą gdy przechodziliśmy przez wąską, zaledwie o półmilowej szerokości cieśninę między wyspami Paros i Naksos, nagle ujrzałem na trawersie w odległości kilkunastu metrów od burty dużą, ciemną przeszkodę. Czy była to skała, chociaż zgodnie z mapą być jej nie powinno, czy był to nie oświetlony mały statek — nie wiem. Mimo że niebezpieczeństwo już minęło, czułem jak zimny pot ścieka mi po plecach. Wystarczyło przecież, by kurs „Pogorii” prowadził o kilkanaście metrów bardziej w prawo, a rejs mógłby się zakończyć o pół roku wcześniej. Zdażyłem jeszcze skoczyć na dziób i pokazać Kaczorom. Zupełnie się nie przejęli.

— Tak? Być może. Widocznie nie zauważyliśmy — stwierdził jeden z nich. — Przepraszamy.

Powiedziałem im ostro, co myślę o tak pełnionej służbie, ale tak obojętna reakcja na śmiertelne niebezpieczeństwo, którego cudem uniknęliśmy, a przed którym oni właśnie powinni i mieli możliwość nas ostrzec, wstrząsnęła mną bardziej niż sam widok przeszkody. Mijał trzeci miesiąc rejsu, a na poczucie odpowiedzialności u Kaczorów nie można było liczyć.

Rankiem zacumowaliśmy wewnątrz wyspy...

Thira

Można chyba napisać „wewnątrz”, bo wyspa Thira zwana też Santorin, położona w południowej części Morza Egejskiego, niegdyś prawie okrągła, dziś ma kształt atolu, którego laguną jest krater wulkanu. Owo niegdyś oznacza: przed wybuchem, czyli ponad trzy i pół tysiąca lat temu. Wybuch był potężny. Spotęgowały go jeszcze masy pary powstałe

z morskiej wody, która wdarła się w nagle otwarte szczeliny ziemskiej skorupy i spadła na rozżarzoną do białości lawę. Eksplozja rozerwała na kawałki i porwała w górę skalną masę o promieniu ponad 30 kilometrów, sięgając swym działaniem na 400 metrów w głąb ziemskiej skorupy.

Niektórzy historycy kojarzą skutki tego wybuchu z nagłym zanikiem potęgi Krety, tłumacząc nimi opisywane w Biblii egipskie ciemności, a nawet utożsamiają zagładę wyspy Thira o wysoko rozwiniętej cywilizacji z podaniem o zniknięciu Atlantyd.

Dziś na wyspie egzystuje kilka sennych, jakby wyludnionych osiedli. Być może ożywają one w pełni turystycznego sezonu, ale podczas naszej wizyty sprawiały przygnębiające wrażenie. Za to wysokie, pionowe, ucięte nożem wybuchu brzegi wyspy — które pokonuje się po schodach piechotą lub za kilka drachm na osiołku — mieniające się całą gamą kolorowych warstw skalnych mogą cieszyć oko nie tylko zawodowego geologa. A pośrodku laguny wysepka z drżmiącym wulkanem: ostatni raz dał o sobie znać w 1926 roku.

Dwa dni później, czyli 26 listopada „Pogoria” dotarła do północnych wybrzeży Krety, a ściślej — na redę Iraklionu. Miejsce i data są istotne, bo tu i właśnie wtedy byliśmy umówieni z Mirą Meysztowiczową, z którą przyleciały do nas dwa następne...

Kangury

Mira była dawną znajomą Krzysztofa; razem studiowali na Politechnice Wrocławskiej. Później wyjechała do Australii. Pracując w firmie mającej ciągle kontakty z Polską, odwiedzała nasz kraj kilka razy w roku. A gdy tylko dowiedziała

się o rejsie „Szkół pod żaglami”, natychmiast zaakceptowała ten pomysł i opłaciła w dewizach udział w nim Szymka — jednego ze swych trzech synów. Ochrzczono go mianem Kangura, był traktowany jak każdy pogoriowy Kaczor. Korzystając z konsultacji przerabiał indywidualnie swój program szkolny, nieco różny od naszego, i uczył się języka polskiego oraz dyscypliny. Był miłym chłopcem, bardzo łaknącym serdeczności, na którą nie zawsze było nas stać. Kangur starał się skracać dystans dzielący go od dorosłych, co prowadziło nieraz do zabawnych nieporozumień. Zdezorientowany Kangur nie mógł pojąć, dlaczego w Polsce nie ma tak dużego stopnia zażyłości między zwierzchnikiem a podwładnym jak w Australii.

— Panie Jacek! Dlaczego ty mnie nie lubisz? — pytał, gdy zwracałem mu uwagę, że nie wypada mu poklepywać po plecach pierwszego oficera. A przecież lubiłem chłopaka, bo nie sposób było go nie lubić, podobnie jak pozostałych Kangurów i sympatycznej, uczynnej Miry — Kangurzycy, mądrej i kochającej matki.

Mira przywiozła z sobą swego najstarszego syna oraz jego kolegę Adama Syriatowicza. Obaj okazali się świetnymi żeglarzami i bez reszty zintegrowali się z załogą. Pływali z nami przez cały okres australijskich wakacji; rozstaliśmy się dopiero w Kolombo, a więc po dwóch miesiącach wspólnej żeglugi. Tym razem Mira tylko przenocowała na „Pogorii” i leciała prosto do Polski, obciążając swój bagaż jeszcze torbą naszych przesyłek. Następnym, a było to na Cejlonie, towarzyszyła nam aż na Malediwy. Wspólnie z nią popłynęła wówczas najmłodsza latorośl rodu Meysztowiczów, dwunastoletni Edzio. Był on dobrym marynarzem i ze wszystkich Kangurów miał największą ambicję mówienia po polsku. Gdy kiedyś odruchowo zwróciłem się do niego po angielsku, powiedział z urazą w głosie: