



WIADOMOŚCI POLSKIE ПОЛЬСКИЕ ВЕДОМОСТИ

4 (56) - 2017

PISMO POLAKÓW Z POŁUDNIA ROSJI / ИЗДАНИЕ ПОЛЯКОВ ЮГА РОССИИ

XII Międzynarodowa Konferencja Naukowa «Polacy w Rosji»



Profesor Uniwersytetu Warszawskiego Hieronim Grala

22–26 октября 2017 г. на Кубани прошли традиционные осенние Дни польской культуры.



«Осенний вернисаж»

22 октября в Краснодаре состоялся Польский концерт «Осенний вернисаж», организованный КРОО ПНКЦ «Единство» при поддержке администрации Краснодарского края, города Краснодара, ККОО «Центр национальных культур», МКУ «ОИЦ г. Краснодара», а также Консульского отдела Посольства Республики Польша в Москве. В мероприятии приняли участие представители польской диаспоры Башкортостана: председатель Центра польской культуры и просвещения Республики Башкортостан Марина Садыкова-Лисовская, директор МБОУ ДО «Польская воскресная школа им. А. Пенькевича» Елена Амбарцумова-Гулевич, музыкант и концертмейстер Польской воскресной школы им. А. Пенькевича Адриан Змачиньский, уфимский писатель, музыкант, краевед Сергей Круль.



Сергей Круль

Мероприятие посетили гости из Консульского отдела Посольства Республики Польша в Москве: Первый секретарь Мирослава Вежбицкая и референт Иоанна Семашко.

Зрители смогли насладиться прекрасным концертом деятелей культуры Кубани и Башкортостана.



Гости из Уфы

Завершилось мероприятие награждением юных художников, принимавших участие в XIV Международном конкурсе детского изобразительного творчества «Россия–Польша».



Конкурс «Россия – Польша»

24–26 октября в Новороссийске прошло эхо Десятого фестиваля польских фильмов «Висла», организованного КРОО ПНКЦ «Единство» совместно с ГАУК КК «Кубанькино» при поддержке администрации Краснодарского края и города Новороссийска. Торжественное открытие фестиваля состоялось в синем зале кинотеатра «Нептун». В торжественном мероприятии приняли участие председатель краевого Польского центра «Единство» Александр Селицкий, председатель новороссийского филиала Польского центра «Единство» Юрий Баль, члены польской диаспоры Краснодарского края и Республики Башкортостан, представители Консульского отдела Посольства Республики Польша в Москве Мирослава Вежбицкая и Иоанна Семашко.



В Новороссийске

28 октября 2017 г. в Москве прошёл VII всероссийский диктант польского языка, организованный ФНКАП «Конгресс поляков в России» при поддержке Посольства Республики Польша в России, Товарищества «Вспульнота Польска», а также Российского государственного гуманитарного университета. Нынешний диктант был посвящён Тадеушу Костюшко.

В мероприятии приняло участие 200 представителей польской диаспоры из Брянска, Владимира, Краснодара, Курска, Москвы, Смоленска, Ярославля и других городов, а также московские студенты, изучающие польский язык, и любители польского языка и польской культуры.

Текстом диктанта стал фрагмент книги Алекса Строжыньского «Костюшко. Князь крестьян».

Дипломы и награды для победителей и участников были торжественно вручены председателем ФНКАП «Конгресс поляков в России» Халиной Суботович-Романовой и проректором РГГУ профессором Павлом Шкаренковым. Среди награждённых – вице-председатель Польского центра «Единство» Ян Карбовницкий.



Польский диктант

4 ноября 2017 г. на Пушкинской площади города Краснодара представители Центра национальных культур, в том числе и члены Польского центра «Единство», по традиции приняли участие в торжествах, посвящённых Дню народного единства.

Национально-культурные общественные объединения подготовили выставку. На ней были представлены изделия декоративно-прикладного творчества, национальная атрибутика, костюмы и литература.

9 ноября 2017 г. в Санкт-Петербурге Российская национальная библиотека и Русское генеалогическое общество при поддержке Генерального консульства Республики Польша в Санкт-Петербурге провели Вторую научную конференцию «Поляки в России: генеалогия и история семей». Заседание было приурочено к национальному празднику – Дню независимости Польши. В работе конференции принял участие председатель Краснодарской региональной общественной организации Польский национально-культурный центр «Единство», кандидат исторических наук, доцент Кубанского государственного университета Александр Селицкий, выступивший с обзорным докладом «Поляки в России», а также докладом «Селицкие герба Корчак: история рода и современность».

14–15 ноября 2017 г. в г. Краснодаре состоялась XII международная научная конференция «Поляки в России», организованная Краснодарской региональной общественной организацией Польский национально-культурный центр «Единство» при участии Южного филиала Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, который впервые стал научным партнёром в организации и проведении конференции.

Мероприятие, целью которого является обсуждение ключевых аспектов межкультурного диалога России и Польши, путей взаимного поддержания культурных идентичностей и их влияния на российско-польские отношения, проблем сохранения культурного наследия двух стран, проводится начиная с 2002 г. В работе конференции приняли участие более тридцати российских и польских исследователей, представляющих Варшавский университет, Университет Яна Кохановского в Кельцах, Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения, Кубанский государственный университет, Северо-Кавказский федеральный университет, Краснодарский государственный историко-археологический музей-заповедник имени Е. Д. Фелицына, Пятигорский краеведческий музей, национально-культурные общественные организации Юга России. С приветствием к участникам обратились Ирина Киреева, атташе представительства Министерства иностранных дел Российской Федерации в г. Краснодаре, и Иоанна Семашко, референт консульского отдела Посольства Республики Польша в Российской Федерации.



Конференция «Поляки в России»

15 ноября 2017 г. в национальной гостиной Общественно-информационного центра города Краснодара администрацией муниципального образования город Краснодар совместно с Кубанским государственным университетом была проведена Пятая научно-практическая конференция «Этнос и общество в контексте межнациональных отношений». Первый раз данная конференция была организована в сентябре 2013 г. под руководством председателя Польского центра «Единство» Александра Селицкого, который также принял участие в данном научном





*Профессор
Виктор Чумаченко*



Пешком по Красной

форуме с докладом об истории польского консульства в Новороссийске в начале XX века. Подводя итоги работы конференции, её участники пришли к выводу, что научно-практическая конференция «Этнос и общество в контексте межнациональных отношений» остаётся заметным востребованным событием в общественно-политической жизни Краснодара, эффективной площадкой, на которой представители научного сообщества и практики в лице представителей органов власти и национально-культурных общественных объединений ежегодно имеют реальную возможность «сверить часы», обменяться накопленным опытом и полезной информацией о

состоянии межнациональных и межконфессиональных отношений.

18–19 ноября 2017 г. состоялись XIII Международные Дворянские чтения «Настанет год, России чёрный год»: революция и Гражданская война в судьбах дворянства и народов России», организованные Дворянским Собранием Кубани, Екатеринодарской и Кубанской православной епархией при поддержке Министерства культуры Краснодарского края. В конференции традиционное участие принял председатель Польского центра «Единство» Александр Селицкий, подготовивший доклад на тему истории рода Шанявских герба Юноша на Кубани.

21 ноября 2017 г. в Кореновске прошло эхо Десятого фестиваля польских фильмов «Висла», организованного КРОО ПНКЦ «Единство» совместно с ГАУК КК «Кубанькино» при поддержке администрации Краснодарского края и города Кореновска. Жители административного центра Кореновского района и Кореновского городского поселения смогли прикоснуться к современному польскому кинематографу.

23 ноября 2017 г. в национальной гостиной Общественно-информационного центра города Краснодара состоялся праздничный вечер, посвящённый Дню матери. С приветственным словом ко всем присутствующим выступили представитель администрации МО город Краснодар Михаил Серопян, председатель правления ККОО «Центр национальных культур» Василий Чанба, заместитель председателя правления, председатель КРОО «Татарская община «Булгар-К» Васил Ягофаров. В своих поздравительных речах они выразили большое уважение к собравшимся представительницам прекрасного пола, пожелали выдержки и терпения в таком нелёгком призвании – быть матерью. Польский центр «Единство» представили солистки Светлана Селицкая и Любовь Стельмах, подготовившие ряд концертных номеров.

24 ноября 2017 г. в Краснодаре на территории Детской краевой клинической больницы состоялось торжественное открытие памятника выдающемуся поляку – профессору-офтальмологу Станиславу Очаповскому (1878–1945).



Открытие памятника С. В. Очаповскому

Профессор Очаповский — доктор медицинских наук, заслуженный деятель науки РСФСР. С 1909 г. он заведовал глазным отделением Екатеринодарской войсковой больницы, преподавал в Екатеринодарской фельдшерской школе. С 1923 г. — профессор Кубанского медицинского института. Руководил клиникой глазных болезней, открытой в бывшей войсковой больнице. Он был организатором медицинских отрядов по лечению глазных болезней в районах Кубани, Карачаево-Черкесии, Осетии, Дагестана. Создал школу офтальмологов Кубани, воспитывал кадры для всей страны. Автор многочисленных научных работ. Его имя носит Краснодарская краевая клиническая больница, на бывшей территории которой установлен памятник замечательному офтальмологу.

В торжественном открытии памятника приняли участие главный офтальмолог Министерства здравоохранения Краснодарского края — доктор медицинских наук, профессор Алексей Малышев, кандидат медицинских наук и хранитель памяти о жизни и трудовом пути С. Очаповского Лира Каленич, председатель Польского центра «Единство» Александр Селицкий, а также внучка профессора Мария Ломова-Очаповская.

В тот же день состоялась научно-практическая конференция «Поражения органов зрения» и съезд Кубанской ассоциации врачей-офтальмологов.

2 декабря 2017 г. в Москве прошло расширенное совещание президиума Федеральной польской национально-культурной автономии «Конгресс поляков в России». В совещании принял участие председатель Польского центра «Единство» и член Президиума ФПНКА «Конгресс поляков в России» Александр Селицкий. Участники совещания встретились с Послом Республики Польша в РФ Влодзимежом Марциняком, руководителем консульского отдела Посольства Республики Польша в РФ Марцином Носалем и референтом Иоанной Семашко. В ходе работы были обсуждены вопросы полонийного образования, работы с детьми и молодёжью, культурная деятельность польских обществ России.

6 декабря 2017 г. в Краснодарской филармонии им. Г. Пономаренко состоялся юбилейный концерт, посвящённый 25-летию Краснодарского краевого центра национальных культур. На сегодняшний день в состав Центра входят 29 национально-культурных общественных организаций, которые ведут активную работу по сохранению своих традиций и обычаев, поддержанию межнационального мира и согласия. Среди них активное участие в работе Центра принимает Польский национально-культурный центр «Единство», что и было отмечено в благодарственном письме главы администрации Краснодарского края на имя председателя ПНКЦ «Единство» Александра Селицкого.

турный центр «Единство», что и было отмечено в благодарственном письме главы администрации Краснодарского края на имя председателя ПНКЦ «Единство» Александра Селицкого.



А. Селицкий и А. Копайгородский

Поздравить Центр с юбилеем пришли почётные гости. Среди них — заместитель главы администрации Краснодарского края Алексей Копайгородский и председатель комитета Законодательного Собрания Краснодарского края по физической культуре, спорту, делам молодёжи и взаимодействию с общественными объединениями Александр Поголов.

10 декабря 2017 г. в национальной гостиной Общественно-информационного центра города Краснодара для детей кубанской колонии был организован праздник Миколайки, посвящённый Дню Святого Миколая — епископа Миры, и традиционно отмечаемый в Польше 6 декабря.



«Чарующие шлягеры»

25 декабря 2017 г. Польский центр «Единство» организовал празднование традиционного католического Сочельника перед Рождеством Христовым. Состоялся фольклорно-этнографический вечер «Рождественская сказка».



После встречи Рождества Христова



OJCIEC zmarł w 1909 roku. Wdowa – by utrzymać rodzinę, podjęła się szycia bluz dla wojska. Było ciężko – Zygmunt w wieku 14 lat poszedł do pracy jako robotnik do fabryki „Resor”. Był „niespokojnym duchem”, pociągało go wszystko, co nowe.

Przyszły burzliwe lata – Wielka Wojna, Rewolucja, Wojna domowa w Rosji. W 1919 roku los rozłączył rodzinę. Z Sokółki nadeszła depesza, że zachorowała babcia Biziukowa, matka Teofili Lewoniewskiej. Rodzina pojechała do Sokółki bez Zygmunta, który „zawieruszył się” – brał w tym czasie udział w walkach przeciw wojskom admirała Kołczaka.

Teofila Lewoniewska zamierzała powrócić z dziećmi do Piotrogradu, ale babcia zmarła, pobyt w Sokółce przedłużył się i tak już pozostało, a Zygmunt „przepadł” w Rosji. Brat Zygmunta – Józef, wstąpił do Wojska Polskiego i w latach 1919–1920, służył jako szeregowiec w trzecim szwadronie pierwszego Pułku Szwoleżerów. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Kawalerii w Grudziądzu otrzymał stopień podporucznika, służył w 11 Pułku Ułanów, potem w Trzecim Pułku Strzelców Konnych.

Dnia 23 sierpnia 1923 roku rozpoczyna szkolenie lotnicze w Bydgoszczy. Trzeba zwrócić uwagę na tę datę – w tym samym roku Zygmunt rozpoczyna szkolenie lotnicze w Wojskowej Sewastopolskiej Szkole Lotnictwa Morskiego. Bracia nic o sobie nie wiedząc, równocześnie skierowali swe kroki do lotnictwa.

Po ukończeniu szkoły lotniczej Józef zostaje porucznikiem i otrzymuje przydział do I Pułku Lotniczego w Warszawie, a później do Pułku Lotniczego w Lidzie. W 1926 roku został skierowany do Paryża na dwuletni kurs Wyższej Szkoły Aeronautyki i Techniki Lotniczej. Po powrocie z Paryża, objął stanowisko referenta technicznego w Departamencie Aeronautyki Ministerstwa Komunikacji, a od marca 1933 roku zostaje pilotem Stacji Doświadczalnej Płatowców Instytutu Badań Technicznych w Warszawie. W tym też roku zostaje awansowany do stopnia kapitana.

Warto zwrócić uwagę na tę datę: 1933 rok. W tym bowiem roku Zygmunt jako lotnik „rozwinął skrzydła” – rozpoczął loty na dalekich przestrzeniach w służbie Zarządu Północnej Drogi Morskiej. W tym roku Józef rozpoczął przygotowania do dalekiego przelotu,

SŁAWNI POLACY

próby pobicia międzynarodowego rekordu odległości dla samolotów turystycznych pierwszej kategorii.

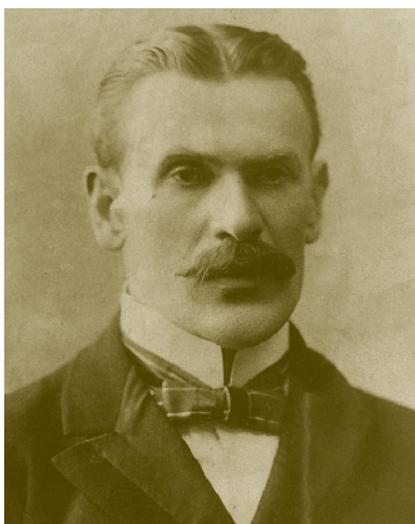
Na samolocie PZL-19 o zasięgu 5000 km pobicie rekordu świata mieściło się w granicach możliwości. Dotychczasowy rekord należał do Francuzów i wynosił 2912 km. Kapitan Józef Lewoniewski zamierzał przelecieć bez lądowania trasę z Warszawy przez Kazań, Świerdłowsk do Omska (3400 km), a przy sprzyjających warunkach do Krasnojarska, co wydłużyłoby trasę do 4600 km.

Władze radzieckie odniosły się do tego projektu życzliwie i zapewniły odpowiednie warunki techniczno-

Arzamasa, gdy samolot leciał na małej wysokości doszło do tragedii. Oto, co powiedział Filipowicz: „Wpadliśmy w chmury deszczowe. Postanowiliśmy lecieć nad chmurami. Zapadły ciemności i pilot orientował się tylko dzięki przyrządom pokładowym. Samolot znalazł się w burzy, z której nie udało się maszyny wyprowadzić. Pamiętam, że nagle samolot wpadł w korkociąg. W obawie, że nie wyjdziemy z niego, zacząłem zapinać spadochron, ale szło to z trudnością, bo siła odśrodkowa była bardzo duża. Z trudem udało mi się zapiąć jedną z szelek spadochronu. Pilot wyłączył silnik. Co było potem,

Kapryśna gwiazda

Aleksander Lewoniewski pojął za żonę Teofilę Biziuk pochodzącą z miasteczka Sokółka na Podlasiu. W 1897 roku urodził się im syn Władysław. W poszukiwaniu lepszego bytu rodzina wyjechała do Petersburga. Tam urodziły się dalsze dzieci: Józef (1899), Zygmunt (1902) i Zofia (1906).



Aleksander Lewoniewski

organizacyjne. Nawigatorem został ppłk Czesław Filipowicz. W końcowym stadium przygotowań polska prasa szczegółowo informowała o uratowaniu amerykańskiego lotnika Jimma Matterna w Jakucji, przez radzieckiego lotnika Zygmunta Lewoniewskiego. Rodzina domyślała się, że to „Zygmuś”, jak go w domu nazywano, a Józef po lekturze gazet powiedział: „to na pewno mój brat. Jak polecę tam, to go spotkam”. Była więc szansa spotkania się braci.

Dnia 11 listopada 1933 roku o godz. 11 czasu warszawskiego, PZL-19 wystartował w Warszawie. Po minięciu Moskwy obrał kurs na Kazań. Po dwóch godzinach lotu od Moskwy w rejonie

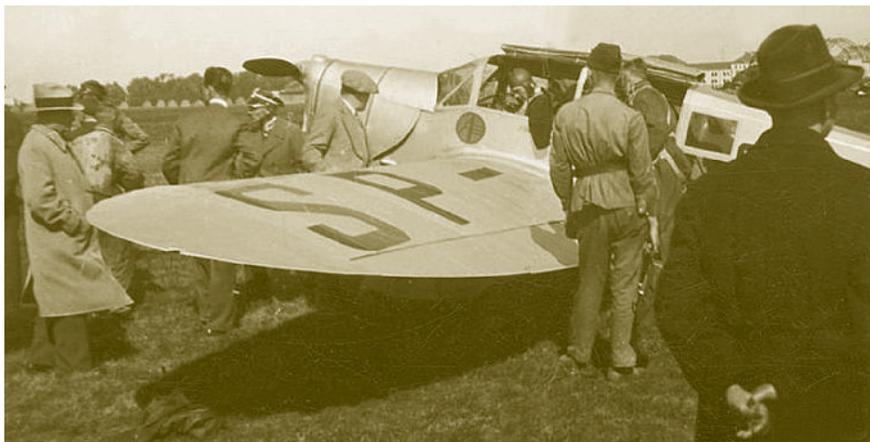


Teofila Lewoniewska z domu Biziuk

nie pamiętam. Ocknąłem się w kabynie rozbitego samolotu”.

Uratowanie się Filipowicza, który został ranny i potłuczony, ale żywy, graniczyło z cudem. Zaalarmowana ludność okoliczna rozpoczęła poszukiwania, w wyniku, których niedaleko wraku samolotu odnaleziono zwłoki kapitana pilota Józefa Lewoniewskiego z częściowo rozwiniętym spadochronem. Zwłoki zostały umieszczone w kostnicy w Jadrinie i stamtąd przewiezione do Kazania, a następnie do Moskwy.

Stosunek ludności i władz wszystkich szczebli w kraju katastrofy najlepiej oddaje ton ówczesnej prasy polskiej. Np.



Przed startem samolotu PZL-19 SP-AHH

Lewoniewskich

Ilustrowany Kurier Codzienny pisał m.in.: „Katastrofa lotników polskich na ziemiach Rosji stała się dla urzędowych czynników sowieckich i szerokich sfer społeczeństwa sowieckiego asumptem do spontanicznych sympatii dla Polski. Zarówno ludność, jak i władze i urzędy starały się najgoręcej zmanifestować swoje współczucie z powodu tak tragicznego zakończenia lotu rekordowego, co przejawiało się w tłumnym udziale ludności w manifestacjach żałobnych u trumny zmarłego lotnika, w czasie uroczystości przy przewożeniu zwłok do Moskwy i wreszcie w samej Moskwie. W Jadrinie, do kostnicy, gdzie spoczywały zwłoki, ludność miejscowa przyniosła olbrzymie ilości kwiatów.

Przy trumnie trzymała straż warta honorowa. Do kostnicy odbywała się prawdziwa pielgrzymka setek ludzi pragnących złożyć pośmiertny hołd lotnikowi. Całe miasteczko Jadrin udekorowano żałobnymi chorągwiemi. Gdy eksportowano zwłoki z kostnicy, ulice były zatłoczone publicznością. Była tam nie tylko z Jadrina, ale także z dwunastu okolicznych kolektywów. Przez całą drogę do Moskwy oddawano trumnie honory wojskowe. Na Dworcu Kazańskim oczekiwali na pociąg przedstawiciele Komisariatu Ludowego do Spraw Zagranicznych, dygnitarze sowieckich władz lotniczych oraz tłumy publiczności.

Wagon ze zwłokami przewieziony zostanie na Dworzec Białoruski, gdzie doczepiony będzie do pociągu pospiesznego do Warszawy. Wieczorem przed odejściem pociągu, odbędzie się ceremonia żałobna, przy której zapowiedziany jest udział urzędowych delegatów sowieckich oraz oddziałów

Armii Czerwonej. Tragiczna katastrofa, która przerwała lot rekordowy PZL-19 znalazła najwyższy oddźwięk w prasie sowieckiej.

Łamy pism przepelniane są obszernymi depeszami o przebiegu katastrofy i szczegółowymi opisami ceremonii przewiezienia lotnika polskiego”.

Kapitana pilota Józefa Lewoniewskiego pogrzebano na Cmentarzu Powązkowskim. Gazeta „Dobry Wieczór” w relacji z pogrzebu napisała, że przybyli „także przedstawiciele poselstwa sowieckiego w osobach m.in. Podolskiego, attaché wojskowego gen. Lepina oraz sekretarza. Delegacja przywiozła wieniec z napisem: «Герою лётчику капитану Леваневскому полномочные представительства СССР».

* * *

W tym czasie, sławny już w ZSSR lotnik Zygmunt Lewoniewski odwiedził na Alaskę odnalezionego w Jakucji amerykańskiego lotnika Matterna i wracając do Irkucka zatrzymał się w Kireńsku nad Leną. Ciekaw wiadomości, udał się do siedziby agencji prasowej. Wziął do ręki depeszę i wśród nich rzuciła mu się w oczy jedna. Z narastającym napięciem i trwogą przeczytał: „13 września (TASS) wiadomość o tragicznej katastrofie polskiego aeroplanu nad Jadrinem, jaka wczoraj dotarła do Warszawy wywołała przynębiające wrażenie.

Wszystkie gazety piszą o przedsięwzięciach radzieckich okazujących pomoc lotnikom”. Wybite było nazwisko tragicznie zmarłego lotnika: L e w o n i e w s k i. Okrutny los brutalnie przerwał lot i uniemożliwił spotkanie braci – lotników, upragnionemu przez Józefa.

* * *

Zygmunt Lewoniewski „nie był stworzony” do bezpiecznego chodzenia po ziemi, co jest naturalną cechą człowieka – w 1923 r. wstąpił do szkoły lotniczej, po jej ukończeniu doskonalił swój kunszt pilota wraz z intensywnym samokształceniem się – interesowały go konstrukcje lotnicze i wszelkie nowinki techniczne. Zauważono to i doceniono. Dłuższy czas był instruktorem – szkolił młodzież lotniczą – ale wreszcie miał dość „latania w kółko”.

W 1933 r. odbył swój pierwszy długi przelot z Sewastopola do Chabarowska. W Jakucji długo poszukiwał i odnalazł zaginionego lotnika USA J. Matterna, a na wiadomości o akcji ratowniczej członków ekspedycji i załogi statku „Czeluskin” (104 osoby) na morzu Czukockim zgłosił się do dyspozycji sztabu ratunkowego zwanego *Komisją Kujbyszewa*. Na jej polecenie w raz z lotnikiem Slepniowem wybrali i zakupili w USA dwa samoloty i nimi wraz z mechanikami Amerykanami udali się do Nome (Alaska), a stąd do bazy ratowniczej w Wankariem.

Niestety, w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, po minięciu Cieśniny Beringa – oblodzony samolot pilotowany przez Lewoniewskiego z najwyższym trudem wylądował z urwanymi płozami podwozia i uległ bardzo poważnym uszkodzeniom, co wyeliminowało go z akcji ratowniczej. Lewoniewski poważnie ranny nie nadawał się do żadnej akcji, ale dzięki jego kunsztowi, on sam i dwóch jego pasażerów ocaliło życie.

Slepniow wystartował nieco później i miał szczęście, bo trafił na lepsze warunki atmosferyczne i wylądował bezpiecznie w Wankariem. W tym czasie ruszył na dobre finał akcji ratowniczej: szóstka kolegów Zygmunta wielokrotnie startując i lądując w bazie „obozu Szmidta”, bez chwili wypoczynku, uratowała wszystkich rozbitków. Warto poznać ich nazwiska: A.W. Lapidiewski (dziadek jego był Polakiem), W.S. Mołokow, N.P. Kamanin, M.T. Slepniow, M.W. Wodopjanow, J.W. Doronin.

Z okazji ich wyczynu Rada Najwyższa ZSSR ustanowiła tytuł honorowy: *Bohater Związku Radzieckiego*, który przyznano po raz pierwszy wyżej wymienionym oraz Lewoniewskiemu, wymieniając go na drugiej pozycji za Lapidiewskim.

Ciąg dalszy na str. 8-9





Zygmunt Lewoniewski

Początek na str. 6

LEWONIEWSKI nie mógł się pogodzić ze swoim pechem – los wyeliminował go z ostatniej zasadniczej części akcji ratowniczej. Czuł się niedowartościowany, smutny i pośpenny, chociaż został doceniony jak jego koleczy.

W związku z tym wydarzeniem poczta ZSSR uświetniła akcję na dalekiej Czukotce serią okolicznościowych znaczków pocztowych. Na dziesięciu znaczkach umieszczono siedmiu pierwszych Bohaterów Związku Radzieckiego – lotników, a na znaczku o nominalnie 10 kopiejek widnieje podobizna Z. Lewoniewskiego.

Po krótkiej kuracji związanej z bardzo „twardym lądowaniem” Lewoniewski zaczął poważnie myśleć o swej idei: przelocie z Moskwy do USA przez Biegun Północny. Zgłosił ten projekt Kujbyszewowi. Wkrótce otrzymał od Stalina propozycję – służbowy wyjazd do Londynu na wystawę lotniczą. Zaproponowano mu zabranie ze sobą żony Natalii, by w powrotnej drodze w ramach tygodniowego urlopu odwiedził rodzinę w Polsce.

* * *

W dniu 11 lipca 1934 roku na Dworzec Główny w Warszawie przyjechał pociąg pospieszny z Berlina. Gdy tylko zatrzymał się i pasażerowie zaczęli wychodzić, młoda kobieta zawiśła na szyi przystojnego, błękitnookiego i elegancko ubranego młodego mężczyzny. Zygmunt Lewoniewski, bo to on był tym mężczyzną nie od razu poznał w urodziwej kobiecie swą siostrę Zofię, którą widział ostatni raz jako dwunastoletnią dziewczynkę i taki obraz zachował w swojej pamięci.

Pani Zofia,
p o m ęż u

SŁAWNI POLACY

Kornacka powiedziała mi, że „Zygmutia” poznała bez wahania.

W rodzinie Lewoniewskich zapanowało wielkie święto i radość z powodu przyjazdu Zygmunta. On zaś pamiętał matkę, jaką zawsze była: kochająca dzieci, konsekwentna i surowa. Dlatego też bohater był przy niej zażenowanym „Zygmutem”, jak go wszyscy w domu nazywali. Jak wspomina pani Zofia, brat przedstawiając matce żonę Natalię sumitował się, że ożenił się bez matczynego błogosławieństwa. „A całą winowajczynią za to zamieszanie byłam ja – mówiła pani Zofia. Bo gdy Zygmunt po poznaniu Natalii napisał

Teofila Lewoniewska była targana sprzecznymi uczuciami: ogromnej radości, że widzi znów syna po tylu latach tak odmienionego, wyrosłego, pięknego, poważnego, mądrego i tak bez reszty oddanego swej lotniczej pasji, i smutku: tak niedawno pochowała i opłakiwała starszego – Józefa, a ten syn – też lotnik. Uśmiechała się też widząc jak Zygmunt troszczy się o żonę, która podobała się teściowej.

Zygmunt ze smutkiem stwierdził, jak bardzo matka postarzała się. Tragiczna śmierć Józefa wywołała paraliż, który częściowo cofnął się – mogła przynajmniej chodzić.

Kapryśna gwiazda

do mamy pocztówkę, że chce się żenić, tak się przestraszyłam reakcji mamy, że bezmyślnie zniszczyłam kartkę nic mamie nie mówiąc. Bałam się, co mama powie, że Zygmuś, taki smarkacz chce się żenić. A ten „smarkacz” już był sławnym lotnikiem i dojrzałym mężczyzną. Nie przyznałam się mamie, że zniszczyłam kartkę i mama o niczym nie wiedziała. Zygmunt czekał na odpowiedź mamy bezskutecznie i w końcu z Natalią pobrali się”.

Szacunek dla matki wyrażał się w każdym geście Zygmunta. „Brat bardzo dużo palił – kontynuuje pani Zofia – dlatego też często wychodził z pokoju przepraszając mamę, krępował się palić przy niej”.



Zygmunt i Natalia Lewoniewscy
w Warszawie

Zygmunt skierował swe kroki na Cmentarz Wojskowy na Powązkach gdzie w obecności całej rodziny złożył wieniec na grobie brata, z napisem na szarfie: „Bratu, polskiemu bohaterowi – lotnikowi Józefowi od brata – lotnika – Bohatera Sowieckiego Związku”.

Z Warszawy rodzina udała się do Sokółki, gdzie Zygmunt z Józefem przyjeżdżali z Petersburga na wakacje do babci. Zygmunt z wzruszeniem oglądał miejsca wakacyjnych dzieciennych zabaw, również starą lipę, z której w raz z Józkiem pozorowali skoki „ze spadochronem”.

Zygmunt przebywał w Polsce tydzień. Prasa Polska rozpisywała się o pobycie lotnika i o nim samym. Na przykład: gazeta „Dzień Dobry” pisała m.in.: „bohater lodowych przestrzeni, dwukrotny zwycięzca zdradzieckich żywiołów Arktyki jest w Warszawie. Przyjechał skromnie bez rozgłosu, aby po wielu latach rozłąki z krewnymi powitać ich. Poznajemy się. Wysoki, o szerokich, atletycznych ramionach blondyn, Lewoniewski mocno ściska dłoń. – Lewoniewskij – mówi z moskiewską, przeciągając samogłoskę „a”. – Czy można z panem mówić po polsku, czy też po rosyjsku? – Można po polsku, ale po tylu latach nie używania języka polskiego, brak mi słów. Wolałbym po rosyjsku. Jestem w Polsce od lat dwudziestu po raz pierwszy. Jeśli chodzi o wrazenia z Polski to trudno mi powiedzieć coś konkretnego. Widziałem ją z okna wagonu i właściwie nie znałem jej zupełnie. W Warszawie jestem po raz pierwszy w życiu. Przyjechałem do Polski w sprawach wyłącznie osobistych, rodzinnych. Jestem niezmiernie rad, że po 17 latach widzę matkę, brata, siostrę. Polskie lotnictwo? Ciekawym je poznać,

ale właściwie mój zupełnie nieoficjalny, a do pewnego stopnia incognito pobyt, wyklucza tę możliwość. Powtarzam – jestem wśród swoich bliskich, jest mi dobrze wśród nich i kropka”.

Pod takimi tytułami jak: „Lotnik Lewoniewski – chluba pilotów sowieckich”, „bohaterski lotnik sowiecki” ukazywały się artykuły prasowe pełne szacunku, czasem z pewnym patosem: „Zygmunt Lewoniewski – sowiecki lotnik, as awiacji arktycznej, człowiek, który ze swego prastarego rodowodu szlacheckiego wyrzucił herb a czynami, bohaterstwem, brawurą kierowcy podniebnych, stalowych ptaków

służbie Ojczyzny, drugi – czerwonej Rosji” tak: „Bo istotnie tak się niezwykle złożyło, że jedni z najsłynniejszych lotników polskich i sowieckich byli rodzonymi braćmi, Polakami z dziada pradziada”. I dalej: „Czy zdobędzie żywioly Arktyki ten Polak z pochodzenia, bohaterski lotnik w cudzej służbie? Czy też z g i n i e (podkreślenie moje – TN) w przededniu zwycięstwa, jak jego brat, kapitan – pilot wojsk polskich?”. Były to słowa, jak się później okazało złowróżbne.

Jak wspomina pani Zofia, Zygmunt był w Polsce po raz drugi w 1936 r. przejazdem z USA. Pobyl krótko, był to okres intensywnych przygotowań

Moskwa – San Francisco przez Biegun Północny” oraz nadruk nowego nominału „1 R” (tzn. jeden rubel). W wytwórni znaczków popełniono błąd na części z nich w nazwie San Francisco napisano małe „f”. Błąd szybko skorygowano, ale nieduża partia znaczków z błędem poszła „w świat” i jest rarytasem filatelistycznym.

Wśród przesyłek była kartka pocztowa od Związku Filatelistów ZSSR zaadresowana do Prezydenta USA – T.D. Roosevelta. Przygotowania do tego lotu relacjonowała prasa polska. „Kurier Poranny” pisał m.in. „Znakomity lotnik sowiecki, Polak z pochodzenia przygotowuje obecnie wielki lot z Moskwy do San Francisco. Lotnicy sowieccy mają najwięcej szans do usunięcia wszelkich trudności technicznych lotów podbiegunowych i czynienie ich dostatecznie bezpiecznymi nawet do przewozu poczty i pasażerów.

Wystartowali. Obciążony zapasami paliwa samolot *ANT-25* nabierał wysokości kierując się na północ. Lot przebiegał normalnie, ale już od Półwyspu Koła uwagę zwrócił zaciek oleju na lewym skrzydle. Wyciek powiększał się, olej osiada również na szklach kabiny utrudniając widoczność, a rozgrzany silnik powodował dostawanie się do kabiny duszącego dymu.

Na dramatyczny rozkaz Lewoniewskiego samolot zawrócił z dużym zapasem paliwa i wylądował na lotnisku koło Leningradu.

Pech. Załogę wezwano na Kreml. Przedsięwzięcie, któremu nadano duży rozgłos międzynarodowy zakończyło się poważną porażką lotnictwa ZSSR.

Lewoniewski był ponury, przybity, podminowany, ale opanowany. Na pytanie Stalina: „Co będziemy dalej czynić? Jak myślicie, towarzyszu Lewoniewski?” Zygmunt odpowiedział, że jednak przelot przez Biegun na płatowcu jednosilnikowym jest niemożliwy, a co się tyczy *ANT-25*, to zła maszyna, zarzucił nawet konstruktorowi szkodnictwo. Tupolew zasłabł. Dalszy ciąg posiedzenia przebiegał już spokojnie. Bajdukow oświadczył, że *ANT-25* jest jego zdaniem maszyną niezłą i po przeglądzie, analizie przyczyn niepowodzenia i szeregu innowacji można z powodzeniem próbę ponowić. Ustalono, więc że Lewoniewski z Lewczenko pojadą do USA zapoznać się z tamtejszą techniką lotniczą i ewentualnie kupić samolot wielosilnikowy, a Bajdukow zajmie się *ANT-25*.

Dokończenie na str. 10-11

Lewoniewskich



Samolot ANT-25-2 (RD)

zdołał zaszczytny tytuł nowej Rosji: Bohatera Związku Sowieckiego – bawi w Warszawie Zygmunt Lewoniewski – znowu usłyszeliśmy o nim wtedy, gdy cały świat z pływającej kry pod nazwą „obóz Szmida” podano sygnał *SOS* ogólne wrażenie o nim: jest lotnikiem z powołania znalazł sobie piękny zawód, jest oddany mu całą duszą sercem, w Sowietach znalazł swoją ojczyznę, ulokował swój talent, entuzjazm, serce i znowu duszę. Z matki Polki, z ojca Polaka stał się przedstawicielem kategorii „ludzi stamtąd”. Takim jest Zygmunt Lewoniewski, czyli Sigizmund Liewaniewskij”.

Jedną z gazet nawiązując do możliwości agresji Japonii pisała: „Jeżeli lotnictwo Sowieckie na Dalekim Wschodzie wyposażone jest w taki materiał ludzki, jakiego prób dostarczyli Lewoniewski i Wodopjanow, to nie można się dziwić dowództwu japońskiemu, że kluczy i zwleka ze swoim tygrysim skokiem”.

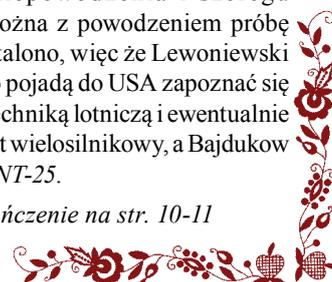
Gazeta „Dzień Dobry” po upływie dwóch lat od pobytu lotnika w Polsce pisała bez złośliwości, pt: „Jeden w

do przelotu z Moskwy do Stanów Zjednoczonych – przez Biegun Północny. Cieszył się, gdyż po tym wyczynie miał obiecany miesiąc urlopu i auto do dyspozycji, będzie mógł, więc pobyc dłużej u rodziny w Polsce.

* * *

Pomysł Zygmunta o pionierskim przelocie z Moskwy do USA przez Biegun Północny materializował się. Został on wezwany na Kreml. Tam oświadczył, że w wyniku badań, przemyśleń, rozmów ze specjalistami techniki lotniczej, badaczami Arktyki, meteorologami, przelot taki jest możliwy. Wybrał samolot jednosilnikowy *RD (ANT-25-2)* konstrukcji A. Tupolewa. Wraz z Lewoniewskim ma polecieć G. Bajdukow – drugi pilot i W. Lewczenko – nawigator. Termin startu wyznaczono na 3 sierpnia 1935 r.

Na pokład samolotu zabrano pocztę. Koperty i kartki pocztowe ofrankowano znaczkami pocztowymi z serii „Bohaterowie” – z portretem Lewoniewskiego. Na tym znaczku wybito nadruk okolicznościowy: „Przelot



Początek na str. 6

TAK, więc powstały dwie koncepcje ponownej próby przelotu przez Biegun: maszyną jednosilnikową i maszyną wielosilnikową. Samolotem ANT-25 zainteresował się również Walery Czkałow – doskonały pilot oblatywacz. Uczynił ukłon w stronę Lewoniewskiego ze względu na jego autorstwo pomysłu przelotu przez Biegun, proponując mu dowództwo ekipy. Trzecim członkiem załogi miałby być Bajdukow. Lewoniewski odmówił konsekwentnie przygotowując koncepcję przelotu samolotem wielosilnikowym. Równocześnie, niezależnie od pobytu Lewoniewskiego w USA, testowany był w Moskwie czterosilnikowy samolot konstrukcji Bołchwinowa, który skupił w swoim biurze konstrukcyjnym grupę młodych i utalentowanych inżynierów. Symbolem roboczym maszyny był DB-A (*дальний бомбардировщик* – bombowiec dalekiego zasięgu).

W konstrukcji dokonano szeregu nowych rozwiązań, tworząc jakościowo nowy samolot. Miał on duże rozmiary: rozpiętość skrzydeł 40 m, ich powierzchnia 230 m. kw. Pokrycie stanowiła profilowana blacha aluminiowa, a szereg rozwiązań zmniejszył masę maszyny (pomimo jej dużych rozmiarów), dużo uwagi poświęcono zwiększeniu zasięgu i pułapu. Silniki rozwijały moc po 850 KM każdy. Próby były wykonywane od wiosny 1935 r. a pilot oblatywacz Kastanajew stwierdzał, że samolot jest doskonały w manewrowaniu i dobrze „słucha” pilota. Konstruktorzy dążyli do tego, by maszyna mogła przelecieć 7,5 – 8 tysięcy km z dwoma tonami ładunku. W wyniku badań i prób okazało się, że samolot może przelecieć 7 tysięcy kilometrów bez lądowania z prędkością 200 – 220 km/h na pułapie 6000 metrów. Pracowano nadal nad zwiększeniem zasięgu. Na te czasy były to parametry znakomite.

Lewoniewski dobrał załogę: drugi pilot – Mikołaj Kastanajew, nawigator – Wiktor Lewczenko, mechanicy pokładowi – Grigorij Pobieżymow i Nikołaj Godownikow, radio telegrafista pokładowy – Nikołaj Gałkowski.

21 maja 1937 r. samolot Wodopianowa, a w ślad za nim trzy kolejne maszyny wylądowały na „czapie Ziemi” – Biegunie Północnym. Wyszadzone na lód ekspedycję pierwszej polarnej stacji ze sprzętem i wyposażeniem. Zadaniem stacji była obserwacja meteo, prognozy, łączność radiowa z samolotami i obsługa nawigacyjna.



Załoga samolotu DB-A N-209

Kapryśna gwiazda

18 czerwca 1937 r. wystartował w Moskwie ANT-25 i przez Biegun Północny dotarł 20 czerwca do Portland w USA z Czkałowem i załogą, a Michaił Gromow na takiej samej maszynie w locie trwającym 12 do 14 lipca wylądował z załogą w San Jacinto w pobliżu Los Angeles.

Start maszyny Lewoniewskiego wyznaczono na 12 sierpnia godz. 18:15 i nadano jej symbol N-209. Start odbył się punktualnie. A lądowanie przewidziano w Fairbanks w USA. Ogłuszający ryk ciężko pracujących silników malał w miarę oddalania się maszyny, aż plamka samolotu zniknęła z horyzontu a na lotnisku Szczokłowskim zapanowała cisza.

W czasie trudnego startu (duży ciężar całkowity maszyny w związku z zapasem paliwa dla czterech silników) oraz w pierwszej fazie lotu za sterami samolotu siedział Kastanajew, znający maszynę „od podszewki”. Lot przebiegał prawidłowo. Z pokładu N-209 płynęły depeche: „wysokość 2600 m. od trzech godzin towarzyszy nam noc, Lewoniewski i Kastanajew prowadzą samolot według przyrządów, wszystko w porządku”. A już po północy, 13 sierpnia czasu moskiewskiego „jesteśmy nad morzem Barentsa. O godz. 5:43 samolot osiągnął 6000 m a załoga działa w maskach tlenowych”. O godz. 13:40 „osiągnęliśmy Biegun. Pułap 6000 m. temperatura – 35 stopni C. Wszystko w porządku”. O godz. 14:32 z pokładu N-209 nadano, że prawy skrajny silnik przestał działać a pułap samolotu obniżył się do 4600 m, przy dużym zachmurzeniu.

Samolot zużył niecałą tonę paliwa i mógł kontynuować lot na trzech silnikach. Regularna łączność radiowa zaczęła szwankować. O godz. 15:58 radiostacja na Przylądku Szmida odebrała zagadkową

depezę: „jak mnie słyszycie? RL (symbol radiostacji). Czekaście...” Od tego czasu wszelka łączność z załogą została przerwana, a w Fairbanks tłumy ludzi bezskutecznie oczekiwały Lewoniewskiego.

Wszczęto energiczne poszukiwania na dużym obszarze Arktyki. Udział w nich wzięły samoloty radzieckie (wszyscy koledzy Lewoniewskiego), amerykańskie, kanadyjskie a nawet australijski lotnik Wikins, który poszukiwał zaginionych lotników do końca akcji.

Wszystkich zelektryzowało tajemnicze słowo „czekaście”, po którym nastąpiła cisza.

Po dziewięciu miesięcznej energicznej akcji poszukiwawczej rząd ZSSR postanowił przerwać poszukiwania, uznać załogę N-209 za zmarłą a rodziny lotników otoczyć opieką.

Do Warszawy przysłała wiadomość o tragedii N-209 i śmierci Zygmunta. Był to cios nie do zniesienia dla matki – starszej, schorowanej kobiety. Paraliż dotknął ją ponownie i przykuł do łóżka do śmierci.

Ambasador ZSSR w Warszawie osobiście złożył Teofili Lewoniewskiej i całej rodzinie wyrazy współczucia i zapytał, w czym można pomóc. Oznajmił również, że decyzją jego rządu została jej przyznana renta specjalna w wysokości 900 zł polskich i będzie wypłacana raz w kwartale. „Mama była wzruszona, renty początkowo nie chciała przyjąć” – mówiła pani Zofia. Gdy Niemcy hitlerowskie napadły na Polskę w 1939 r. sytuacja rodziny Lewoniewskich-Kornackich uległa dramatycznemu pogorszeniu. Mąż pani Zofii – kapitan Wojaka Polskiego, też lotnik, brał udział w kampanii wrześniowej i słuch o nim zaginął. Nie wiadomo jeszcze, że został internowany w Rumunii.



W listopadzie 1939 r., w czasie likwidacji Ambasady ZSSR w mieszkaniu Lewoniewskich pojawił się mężczyzna z walizeczką. Według relacji pani Zofii człowiek ten zapytał, czy nie ma obcych ludzi w mieszkaniu? Po czym położył na stole walizeczkę, otworzył i poprosił o zamknięcie drzwi od wewnątrz. „Sytuacja jak w filmie – relacjonowała pani Zofia – w walizeczce były pieniądze, polskie złotówki i niemieckie Reichsmarki. Było tego na polską walutę 200 000 złotych. Pan ten powiedział, że jest z radzieckiej Ambasady i przyniósł jednorazową odprawę dla pani Teofili, ponieważ dalsza wypłata renty będzie niemożliwa

Drogi życiowe braci zbliżały się i oddalały. W 1923 r. nic o sobie nie wiedząc, obrali lotnictwo, jako pasję i zawód. W 1933 r. Józef cieszył się z możliwości spotkania z bratem, do którego nie doszło. Obaj zginęli śmiercią lotnika prawie w tym samym wieku.

Rozmawiając z panią Zofią siedzimy w pokoju udekorowanym niczym muzeum lotnictwa. Oglądamy paszport Józefa nr. 308383 wiza radziecka i stempel wylotu 11 września 1933 r., spis rzeczy osobistych znalezionych przy zwłokach Józefa i spisanych cyrylicą ołówkiem kopiowym, uszkodzony zegarek na rękę i inne. Moją uwagę zwraca duży wycinek z czasopisma

Józef miał romantyczne usposobienie – był lotnikiem zawiadką. Gdy mieszkaliśmy w Sokółce a Józef służył w Lidzie, nie mógł sobie odmówić przyjemności podokazywania nad rodzinnym domem – beczi, korkociągi – a mama mdlała ze strachu o syna”.

Z ubawieniem kontynuuje pani Zofia, że gdy Józef umówił się z narzeczoną tuż przy Moście Poniatowskiego w Warszawie słowa dotrzymał przelatując swoim RWD między przęsłami mostu jak Czkałow w Leningradzie. „Spotkała go kara – mówi pani Zofia – roztrzęsiona dziewczyna przy najbliższej okazji połamala parasolkę na jego plecach”. Pani Zofia kategorycznie nie zgadzała się z opinią o Zygmuncie pechowcu, choć opinia pechowca w niczym nie umniejsza wielkości tego lotnika, jako człowieka i fachowca wzbogacając jego legendę.

Redaktor Ryszard Badowski zwrócił uwagę w swoim opracowaniu na ciekawy a nawet bulwersujący szczegół: na znaczkach z serii „Bohaterowie” wydanej w 1934 r., pod każdym portretem lotnika są umieszczone gałązki wawrzynu symbolu chwały. Tylko portret Lewoniewskiego ozdobiony jest i gałązką wawrzynu i gałązką mirtu – symbolem żałoby. Zapytany o źródło tej pomyłki projektant znaczków Zawjałow nie potrafił wyjaśnić skąd się to wzięło.

Do legendy Zygmunta Lewoniewskiego dołączyć należy ostatnie słowo depeszy „czekajcie”. Do dzisiaj jest to zagadką, budzi domysły, hipotezy. Zagadkowa tragedia, zagadkowy brak jakiegokolwiek śladu nie pozwalają na wyjaśnienie okoliczności tragedii. Ta zagadkowość wzbudzała również w społeczeństwie rosyjskim oprócz ogromnego zainteresowania również, jak to bywa, różne, nawet absurdalne plotki, do których nie ma potrzeby się odnosić.

Jedną z poważniejszych hipotez na temat tragedii jest taka a jej autorem jest konstruktor N-209, że bardzo zła pogoda zmusiła lotników do wzbicia się na skrajny pułap możliwej do osiągnięcia wysokości. To doprowadziło do sforsowania silników i uszkodzenia jednego z nich. Lecąc na trzech silnikach samolot musiał wejść w chmury i obmarznąć a przelazł jeszcze bardziej zaczął tracić wysokość.

Dominuje opinia, że obciążony i gwałtownie oblodzony samolot utracił zdolności aerodynamiczne, runął, przebił pokrywą lodu i pogrążył się w otchłani Oceanu Lodowatego wraz z załogą.

mgr Tadeusz NOWOSIELSKI

Lewoniewskich

z powodów obiektywnych. Doradzałyby te pieniądze przeznaczyć na zakup nieruchomości, bo jest sytuacja wojenna i pieniądze tracą wartość. Zaproponował swoją pomoc i samochód do dyspozycji”. Z rady tej skorzystano i po kilku dniach poszukiwań zakupiono willę drewnianą w Konstancinie koło Warszawy, którą przystosowano do zamieszkiwania przez cały rok. Nazwano ją „Zygmusina” w związku z pamięcią o tragicznie zmarłym lotniku: synie, bracie i wujku. Tam zamieszkała cała rodzina Zygmunta. Willa ta stoi tam do dzisiaj, przy ulicy Matejki.

* * *

Wśród kolegów lotników i ludzi związanych z lotnictwem Zygmunt uważany był z wybitnego lotnika z niezwykleymi walorami intelektualnymi i moralnymi, ogromną pracowitością i ambicją, obciążonym pechem.

Czkałow określił go „To był wielki lotnik. Jego a nie moją ideą był przelot przez Biegun Północny. On zginął nie osiągając celu. W naszym środowisku nazywaliśmy go pechowcem i on o tym wiedział. Niebo poskramiają śmiali i uparci. I takim był Zygmunt”.

Bajdukow wspominał „był człowiekiem surowym, zamkniętym w sobie, wymagającym, niekiedy ostrym. Nie pił. Nie interesowały go kobiety. Stworzony był do wielkich czynów i nie było wstanie go z raz obranej drogi zawrócić”.

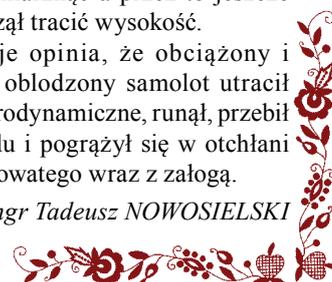
W podobnym tonie wypowiadał się o nim jego uczeń a potem serdeczny druh Anatol Lapidiewski. Były to opinie reprezentatywne dla całego środowiska lotniczego. Poza tym Zygmunta i Józefa otaczała legenda i łączyły różne niezwykle okoliczności.



Józef Lewoniewski

przedwojennego „Świętowit”, w ramach na ścianie. Na zdjęciu przyjaciele lotnicy: kpt. pilot Franciszek Żwirko i Józef Lewoniewski – jeszcze porucznik pilot. Przed nim stolik, na nim talia kart. Pani Zofia zwraca moją uwagę: tylko jedna z kart jest obrócona obrazkiem do góry jest nią as trefl symbolizujący śmierć. Redakcja opisała zdjęcie przyjaciół „Twarze z zaświatów”. „Jak omen, co zaciążył na losach obydwu przyjaciół – mówi moja rozmówczyni – Żwirko zginął śmiercią lotnika w 1932 r., a brat rok później.

Cała nasza rodzina to lotnicy. Najstarszy brat Władysław służył w lotnictwie w armii carskiej, w 1914 r. w wyniku kraksy samolotu połamane zebra i został zwolniony z wojska – został w końcu farmaceutą. Mój mąż był kapitanem pilotem. Syn mój starał się do szkoły lotniczej, ale nie zgodziłam się, zniszczyłam wszystkie papiery – dość tragedii w rodzinie.



Muzeum Ziemiaństwa

Zespół dworsko-parkowy

W malowniczej ziemi mazowieckiej w powiecie siedleckim znajduje się uroczne miejsce, które przenosi nas w minioną epokę, kiedy to dwory zamieszkiwała okoliczna szlachta.

W zadbanym parku ze stawem stoi dwór szlachecki klasycystyczny z typowym gankiem z kolumnami. Obok w budynku zapewne dawniej

zarówno kredens jak i stół był identyczny w domu moich dziadków...

A teraz odrobinę historii

Dzisiejsza miejscowość o nazwie Dąbrowa do lat 30. XX wieku nazywała się Duplewice. Fakt zmiany nazwy został odnotowany w Obwieszczeniu Ministra Spraw Wewnętrznych Felicjana Sławoja Składkowskiego z dnia



Dwór w Dąbrowie

gospodarczym znajduje się biuro, sklepik i sala przeznaczona na sezonowe wystawy.

Dwór urządzony tak, jakby przed chwilą wyszli z niego mieszkańcy, którzy zaraz powrócą. Uroczy gabinet, kancelaria, pokój pani domu, jadalnia, sypialnia i łazienka... Sprzęty z przed lat przelomu XIX i XX wieku. Dla mnie bardzo bliskie, bo

17 października 1930 roku. Podobno inicjatorem zmiany nazwy był lekarz Jan Dąbrowski.

Nazwa Duplewice pojawia się w znanych obecnie dokumentach pisanych od XV wieku.

Wieś należała wówczas do rodziny Grotów herbu Rawicz. Ich protoplastą był rycerz o imieniu Grot wzmiankowany w 1452 roku,



W dawnych czasach



Jakub Dobrzyński

o którym wiadomo, że był właścicielem pobliskiego majątku Tokary i sprawował urząd wojskiego drohickiego. Po nim dziedziczyła wdowa Anna oraz ich syn – Leonard (1475 r.).

Nie zachowało się zbyt wiele dokumentów szczególnie z XVI-XIX wieku i nie wszystkie są jeszcze przebadane.



Rozalia Dobrzyńska

Był to klasycystyczny parterowy, murowany obiekt pokryty czterospadowym dachem. Na osi posiadał portyk wglębny z dwiema kolumnami toskańskimi. Obok dwa lata później (1852 r.) wzniesiono także murowaną, parterową oficynę nakrytą również czterospadowym dachem z wejściową wnęką ujętą parą półkolumn.



Oficyna

Z dokumentu 1570 r. dowiadujemy się, że ówczesnymi właścicielami wsi byli Jan i Stanisław Grotowie, synowie Bartłomieja Grota – wojskiego mielnickiego, chorążego drohickiego i mielnickiego oraz Anny z Raczków.

Znacznie więcej wiadomości o Duplewicach pochodzi z XIX wieku. Wiadomo, że dwór został wzniesiony dla rodziny Dobrzyńskich w 1850 roku.

W drugiej połowie XIX w. Duplewice należały do dóbr łysowskich. Ich właścicielami byli Jakub Dobrzyński i jego żona Rozalia z Kłopotowskich.

W 1890 roku w sąsiednim dworze w Łysowie, jako gubernator pracował Stefan Żeromski (1864-1925) – późniejszy wybitny pisarz polski.

Do 1909 roku majątkiem zarządzali Dobrzyńscy.

W 1911 roku Duplewice nabyli Ignacy Fonberg z żoną

w Dąbrowie



**Zofia z Grabskich
Kirkor-Kiedroniowa**

Zofią z Łuniewskich. Majątek liczył 400 ha gruntów ornych i 100 ha lasów. Uprawiano pszenicę, żyto i rzepak. W stajni trzymano około dwudziestu koni. Było to nowoczesne gospodarstwo z traktorem i innymi maszynami, a dwór oświetlano energią elektryczną z siłowni wiatrowej.

W okresie międzywojennym hodowano krowy mleczne rasy holenderskiej a staw przy dworze zarybiono. Był też duży sad owocowy z drzewami jabłoni, grusz, wiśni i czereśni i krzewami owocowymi oraz warzywnik.

Podczas II wojny światowej dwór stał się ostoją dla ukrywających się żołnierzy AK. Zaopatrywał on w żywność oddziały partyzanckie działające

w okolicy. W 1944 roku NKWD aresztowało Ignacego Fonberga i przez półtora roku przetrzymywano go w siedleckim więzieniu. Był on ostatnim właścicielem dworu. Majątek rozparcelowano, a rodzina musiała opuścić Dąbrowę.

Od 1945 roku w obiektach mieściły się szkoła i przedszkole.

W 2011 roku, gmina przekazała zespół dworsko-parkowy województwu mazowieckiemu z przeznaczeniem na cele statutowe Muzeum Regionalnemu w Siedlcach. Obiekt został wyremontowany i przygotowywany do nowej funkcji. Równoległe trwały prace nad uporządkowaniem parku. Po zakończeniu rewaloryzacji cały kompleks udostępniony został zwiedzającym.

Jest to niezwykle miejsce. Przewodnicy profesjonalni a i jest możliwość wypoczynku na facjacie. Muzeum prowadzi działalność edukacyjną propagującą zwyczaj szlacheckie i życie we dworze.

Jabłka tradycyjne z sadu, przepyszne kosztele i malinówki – „smak dzieciństwa”.

Warto zatrzymać się w tym urokliwym miejscu.

*Iwona ZAWISZA-
CHRZANOWSKA*



Sypialnia



Pokój pani domu



Stolik



Jadalnia



Gabinet



Łazienka



Сегодня мы впервые выходим в море на нашем новейшем лайнере. Первый самостоятельный шаг: трасса Триест – Венеция! Перед выходом судна в рейс предстоят торжества с участием дипломатических представителей нескольких государств. С самого утра на палубе крутятся киношники, репортёры, журналисты... По случаю выступлений дипломатов предусмотрено исполнение национальных гимнов и в соответствующий момент – подъём их государственных флагов. Судно украшено флагами расцвечивания. Весь этот морской ритуал исполняется с итальянской пылкостью и польским гостеприимством.

К завершению этого рейса готовится выпуск памятной медали, отчеканенной в честь того огромного шага, который мы сделали на море. От ничего – к великолепнейшему современному трансатлантическому лайнеру!

Со вчерашнего дня меня охватывало смятение и переполняла гордость. Эти чувства не покидали меня с того момента, как капитан вручил мне три машинописных листа со словами:

– Значит, вам предстоит проследить за тем, чтобы всё прошло по инструкции и **НАИЛУЧШИМ ОБРАЗОМ!** Значит, вы будете кем-то вроде церемониймейстера.

Инструкция содержала скрупулёзно составленный план предстоящих торжеств с указанием часов и минут, схему построения и форму одежды команды, расстановку гостей, очерёдность выступлений и связанное с этим исполнение гимнов, подъём флагов и т. д. и т. п. Синхронизация всего этого и должна была произвести безусловный эффект.

Взяв в руки машинописные листки, я вспомнил первое такого рода поручение, полученное от капитана, когда я был ещё шестым офицером на «Полонии». Мне было предложено сделать табличку для занесения координат судна на полдень каждых суток и количества пройденных миль в рейсе Гдыня – Нью-Йорк.



ЗНАЧИТ

В тот момент слова «наилучшим образом», прозвучавшие в завершение поручения, не вызвали в моём сознании ощущения особых требований к изготовлению таблички. Я быстро разметил листок канцелярской бумаги, мягким штурманским карандашом расчертил рубрики и добавил графу поправки показаний часов в минутах. То, что можно было бы нанести рамку, мне даже в голову не пришло. Пришпилив табличку кнопкой на стенд в главном холле, я посчитал работу исполненной.

Через несколько часов я уже превосходно справлялся с исполнением такой же таблички, но на листе наилучшего чертёжного ватмана, выклянченного у старшего механика, при помощи трафаретов, рейсфедеров и флакона лучшей китайской туши «Жемчужина». Изящные символы географической широты и долготы я скопировал с роскошно изданной карты, найденной в судовой библиотеке. Табличка была заключена в рамку из трёх линий различной толщины.

В рубрики этой таблички я затем вписывал как можно старательней в течение всего рейса количество пройденных миль независимо от степени качки или толчеи окружающих меня пас-

сажиров, ожидавших оглашения числа миль, как номера лошади, выигравшей забег. Ставки иногда были достаточно высоки.

Когда приходилось заменять предшествующую карточку на свой новый шедевр, я и сам приходил в восторг. Этим же вечером на вахте я услышал мнение капитана:

– Значит, вы, оказывается, способны изготовить табличку «наилучшим образом»!

Слово «наилучшим», как и все остальные было процежено капитаном сквозь плотно стиснутые зубы, но с особым нажимом на «у». Любое его распоряжение следовало исполнять точно и чётко, как отданный приказ.

На первых порах мы не придавали значения всей этой чёткости, радуясь услышанному слову «значит» и подчёркнутому «у» в слове «наилучший». Офицеры, которым не удалось этого понять, списывались с судна с обидой и сожалением, что капитан им не доверяет. Многих из них раздражала обязательность доклада о выполнении приказаний. «Журнал распоряжений на ночь» был, по их мнению, документом, ставящим под полное сомнение доверие капитана к нашим профессиональным знаниям. Удручали их заносимые в журнал



Теплоход «Пилсудский»

КАПИТАН



*Халина Станкевич, супруга ЗНАЧИТ КАПИТАНА
(дама с собачкой)*

распоряжения, такие как, к примеру, приказ разбудить капитана ночью и доложить о том, что «открылся» огонь маяка, лежащего на нашем курсе, или же указание времени, когда следует разбудить капитана, если маяк «не открылся». Слова «наилучшим образом», добавляемые иногда к распоряжению, «добивали» этих офицеров, и так уже раздосадованных самим приказом.

Ни в порту, ни в море, начиная с восьми утра, ни один из палубных офицеров не мог оставаться небритым. Невозможно было себе представить, чтобы кто-нибудь из офицеров находился в форменной одежде, отличной от той, что была на капитане! Офицеров, выходящих на вахту с восьми утра, старший офицер предупреждал через рулевого о форме одежды. Если в течение дня капитан по случаю жары или холода решал сменить синий китель на белый или белый на синий, все офицеры, принимающие вахту на мостике, были уже соответственно одеты.

Всё находилось в своих рамках. Любой служебный разговор капитана на судне был облечён в рамки. При встрече капитан отдавал честь первым. После окончания разговора он благодарил и отдавал честь каждому одинаково чётко.

Даже частная жизнь капитана, если её приходилось на судне выставлять на показ, облакалась в незыблемые рамки. Двухнедельные рейсы «Полонии» на

Палестинской линии прекрасно способствовали дотошному изучению его обыкновений.

Жена капитана длительное время проживала в Хайфе и почти всегда присутствовала при выходе судна в море. Если «Полония» отходила от мола, сцена прощания всегда выглядела одинаково. Капитан после команды об отдаче последнего швартова переходил на крыло мостика, высовывался в поднятое окно нокгауза, снимал головной убор, держа его на манер рыцарского шлема, и громко кричал стоящей на молу жене:

— Халина! Значит, как договорились!

После этого капитан надевал головной убор, переходил на середину мостика и полностью переключался на управление судном.

Таким образом капитан прощался исключительно с женой. Этот образ прощания в первое время нас забавлял, как и слово «значит», услышанное впервые. С течением времени мы стали замечать в этом прощании верность выбора момента, порядок в последовательности действий и даже рыцарство!



Судоверфь Монфальконе

Для тех, кто с капитаном сжился, взаимопонимание при исполнении совместных обязанностей всё больше сглаживало вероятность возникновения конфликтных ситуаций. Мы были огорчены, узнав, что Значит Капитан отбывает в Монфальконе на строительство нового трансатлантического лайнера. Через несколько дней после получения этого известия капитан предложил нам вместе с ним перейти на новостроящееся судно.

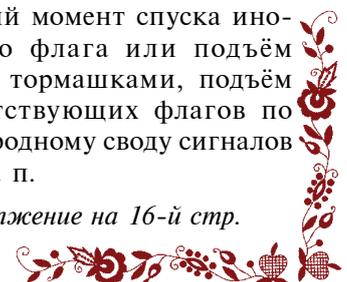
С этого момента отношение к нам капитана решительно изменилось — перестал он реагировать на наши недочёты. Мы оказались в положении более затруднительном, чем когда нам делались замечания. Теперь после слов «наилучшим образом», добавленных к распоряжению, совершить ошибку или допустить оплошность становилось невозможно. Поэтому, держа в руках напечатанную на машинке программу действий, я понимал, что все трудности должны быть учтены, а возможные неожиданности — исключены.

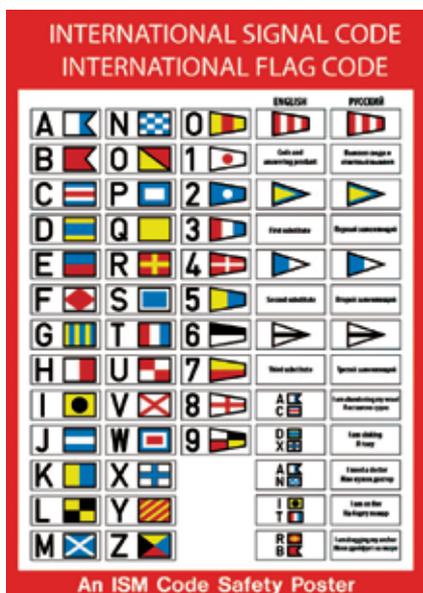
* * *

Все мы, от капитана до юнги, облачённые в безукоризненно белую форменную одежду, с гордостью участвуем в торжествах первого выхода в море первого польского современного пассажирского лайнера. Мы поглощены одной единственной мыслью — не совершить бы промаха, который выставил бы нас на посмешище! Ляпсус допустим завтра, послезавтра, но никак не сегодня, в первый день.

Мы опасаемся вовсе не навигационных ошибок, которые невозможны, а, прежде всего, тех малых, на первый взгляд незначительных «накладок», остающихся в истории как анекдоты, и запоминающихся с такой же охотой, как и славные морские битвы. А возможных «накладок» огромное множество: неудачно выбранный момент спуска иностранного флага или подъём его вверх тормашками, подъём несоответствующих флагов по Международному своду сигналов и т. д. и т. п.

Продолжение на 16-й стр.





Флаги Международного свода сигналов

Начало на 14-й стр.

О ВСЕХ судов в порту смотрят на нас, бинокли со всех судов направлены в нашу сторону и следят за каждым движением на палубе, за каждым поднятым сигналом или флагом.

Руки рулевых дрожат при ввязывании в фал сигнальных флагов. Флаги должны быть ввязаны таким образом, чтобы в мгновение ока «раскрыться» при поднятии до места, из тёмных комков превращаясь, наподобие фейерверков, в трепещущие цветные буквы, которые посвящённые воспринимают, как целые предложения. Спускаться же они должны молниеносно, как только «переговаривающееся» с нами судно ответит: «ясно». Государственные флаги, поднимаемые над судном, обязаны реять, а не запутываться вокруг своего фала. Не принимаются такие оправдания как «сорвался», «запутался», «ошибочно».

Все проходящие мимо суда приветствуют «Пилсудского» рёвом гудков, свистками и гаммами разноцветных сигнальных флагов, поздравляя нас. Все с симпатией и интересом относятся к нашему новому судну, которое через несколько часов начнёт писать форштевнем историю своей жизни по морям и океанам всего света!

Все эти переговоры с судами и всевозможные приветствия отсутствуют на машинописных страницах, вручённых мне капитаном.

Они принадлежат к



ЗНАЧИТ

веками сложившемуся ритуалу *Maidentrip* – первому плаванию судна, выходящего в свой первый самостоятельный рейс.

Пока что на «Пилсудском» всё идёт чётко, как на старых «сокровищах». В конце концов, содержание машинописных листов было исчерпано полностью.

– Приготовиться к отходу!

По телефону поступают доклады, что бак и корма «чисты». Рукоятки машинных телеграфов устанавливаются, наконец, на «полный вперёд». Подсвеченные синим светом стрелки тахометров показывают максимальные обороты обоих гребных винтов.

С правого борта растворяется в дали верфь Монфальконе, где было рождено наше судно. Первая стоянка запланирована в Венеции, городе влюблённых, Мекке новобрачных, несколько пар которых мы приняли на борт.

Эти несколько часов пути из Триеста в Венецию – продолжение работы по прочтению полощущихся на ветру слов, расцветающих над палубами проходящих судов. С момента отдания швартовов всё пока что идёт чётко, нам всё удаётся обслуживать, несмотря на то, что каждая мелочь здесь для нас внове.

На штурвале сменяется рулевой Ян Доминик, как и все мы, пришедший с «Полонии». Его место занимает присланный из Гдыни несколькими днями ранее рулевой Сербиста. Уже через мгновение он глазами даёт понять, что ему непонятен компас системы Спер-

ри. На «Полонии», правда, был гирокомпас системы Аншуга, но Сербиста видит гирокомпас вообще впервые. Он показывает пальцем на диск репитера гирокомпаса, установленного почти вертикально и шепчет:

– Почему он..? Почему он..? – не получается у рулевого подобрать соответствующего слова, чтобы выразить своё удивление и возмущение. – Почему он такой «дикий», пан поручник?

Диски всех магнитных компасов располагаются горизонтально, а гирокомпасов – наклонены почти на шестьдесят градусов. Магнитные компасы немые, а гирокомпасам всегда есть что «сказать». Тише или громче, быстрее и медленнее, но они постоянно «вещают». В такой день, как сегодняшний, это особенно действует на нервы! Репутация Сербисты, как безупречного рулевого, оказывается под сомнением. Гирокомпас для него – такое же открытие, как для Колумба – индейцы. То есть – дикий!

– Я предпочитаю держать курс по магнитному компасу, пан поручник, – шепчет Сербиста.

Магнитный компас стоит рядом, но наша задача научить всех матросов править по гирокомпасу. Я внушаю Сербисте, что нет никакой разницы в управлении судном по магнитному или гирокомпасу. Советую ему не обращать внимания на жужжание «гирос».

– Но здесь всё так по-новому, как сразу после свадьбы, – говорит Сербиста. В тот же момент зажужжал «гирос» и рулевой на несколько градусов сошёл с курса.

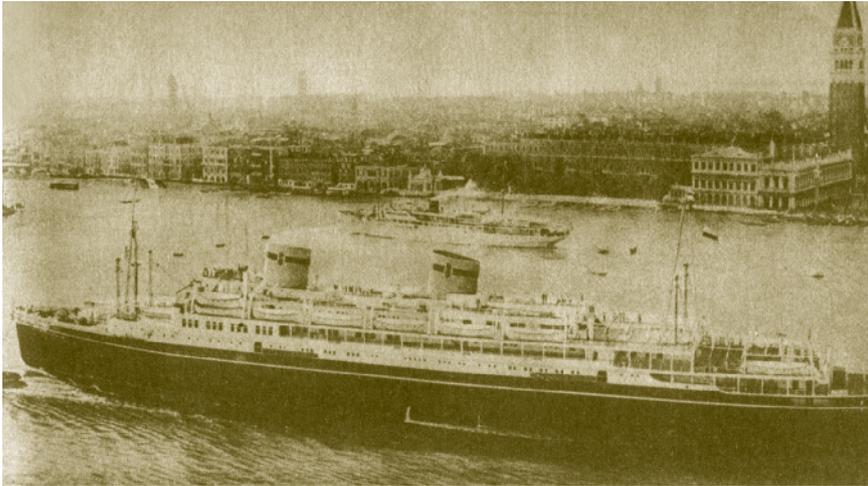
– Здесь всё действует на нервы, – шепчет Сербиста. – Я на три градуса сошёл с курса. При такой погоде больше, чем на градус у меня не случалось. Ну и «дикий»!

Всё лицо рулевого покрыто капельками пота, собирающимися в струйки. Предлагаю ему, если уж не получается по гирокомпасу, рулить по магнитному, а сам ухажу на крыло мостика к репитеру гирокомпаса. Судно постепенно



Диск репитера гирокомпаса

КАПИТАН



Теплоход «Пилсудский» в водах Венеции

возвращается на курс. Ещё единицы сходит оно с курса на три градуса, на этот раз вправо.

Через четверть часа судно практически перестаёт сходить с курса. Я возвращаюсь к Сербисте. Он держит курс по «гиру», улыбаясь самому себе:

— Это вовсе не трудно. Справляюсь. Но до чего же он «дикий»!

Мы входим в опалово-перламутровые воды Венеции. Увеличивается число судов, приветствующих нас гудками и свистками. Становимся на якорь — первый шаг сделан!

Спускаем моторную шлюпку. Капитан желает съехать на берег. Я с мостика наблюдаю, как будет выглядеть первый спуск моторной шлюпки в лучшем месте Венеции. Происходящее собирается снять Польская кинохроника и записать Польское радио.

Спуск шлюпки происходит в соответствии с жёсткими правилами. Каждый на своём месте. Освобождение креплений и съём с тормозов происходит в тишине. Ни одного лишнего движения, ни одного голоса, кроме отдачи и повторения команды. Всё происходит без сучка и без задоринки.

Ко мне подбегает один из руководителей радиорепортёров — Антось. Мы с ним в незапамятные годы ходили вместе в третий класс. Мне вспомнилось, как он заливался слезами из-за полученной вместо пятёрки четвёрки.

Антось горячо увещевает меня:

— Ну сделай хоть что-нибудь, чтобы эти люди говорили! Ведь из-за этого безмолвия вся запись коту под хвост!

С аналогичной претензией обращается руководитель «киношников»:

— Ну и где тут действие? Здесь нет никакого действия!

Объясняя им, что спуск шлюпки таким образом свидетельствует об отличной выучке команды. Крик и беготня выдают отсутствие на судне морской культуры.

— Сделай что-нибудь для меня! — умоляет Антось. — Пусть орут, кричат, ругаются! Людям нужно хоть что-то слышать!

У киношников претензий ещё больше:

— Испорчено столько метров киноленты. Никакого действия! На порядочном судне жизнь кипит. Всё в движении, в беготне. Неужели капитан вас не гоняет и ничего от вас не требует?

— Капитан требует от нас знаний математики и иностранных языков.

— Но ведь этого ни снять, ни записать, — ноет разочарованно Антось.

Шлюпка спущена на воду. Снизу доносится звук мотора, и шлюпка подходит к трапу. Безутешный Антось требует чего-нибудь интересного о судне. Чего-нибудь необычного!

— Знаешь, Антон, сколько на судне матерей? — спрашиваю, чтобы его успокоить.

— Одна, крёстная, — отвечает он, как всегда на пятёрку.

— С ней четыре. Остальные три на судне присутствуют всегда.

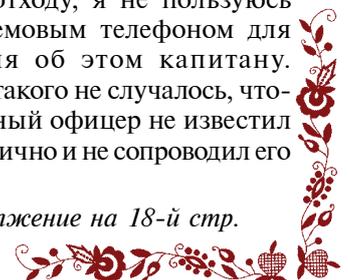
Антось не верит. Но искреннего интереса не скрывает. Я начинаю считать:

— Первая, это штатная судовая матушка. Что-то вроде няни для всех детей, путешествующих на судне. Вторая — это матка гирокомпаса. Рядом со второй дымовой трубой на солнечной палубе находится рубка, где размещается собственно гирокомпас, называемый маткой. От него расходятся кабели ко всем репитерам — небольшим коробкам с диском в виде розы ветров, которая устанавливается в соответствии с показаниями компаса-матки. Третья матка — это часы-матка, которые расположены в штурманской рубке. На судне, как ты заметил, во всех залах и столовых размещены часы. Во время движения судна на восток или запад судовое время изменяется почти синхронно с солнцем. Постоянная поправка показаний часов отнимала бы уйму времени. Поэтому всё происходит автоматическим внесением поправки в показания часов-матки в штурманской рубке.

Я расстаюсь с пришедшим в восторг Антоном и иду звонить шестому офицеру у трапа, чтобы тот дал знать на мостик о готовности шлюпки для капитана. В соответствии с морскими традициями при сообщении судна с берегом при помощи судовых шлюпок капитан сходит в неё последним, дабы не ждать никого из команды.

На теплоходе «Пилсудский» огромная телефонная станция. Её сеть буквально пронизывает всё судно. Стоит только набрать номер, чтобы получить соединение с любым уголком. Но когда «шестой», наконец, докладывает, что шлюпка почти заполнена и вот-вот будет готова к отходу, я не пользуюсь светло-кремовым телефоном для сообщения об этом капитану. У нас ещё такого не случалось, чтобы вахтенный офицер не известил капитана лично и не сопроводил его до трапа.

Продолжение на 18-й стр.



МЫ с трудом вживаемся в новую эпоху. Капитана я застал в каюте готовым к выходу. Одет он был в тропический костюм, а в руке держал изящный головной убор типа «панамы». Я доложил о готовности шлюпки.

Мы вместе выходим из каюты. Я сопровождаю капитана по длинному коридору; с помощью лифта мы спускаемся на палубу, с которой сходит трап к шлюпке. Мы не обмениваемся ни одним словом, хотя думаем об одном и том же — что завершившийся отрезок пути дал пример исполнения всего «наилучшим образом», что таких отрезков и рейсов нам предстоит ещё множество, и что все они также должны быть исполнены «наилучшим образом»! Я догадываюсь, что сегодня капитан осознаёт триумф вложенного в нас труда.

Мы оба входим на площадку трапа. Я всё это время, пока капитан не сойдёт в шлюпку, отдаю честь. В сравнении со старыми спасательными шлюпками «Полонии», в которые был вмонтирован мотор, нынешние представляются настоящим чудом современной техники. Есть даже радиостанция!

Капитан сходит в шлюпку с улыбкой на лице. Никто из нас его таким ещё не видел. Будто никогда на нём не было шлема с ледяным забралом! Офицер за рулём шлюпки отдаёт честь входящему капитану. Я также ещё раз отдаю честь и спрашиваю разрешения на отход шлюпки. В этот день мы, возможно, отдавали честь слишком часто, но ведь это было окончание первого этапа рейса. Мы расслабились и набирались уверенности.

Капитан кивком головы даёт знать, что шлюпка может отойти. Я повторяю команду офицеру на руле и ещё раз прикладываю пальцы к козырьку. В этот момент капитан слегка приподнимает панаму, и сквозь шум мотора я слышу обращение ко мне:

— Пан Борхардт! Значит, как договорились!

СТАРЫЕ ЗНАКОМЫЕ

Со скоростью двадцати узлов проходит жизнь и минуют нас потрёпанные берега



ЗНАЧИТ

Европы в рейсе нашего нового лайнера «Пилсудский» из Венеции в Гдыню. Его современное устройство неожиданным образом изменило устоявшиеся формы общения с товарищами, пассажирами и самим судном.

Как и раньше, старший рулевой Ян Доминик будит нас на вахту, тихо напевая кашубскую колыбельную, которую пели ему в родном доме. Доминик по случаю своей почётной функции старшего рулевого вроде бы тоже входит в число преторианцев. На «сокровищах» складывалось таким образом, что некоторые капитаны, отправляясь подменить капитана на другом судне, забирали с собой и старшего рулевого, с которым при выполнении манёвров составляли они единое целое, сложившееся с годами совместной службы. Некоторым из них попросту не хватало времени на формальный повтор команды. Рулевой всего лишь по жесту капитана знал, что ему делать, а команду повторял единственно лишь, как эхо уже исполненного действия.

Доминик хорошо понимал человека, которого годами будят на вахту в момент глубочайшего сна. Из тёплой уютной койки нужно было выходить в метель, в туман, в тропический ливень, в шторм

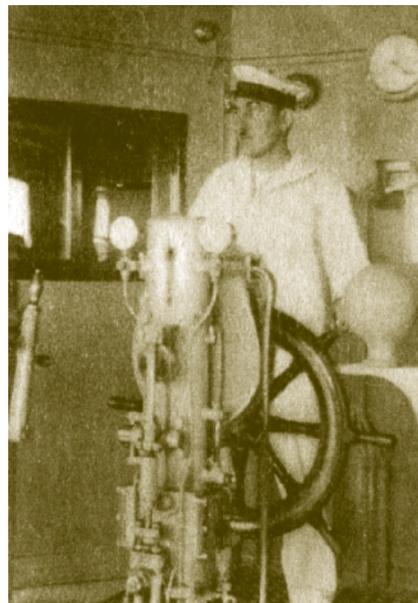
мовой ураган, секущий дождём. Некоторые моряки на побывке дома просили иногда будить их по ночам «на вахту» затем лишь, чтобы получить удовольствие от того, что нет нужды вставать, что можно спать и продолжать смотреть сны.

Когда Доминик убеждался, что сознание поднимаемого способно воспринять, что пора одеваться, то начинал подробно перечислять, какие части гардероба следует надеть по состоянию погоды. Так было на «сокровищах». Ныне на «Пилсудском» Доминику нечего сказать на эту тему. Мостик — крытый. Вращающиеся стеклянные диски позволяют видеть сквозь секущий дождь лучше, чем раньше с открытого мостика. Стоит только нажать выключатель вентилятора, чтобы впустить струю тёплого воздуха из специальных термоёмкостей. Не нужны стали свитера, тулупы и непромокаемые плащи. Поэтому теперь Доминик завершает колыбельную лишь краткой сводкой погоды.

Скорость лайнера наполняет нас гордостью. Я заступил на вахту, высматривая огни Отранто, а сдаю её с хорошо видимым заревом маяка Санта-Мария-ди-Леука, обозначающего южную оконечность Апулии.

Такой ход начинает вызывать у нас не только гордость, но и тщеславие. На вахту мы выходим напыщенными и горделивыми, стараясь не отставать от самых изысканных фигур офицеров из морского журнала мод, каковым являлся *Астрономический ежегодник* английского издательства *Browns, Son & Ferguson Ltd.* из Глазго, пестрящий тысячами реклам и объявлений. Каютный юнга с утра приносит столь накрахмаленную форму, что мы себя чувствуем в ней как в латах. Безукоризненная белизна обуви и чехлов на фуражках придаёт нам изыску снизу доверху.

Глаза наши не наблюдают ничего, кроме службы, солнца и горизонта. Мы не замечаем даже



Старший рулевой Ян Доминик

КАПИТАН



Взятие пеленга

прелестных пассажирок, которые, кружа по судну, добивались даже до мостика, где их останавливала строгая надпись ВХОД ВОСПРЕЩЁН.

Без нашей инициативы мы невольно становимся «запретным плодом», предметом любопытства со стороны дам. О разговорах во время вахты не может быть и речи! Устройство судна совершенно изолировало нас от пассажиров. С мостика мы можем сойти по винтовой лестнице в коридор, ведущий прямо в кают-компанию, минуя палубы и пассажирские помещения, чего совершенно нельзя было избежать на наших старых лайнерах.

Так и не постигнутая тайна гирокомпаса Сперри продолжает нас будоражить и укрепляет нашу бдительность. Эта жизнь «на доверии» к предмету повседневного пользования и столь неизбежного общения держит нас в постоянном напряжении. Таким же образом сеть пожарной сигнализации, сконцентрированная на мостике, вызывает в нашем воображении пожары во всевозможных пассажирских секциях. С таким количеством кабелей, проложенных по судну, ожидать можно было чего угодно! Несколько раз, к примеру, ни с того, ни с сего поднимает тревогу термический пожарный датчик. Вызываем пожарную команду

для проверки соответствующей секции. Тревоги, к счастью, оказывались напрасными.

В памяти мы держим всяческие сюрпризы самых первых рейсов. Говорят, что великолепный итальянский «Рекс» на какое-то время остался без освещения. На знаменитой французской «Нормандии» в первом же обратном рейсе из Нью-Йорка на неглубоких водах Амбросканала отказала движительная установка. Причиной оказалось неизвестное до тех пор явление остановки турбин, вызванное резким скачком сопротивления движению судна при неожиданном входе его с большой скоростью на мелкие воды.

Наши механики были в положении намного лучше — в их распоряжении было двое «заложников» в виде гарантийных инженеров верфи в Монфальконе.

Истинный первый рейс «Пилсудского» должен состояться лишь на трассе Гдыня — Нью-Йорк. На этом пути мы сможем, наконец, оценить лайнер и понять, что нас ждёт в будущем. Нынешний рейс мы воспринимаем исключительно как перегон судна с места постройки до порта приписки.

Нашими заботами мы ни с кем не делились; тем не менее, они действительно скрывали от нас очаровательные образы дам. Дамы, по всей видимости, при-

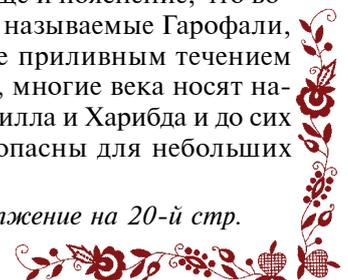
няли это как знак невнимания к их женственности. Они стали выходить на вахту вместе с нами и «оставались на посту», сидя на принесённых лежаках или на леерах. Каждая из них являла своим видом, что желает стать Мадам Баттерфляй. Все их действия проводились согласованно и совместно. Некоторые из них были в купальниках, другие же — в свободных широких шортах. Трудно было определить, какой из нарядов представлял большую «опасность». Дамы, в принципе, «всего-навсего» загорали. Но старались покрыть загаром всё, иногда в позах, неудобных для себя, но убийственных для нас! В стремлении быть поближе к солнцу устраивались они у самого компаса, с которого мы брали пеленги.

Когда стало понятно, что мы не пытаемся разглядывать их во время пеленгования или измерения высоты солнца, то часть из них переместилась на люк второго трюма, находящегося прямо под окнами мостика.

Наиболее впечатлительным оказался самый младший из нас — шестой офицер. Юноша с душой поэта отказался брать пеленги днём и не подходил к окнам мостика. Наконец, когда атаки дам усилились, заявил, что это «набег» и что ничего делать не будет, поскольку мостик превратился в Соплицово, осаждённое «Хорешковыми дочками». Перед каждым окном мостика, мол, по шляхетской усадьбе, а у его крыльев подстерегает «медведь, ваша милость!».

Ещё до входа в Мессинский пролив мы перелистали «Одиссею» в ожидании того, что на мостике появятся гости, снабжённые «Бедекерами» и описаниями тех мест, которыми мы будем проходить. В ожидании неминуемых вопросов мы вооружились даже старинной поговоркой мореходов: *Incidit in Scillam, qui vult vitare Charibdim**. Про запас мы держали ещё и пояснение, что водовороты, называемые Гарофали, вызванные приливным течением Монтанте, многие века носят названия Сцилла и Харибда и до сих пор небезопасны для небольших судов.

Продолжение на 20-й стр.



* Встречаешь Сциллу, желая избежать Харибды

ДРЕВНЕГО морехода, измождённого борьбой с течениями, манили тенистые леса Калабрии, но приближение к берегам означало неминуемую смерть в водоворотях у основания недоступных скал. Только птицы были свободны, и, проносясь над опасностью, искушали этим полётом. Дабы укрепить соблазнительность чар, Гомер повелел им принять вид полуженщин-полуптиц. А Одиссей, чтобы оставаться глухим к их призывам, закупировал воском своей команде уши, а себя призывал к мачте.

По сей день каждый капитан обязан соблюдать требования «Правил плавания на море», которые запрещают ему изменение курса на основании лишь коварного голоса сирены!

Но вот с левого борта показался конус Этны. Мы входим в пролив. Капитан впервые на этом отрезке задерживается на мостике. Замечая осаждающих мостик дам, он мгновенно оценил грозящую нам опасность:

— Значит, я полагаю, что было бы неплохо вам закупить уши воском!

В ответ мы показываем капитану люк второго трюма, объясняя, что в этом случае воск вовсе не поможет.

— Значит, в самом деле, так можно представлять рай Магомета!

Разговор прерывают несколько лиц во главе с министром, приглашённых капитаном на мостик. В моей памяти живо представляются фьорды Норвегии и история с Кванто Косто. К тому же министр обращается ко мне с вопросом, связан ли открывшийся маяк как-нибудь с «Одиссеей» или, может, имеет иное историческое значение? Министр носит седоватую бороду, а рядом — скалистые берега Калабрии. Искушение блеснуть перед сановником чем-нибудь неожиданным слишком велико! У меня созрел уже готовый ответ, как капитан, рассматривающий маяк в бинокль, вдруг отрывает его от глаз и сам обращается с пояснением:

— Значит, Ган-



ЗНАЧИТ

нибал, покидая Италию на корабле, увидел этот мыс. Лоцман объяснил ему, что это оконечность острова Медузы Тринакрии, Сицилии. Ганнибал, посчитав, что лоцман в сговоре с римлянами, приказал его убить. Но когда он убедился, что лоцман говорил правду, то распорядился назвать мыс его именем — Пелорус. Это имя было впоследствии использовано для названия прибора, сконструированного офицерами британского военно-морского флота Фриндом и Браунингом в 1854 году и до сих пор используемого. Значит, это нечто вроде компасной картушки без магнитов. Если вас этот прибор заинтересует, то после прохода узкости мы сразу же его покажем...

Во время прохода проливом у меня отпало всякое желание давать какие-либо пояснения. Капитан оказался подготовленным лучше нас. К тому же, без использования собственной фантазии.

Незнание гирокомпаса продолжает нас угнетать, а последствия этого не заставляют себя долго ждать. С каждой проверкой его показания расходятся всё заметнее. Большая скорость судна заставляет нас всё чаще сравнивать показания магнитного и гироскопического компасов. Стараемся каждые четверть часа определять действительную поправку. С нашей скоростью за каждые пятнадцать минут мы проходим пять миль.

Ночью по пути из Палермо до Алжира разница с двух градусов неожиданно подпрыгивает до девяноста. Вместо запада мы пол-

ным ходом идём к африканскому побережью. Вовремя замеченная ошибка могла бы в худшем случае вызвать уход с курса на пять миль. Мы переходим на управление по магнитному компасу. Ещё раз рассчитываем поправку компаса по звёздам и докладываем капитану по старомодной переговорной трубе, которая находится у одного из окон мостика, а оканчивается рядом с капитанской подушкой, что разница показаний «Сперри» составляет уже девяносто градусов, в связи с чем мы вынуждены гирокомпас остановить. Управляем по магнитному компасу, поправка которого была только что рассчитана. В худшем случае, мы могли сойти с курса на пять миль к югу. Небо безоблачно и штиль. Как только откроется горизонт, можно будет определить местоположение. Капитанское «спасибо» одобряет возвращение к старому, но надёжному магнитному компасу.

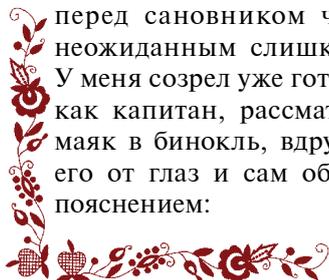
В Алжире знакомимся с несколькими устаревшим комфортом, свойственным английским верфям. Его представляет собой пассажирский теплоход «Дорик». Не обращаем на него никакого внимания. Ни одно судно, развивающее ход менее двадцати узлов, не удостоивается нашего интереса.

Пассажиры общаются между собой. Нас не интересует ничто, кроме компаса «Сперри». Он уже вроде бы работает и даже что-то показывает, и как будто правильно. Но он греется и излучает тепло. Руки чешутся компас разобрать, но наиболее прозорливые из нас предупреждают, что частей может оказаться слишком много, и мы не сумеем их все поставить на свои места.

Незнание гирокомпаса возводит мощную преграду между нами и спокойствием. Не тешат нас ни порт, ни вино Малага! Зато «Хорешковым дочкам» судно уже знакомо вдоль и поперёк, и чувствуют они себя как в собственном доме. Не переставая донимать нас днём, они решаются взяться за нас,



Медуза Тринакрия



КАПИТАН



Теплоход «Пилсудский» в Гдыне

максимально сократив дистанцию. После того, как мы вышли на просторы Атлантики, они решили, что опасность миновала, и направили к капитану делегацию с требованием, чтобы все штурманские офицеры, свободные от службы, принимали участие в вечерних балах: «Мы же путешествуем затем, чтобы познакомиться с моряками, и вообразить себе невозможно, чтобы в двадцатом веке можно было лишать людей свободы и держать их взаперти!»

Капитан это выслушал и лаконично подытожил:

— Значит, на штурманских офицерах лежит обязанность заниматься навигацией и заботиться о безопасности судна. В вашем же распоряжении старший офицер, и этого достаточно!

«Хорешковы дочери» обиделись.

На следующий день за ужином капитан, желая умиротворить обиженных дам, пояснил:

— Значит, я полагаю, что вы таки согласитесь со мной, что офицеры должны заниматься навигацией. Вот шедший впереди нас «Дорик», который вы посетили в Алжире, потерпел столкновение в тумане у берегов Португалии. Пассажиров с него приняло английское судно «Орион», которое оказалось ближе, чем мы. Значит, я считаю, что вам было бы не очень приятно посре-

ди ночи садиться в спасательные шлюпки. Не желаю утверждать, что на том судне офицеры по ночам танцевали вместо того, чтобы стоять на вахте. Наверняка это не так. Но вы должны понять, что без неусыпной бдительности не обойтись для вашего же добра!

В муках изучения неизведанных тайн «Сперри» добрались мы до Кильского канала. При подходе к набережной мы почувствовали лёгкое сотрясение. Тут же по телефону поступило сообщение, что судно носовой оконечностью столкнулось с причальной стенкой и это привело к прогибу борта в каюте стюардов. Койка треснула, а спящий в ней стюард был сброшен на палубу. Других повреждений не отмечено.

Стоящий на руле Доминик чуть было не расплакался, когда об этом узнал. Слёзы навернулись ему на глаза:

— Мы ведь всегда так подходили к стенке канала!

— Значит, у носа иная форма, объяснил капитан. — Значит, так подходить недопустимо. В других портах высота мола была намного ниже.

Тут же с мола раздался голос генерального директора нашей линии. По критериям Британского Адмиралтейства флотский офицер не может стать Первым лордом Адмиралтейства, по-видимому, лишь потому, чтобы не

оказывать предпочтения своим коллегам. Наш «Первый лорд» моряком тоже не был. Стоя на моле, он потребовал вызвать капитана, а при этом был разгорячён и крайне взволнован. При виде капитана, выглянувшего с мостика, директор распорядился записать фамилию лоцмана, чтобы привлечь его к ответственности за принесённые компании убытки. Капитан мгновенно прервал весь этот словесный поток:

— Значит, за судно отвечаю только я, и это моя вина, а не лоцмана!

Переход Кильский канал — Гдыня пролетел мгновенно. Нас встречала вся Гдыня. Много-тысячные толпы запрудили набережную у Морского вокзала. Оказалось, однако, что наш приход — это обман зрения. Мы прибываем завтра в десять утра. До восхода солнца нам следует выйти в море, чтобы войти в порт ещё раз — на этот раз официально.

Мы раздосадованы, мы все мечтаем расслабиться. И судовые устройства требуют осмотра. Но мы и так счастливы, что обошлось без несчастных случаев. Лишь Доминик ни с кем не разговаривает, а про себя осмысливает случившееся:

— Следовало ещё немножечко подойти, но не приваливать. Но мне у штурвала ничего не видно. Я не видел касания!

Даже жалко на Доминика смотреть. Мы ему объясняем, что нет к нему никаких претензий. А он нам в ответ:

— Но у меня самого есть к себе претензии!

С рассветом, когда город ещё спал, мы без гудков выскользнули в море, и галсировали в районе мыса Хель. Ровно в десять мы проходим входные маяки порта и направляемся к Морскому вокзалу, расцвеченному флагами. Играет огромный оркестр Военно-Морского флота. На верхнем перроне вокзала министры и приглашённые гости. Остаются последние несколько сотен метров. Станем на швартовы и, наконец-то, отдохнём!

Лайнер движется вдоль стенки. Доминик предусмотрительно с ней не сближается.

Продолжение на 22-й стр.



ОН уже чувствует судно нутром. Мы подходим к глухому углу, который составляют причальная стенка Морского вокзала и перпендикулярно к ней расположенная набережная, на которой располагается управление порта. Нам нужно поставить судно таким образом, чтобы до этого опасного угла оставалось ещё метров пятнадцать. Красные знаки на моле обозначают место, которое судно должно занять, чтобы можно было подать трап с палубы на верхний перрон вокзала.

Ручки машинных телеграфов стоят на «стоп». Фиолетовым цветом подсвечены показания тахометров гребных винтов. На набережной плотная толпа из тысяч людей. Капитан с крыла мостика оценивает скорость и расстояние. Наконец раздаётся команда:

— Обе полный назад!

— Обе полный назад! — отвечаю я, переводя обе ручки телеграфа на «полный назад». Но луч света, которым машина сигнализирует исполнение команды, стоит на «стоп». Стоят на месте и стрелки оборотов гребных винтов. Судно неотвратно надвигается к глухому углу.

Тут раздаётся телефонный звонок из машины. «Шестой» говорит громко, а затем переходит на крик:

— Двигатели не действуют!

— **ДВИГАТЕЛИ НЕ ДЕЙСТВУЮТ!** — Передаю я капитану ответ машины.

Капитан с помощью удерживаемого в руках огромного рупора, достойного расцвета эпохи парусников, мгновенно даёт команду на бак:

— **ОТДАТЬ ОБА ЯКОРЯ!**

И команду на корму:

— Подать кормовой и удерживать!

Плотник со старшим матросом, стоящие у якорей, освобождают стопора. В звуки марша, исполняемого оркестром, врывается оглушительный скрежет и лязг летящих якорей и грохот стравливаемых за борт цепей. Деориентированная толпа всколыхнулась и в ужасе стала пятиться от приближающегося к тупику судна. Общее волнение охватило мини-стерскую



ЗНАЧИТ



Кран устанавливает трап на перрон Морского вокзала

свиту. Слышен скрежет цепей, трущихся о борт и изо всех сил пытающихся удержать разогнавшийся лайнер. Расстояние до тустика стремительно сокращается. Якоря должны удерживать судно, иначе вся эта инерционная масса врежется в мол и предмет нашей гордости рассыплется от удара о гранитную набережную!

Судно переместилось за ограничительный знак на один метр и замерло.

Наконец, и с кормы, и с бака по телефону поступают доклады о постановке на швартовы. По трапу, установленному между судном и верхним перроном Морского вокзала входят сановники и гости. На вопрос нашего главного «Лорда», почему капитан отдал якоря, тот ни словом не обмолвился о машине:

— Значит, так эффективней!

Нам предстоит первая спокойная ночь. Мне же достаётся служба. Провожая капитана к трапу. Сходя, он даёт мне номер телефона:

— Значит, если будет что-то срочное, прошу звонить не откладывая. Спокойной ночи!

— Спокойной ночи, — отвечаю я.

Обхожу судно. Весь персонал на своих местах. На мостике противопожарная сигнализация работает безупречно. Звоню в судовую пожарную службу — они на месте.

На мостике дежурят рулевой и штурманский практикант. Ночью в час двадцать меня будит рулевой:

— Телеграмма капитану!

Раздумываю, как мне поступить? Прихожу к выводу, что капитан ожидал телеграмму, коль скоро оставил мне номер телефона и попросил звонить сразу же, если произойдёт что-либо срочное. Может, ему придётся выехать утренним поездом?

Звоню по указанному номеру. В трубке знакомый голос и знакомое:

— Значит, слушаю.

— Телеграмма, пан капитан!

— Значит, прочтите, пожалуйста.

Открываю телеграмму и читаю: **СИЛЬНЫХ ВЕТРОВ АНДЖЕЙ СТРУГ.**

Совсем недолго мы оба молчим. И, наверное, вместе переносимся в мыслях на «Полонию», на которой по пути в Палестину замечательный писатель был постоянным гостем на мостике. Его интересовала навигация и обычаи, даже в нагромождении впечатлений он сумел не забыть, что хорошим мореходам желают исключительно **СИЛЬНЫХ** ветров.

Из этого экскурса в историю возвращаемся к телефонному разговору:

— Значит, будьте любезны! Значит, пожалуйста, читайте всё,



КАПИТАН

что придёт на моё имя. Значит, я забыл вам это сказать. Значит, благодарю вас!

За ночь пришло на имя капитана ещё с десятка полтора поздравительных телеграмм. Это было следствием радиопередачи, из которой вся страна узнала о том, что мы пришли в Гдыню. Утром я отнёс капитану в каюту полученные за ночь телеграммы. Читая их, капитан вернулся к ночному телефонному разговору. Он сказал, что когда я прочёл ему ночью столь милую телеграмму от Струга, ему показалось, что он попал в ситуацию некоего известного путешественника, который разместил в газетах объявление, что ищет товарища для совместного путешествия по Африке. Ночью его разбудил звонок. Некто желал с ним встретиться. После обмена приветствиями незнакомец спросил: «Это вы давали объявление, что ищите попутчика?»

— Значит, вы понимаете? Значит, этот незнакомец сказал: «Значит, мне очень жаль, но я не смогу вам сопутствовать!»

ПЕРВЫЙ РЕЙС

Первый рейс через Атлантику нашего нового лайнера готовился так, словно мы собирались побороться за Голубую ленту Атлантики, ленту именно этого океана. Но мы-то знали, что даже

в лучшем случае, это будет скорость обладателя ленты 1900 года.

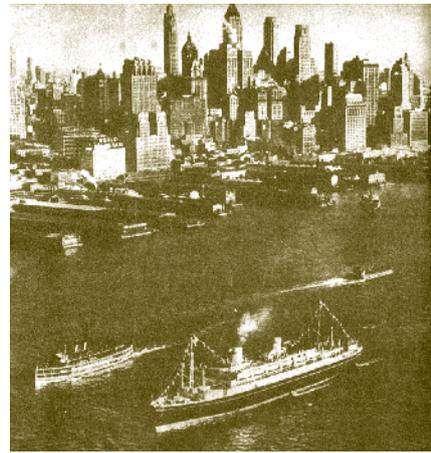
Больше всего нас волновал единственный вопрос — как судно поведёт себя на большой волне при сильном ветре? Нам хотелось знать, что нас ждёт зимой, когда мы приступим к работе на регулярной линии Гдыня — Нью-Йорк? Относительно небольшой осадка при высоком борте, формы носовой и кормовой оконечностей, отличавшиеся от привычных нам на «сокровищах», представляли для нас тайну, которую хотелось прояснить как можно быстрее.



Подход к причалу в Нью-Йорке

Эта непознанная особенность судна волновала нас гораздо сильнее, чем так и не раскрытая загадка гирокомпаса «Сперри».

Рейс через Атлантику в западном направлении считается более трудным, чем в обратном, и даёт худшие показатели скорости. Способствуют этому преимущественно западные ветра и встречное течение, не говоря уже о том, что судно идёт «в гору», в



«Пилсудский» впервые входит в порт Нью-Йорка

направлении, противоположном вращению Земли.

Мы выходим в наш первый рейс из Гдыни в прекрасную безветренную и ясную погоду. Ход двадцать узлов. Мы уже прошли Копенгаген. У нас создаётся впечатление, будто маяки мелькают как телеграфные столбы, наблюдаемые из окна несущегося поезда. Не успеет какой-нибудь из них «открыться», как он уже на траверзе, а ещё через момент — только бледное зарево за кормой продолжает нам его напоминать.

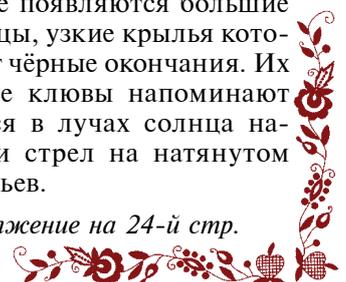
Хорошо видимый огонь маячного судна «Скагенс Рев» подтверждает, что мы входим в воды Северного моря. Не успеваем мы прийти в себя от высматривания маяков Норвегии, как перед нами открывается шотландская Харибда — Пентланд. Погода неизменна — штиль. Видимость замечательная! Чистое небо и днём, и ночью. По левому борту оставляем Мыс Гнева — Кейп-Врат. Перед нами океан. Судовая радиостанция передаёт «Гебриды» Мендельсона. Они как раз находятся у нас на траверзе. Но ныне острова с таким названием напоминают скорее побережье Сорренто. Поэтому музыка без соответствующего фона не производит должного впечатления.

На небе появляются большие белые птицы, узкие крылья которых имеют чёрные окончания. Их золотистые клювы напоминают светящиеся в лучах солнца наконечники стрел на натянутом луке крыльев.

Продолжение на 24-й стр.



«Пилсудский» у Морского вокзала в Гдыне





Соусница с символикой GAL

Начало на 14-й стр.

ЭТИ птицы безошибочно предвещают встречу с безлюдными Островами Святого Фланнана, покрытыми тайной бесследного исчезновения во время шторма трёх служителей маяка, хотя ничто не указывает на то, что на маяке разыгралась какая-то трагедия.

Сдавая вахту, оставляем за собой восьмидесятимильный отрезок пути. Это даёт полтысячи миль в сутки с учётом того, что двадцать миль добавляется за счёт необходимости сдвинуть стрелки судовых часов на час назад.

Ещё Европе принадлежит миниатюрный скалистый и вовсе неосвещённый островок Рокколл.

В графе «направление и сила ветра» вахтенного журнала мы постоянно вписываем одно и то же слово: «штиль». Океан заснул.

На Большой Ньюфаундлендской банке окунаемся в туман. Как только мы успеваем настроить автомат туманной сигнализации на продолжительность пауз и длительность самого гудка, туман рассеивается. Не пришлось нам порадоваться, что на нашем лайнере нет нужды каждые две минуты нажимать старомодный деревянный рычаг, соединённый проволочной тягой с судовой сиреной.

В пределах видимости показываются шпили нью-йоркских небоскрёбов. Нью-Йорк приветствует нас золотистым безоблачным днём и огромной надписью на сапфировом небе:

WELCOME MOTOR SHIP
PIŁSUDSKI!

Это летящий самолёт буксирует за собой огромные красного цвета буквы.

В порту всё, что плавает и подаёт голос, приветствует нас тройными гудками! Ответная благодарность тонет в хоре голов приветствующих нас судов.

Э Т О
Н А Ш



ЗНАЧИТ

день, кульминационный день нашего судна!

Под неумолкающие звуки корабельных сирен к нам подлетает самолётик, делает над нами три полных круга, а затем пролетает над судном так низко, будто собирается своими серебряными крыльями слегка к нам прикоснуться. При каждом таком приближении нам на палубу летят с самолёта белые и пунцовые розы. Эти летящие с неба цветы расстраивают наше душевное равновесие и порождают милый сердечный крен.

Приближаемся к острову Манхеттен, скопищу небоскрёбов. Входим в реку Генри Гудзона и направляемся в одну из ста двадцати корабельных «лож» на западном берегу Манхеттена, в которых отдыхают после тысяч пройденных миль крупнейшие корабли мира, а среди них — очередные обладатели Голубой ленты Атлантики. Из семисот семидесяти миль набережных нью-йоркского порта эта часть принадлежит океанской аристократии — пассажирским судам.

Наша набережная заполнена американскими поляками, с энтузиазмом нас приветствующими. Они восхищены и гордятся нами. Ещё момент, и все оказываются у нас на борту!

У каждого из нас есть своё место на судне, где он принимает милых гостей, объясняет и растолковывает чудеса современной корабельной техники. Посетители стремятся всё увидеть, оглядеть, ко всему прикоснуться и обязательно забрать с собой на память какую-нибудь вещицу. Любую. Особенно — имеющую отношение к Польше! Наибольшим спросом пользуются всяческие предметы, украшенные щитом с трезубцем и тремя буквами GAL, то есть блюдечки, чашечки, пепельницы. Как только кончились эти предметы, в ход пошло то, что удавалось снять или отвинтить. Даже термометры! Если этому не препятствовать, то разобрали бы судно на мелкие детали и унесли с собою в качестве сувениров.

На мостик входит новая волна посетителей. И тут же мы попадаем в объятия группы лётчиков, которую ведёт прекраснейшая и изящнейшая из знакомых нам девушек польской диаспоры в Америке — «Халын». Халын выглядит той самой, «русоволосой и голубоглазой» девушкой из польской песни.

Группа немного задержалась, поскольку это именно они устроили облёт судна, а Халина Вишневская осыпала его цветами. Все ожидали её на аэродроме. И вот они здесь!

В доме Вишневских, как и во многих домах американских поляков, время, привезённое из Польши, остановилось на 1863 году. Развешанные на стенах килимы, привезённые из Польши, обращаются к нам вышитыми на них словами песен тех лет. С тех времён сохранились не только книги, но и речь. Даже носимая бижутерия с чёрными орнаментами — свидетельство того национального траура.

На почётных местах замечаем взятые из наших кают вещицы. Иногда это рамки с фотографией неизвестных здесь лиц; достаточно было и рамок из Польши, чтобы люди на снимках стали здесь близкими.

* * *

Вся команда судна во главе с капитаном была приглашена на банкет, устроенный в нашу честь польской диаспорой Америки.

Вечером, когда я собирался на выход, дежурный рулевой объявил мне, что капитан желает меня видеть. Я доложил капитану о прибытии. От его слов голова моя вмиг поседела:

— Значит, вам придётся заменить меня на сегодняшнем приёме, и извиниться за моё отсутствие, ведь вам же известно,



Чайные пары с символикой GAL

КАПИТАН



Встреча с представителями польской диаспоры Америки

что я чувствую себя не лучшим образом. Значит, благодарю вас!

Я вышел из каюты с тягостным ощущением, будто мне вручена ошеломляющая телеграмма, верить которой не хочется.

Капитан и в самом деле уже несколько дней находился на строгой диете. Но этот факт вовсе не скрашивал моей мрачной картины предстоящего, в котором я видел лишь себя, обращающегося от имени капитана к сотням, если не к тысячам людей.

Обращение моё состояло из слов, которых в тот момент я найти не смог, и которых я не смог найти на банкете. Я не произнёс ни слова. С трудом лишь выразил благодарность. А ведь столько можно было сказать гражданам города, прекраснейшая транспортная артерия которого, соединяющая этот город с Сан-Франциско, названа в честь Пуласко!

На следующий день судно посетил инженер завода Сперри, которого мы пригласили ещё будучи в море. Он должен был проверить работу всё ещё загадочного для нас устройства.

День был исключительно жарким и безветренным. Инженер Кеннеди, колдуя над репитером на открытом солнце крыле мостика, вдруг упал в обморок. Мы перенесли его в штурманскую рубку и позвонили нашему доктору, но оказалось, что тот вышел

в город. Тогда мы вызвали карету скорой помощи, врач которой привёл инженера в «рабочее состояние». Солнечный удар миновал без последствий, и этот любезный человек установил нам ещё и автоматический курсограф. Это устройство, столь ожидаемое капитаном, невероятно точно фиксировало изменения курса вплоть до половины градуса. Собственно, и это было излишне, поскольку мы пользовались авторулевым.

Пока капитан знакомился с новым устройством, мы ему и рассказали о происшествии с инженером Кеннеди. Капитан тут же поинтересовался:

— Значит, господа, чем вы его до этого довели, состоянием гирокомпасов или своим гостеприимством?

Это был прозрачный намёк на то, что перед приходом в Нью-Йорк мы значительно пополнили свои запасы польской вишнёвки, которая «покорила» не только американцев польского происхождения, но и всех граждан Соединённых Штатов.

Вечерами в каютах появлялись соплеменники. В эти самые кабины, куда в Гдыне с трудом втискивалось семь человек, в Нью-Йорке помещалось все двадцать. Каждый из присутствующих должен был принять по несколько этих капелек из польской вишни.

Конечно же, всё это носило литургический характер, поскольку, несмотря на неподдельное стремление, мы были не в состоянии угостить всех, кого желали.

Приёмы в каютах заканчивались тем, что гости забирали нас с собой. Зачастую мы понятия не имели: с кем и куда едем? Можно было попасть в места совершенно неожиданные, начиная с фабрики и заканчивая вышкой управления движением аэропорта, с которой можно было наблюдать за заходящими ночью на посадку самолётами со всего мира. После этого мы оказывались либо на развлекательном мероприятии в одном из польских центров, либо на вечеринке в частном доме. Радушные хозяева всегда старались показать, как они работают и как отдыхают. По возвращении на судно мы зачастую обнаруживали в каютах механические карандаши автоматические ручки, часы и замечали отсутствие вещичек из Польши.

Капитан, ведая об этом «литургическом» распитии вишнёвки, посчитал, что мы с инженером Кеннеди могли перебрать меру. Но на этот раз он ошибся.

Наше тянущееся по «семи морям» недопонимание компаса Сперри подошло к своему завершению. Капитан отправил нас на специальные курсы предприятия Сперри. В процессе обучения мы приводили в изумление инструкторов безошибочным воспроизведением по памяти целых абзацев английской инструкции к компасу. Это, однако, вовсе не мешало нам не иметь понятия, как это, собственно, функционирует. После прохождения учебного курса мы стали считаться «посвящёнными в великую тайну», хотя в душе нам было стыдно от того, что сами не сумели постичь столь простых вещей.

* * *

После нескольких дней стоянки в Нью-Йорке мы готовимся ко второй части нашего первого рейса — на восток!

Покидаем Нью-Йорк ровно в полночь. Уже в самом начале рейса при выходе из нашей почётной «ложи» поджидало нас совершенно неожиданное препятствие.

Продолжение на 26-й стр.





ЗНАЧИТ КАПИТАН – Мамерт Станкевич

Начало на 14-й стр.

ПРИ каждой попытке выхода кормой на воды реки Гудзон течение отбрасывает нас назад к набережной. Уже час подряд продолжаем обдирать с бортов краску и срывать бортовые прожектора.

Разрываются и дипломатические отношения между капитаном и лоцманом. В ночной тьме они, вцепившись в лацканы тужурок, стараются друг друга переубедить. Смирившийся лоцман, наконец, замолкает и «замирает» на крыле мостика. Капитан самостоятельно отрывает судно от набережной и выходит в реку.

Мы быстро минуем огни Манхеттена, направляясь к выходу в океан. Приближается лоцманское судно, чтобы принять от нас лоцмана.

Капитан, подписав документы, вручает заранее приготовленную бутылку вишнёвки. Лоцман с почтением пожимает капитанскую руку и говорит по-английски: «Отличная работа, капитан!» С высоты мостика мы наблюдаем всё ещё улыбающееся лицо лоцмана, сходящего на катер.

— Обе полный вперёд!

— Обе полный вперёд! — повторяет офицер команду капитана.

— Машине, отбой готовности к перемене ходов!

Мы ложимся на курс в Галифакс и бросаем лаг. На траверзе левого борта остаются огни большого города.

Перед нами вновь



ЗНАЧИТ

океан, за ним — Гдыня. По пути заходим в Галифакс. Тут же следует Большая Ньюфаундлендская банка, в осеннюю пору свободная от айсбергов. На этот раз даже туман нам не встречается.

«Официальные лица», которые следуют с нами, разочарованы отсутствием штормов и начинают считать их скорее игрой нашего воображения. Подозревают они нас в том, что лишь из желания придать себе обаяние людей, борющихся с природной стихией, которая имеет место исключительно в книжках, поддерживаем мы слухи об опасностях колумбовых путей.

В рубрику «направление и сила ветра» вахтенного журнала продолжаем вписывать: «штиль». Океан по-настоящему впал в спячку.

Штиль продолжался до самого Копенгагена. Лишь там разразился «шторм». Вызвал его небольшой конверт из дирекции «Гдыня — Америка судоходные линии» с инструкцией для капитана.

«Штормовые инструкции» различной силы настигали суда с непредсказуемой интенсивностью. Одна из них, касающаяся соблюдения международных правил плавания судов по морским путям, особо прославилась. Эти правила, предписывающие порядок расхождения судов в море и в каналах, в тумане и в аварийных случаях, порядок несения судовых огней и подачи звуковых сигналов, попали в руки особо усердного чиновника нашей дирекции. После дотошного изучения всех предшествующих инструкций дирекции он не нашёл ни одной, которая бы обязывала капитанов соблюдать эти правила. В связи с этим были составлены извлечения из этих правил, которые представлялись авторам абсолютно необходимыми. Оформленные в виде наставления для капитанов, завершались они утверждением: **ОЗНАКОМИЛСЯ И ПОНЯЛ.**

Эти ценные указания, с которых неизменно начинается подготовка всех курсантов в любых мореходных учебных заведениях, были разосланы трём капитанам

наших трансатлантических лайнеров.

Капитан БЕЛЫЕ МШИ — спокойный, лояльный и педантичный, вернул циркуляр со своей подписью и небольшим уточнением: **ОЗНАКОМИЛСЯ, НО НЕ ПОНЯЛ.** Капитан **МОРСКОЙ ШАМАН** написал, что будучи рождён моряком, ещё в колыбели младенцем соблюдал правила, содержащиеся в книжечке под названием «Международные правила предупреждения столкновения судов...», и книжечку эту приложил к подписанному собственноручно наставлению. Третий капитан воспринял, похоже, навигационный момент, как требующий «выжидания» до выяснения обстоятельств и... значит, не подписал.

Инструкция, пришедшая нынче в Копенгаген, решительно запрещала капитану отдавать якоря при подходе к молу в Гдыне. Это было эхо нашей последней швартовки в этом порту.

Капитан ещё держал в руках полученное письмо, когда на мостик поднялся стармех инженер Милевский. Капитан прочитал ему присланную дирекцией инструкцию. Инженер едва сдерживал смех, но челюсть капитана не сдвинулась из положения «шторм».

— Значит, распоряжение выполнять придётся! — завершил капитан разговор с механиком.

Бесчисленные цветные огни Зеландии остались за кормой. Начался последний этап



**Стармех «Пилсудского»
инженер Милевский**

КАПИТАН

из Копенгагена в Гдыню нашего первого рейса.

Никто из нас не мог припомнить такой погоды ни в одном из прошлых рейсов в Нью-Йорк. Исключительно безоблачные и безветренные дни позволили судну сохранить в тайне свои мореходные качества в штормовых условиях.

Огибаем полуостров Хель.

Оповещаем машину о предстоящей через полчаса перемене ходов. Из управления порта получено распоряжение швартоваться у Морского вокзала. Капитан, как первый старший лоцман Гдыни, сохранил за собой привилегию захода в порт без лоцмана. Мы приближаемся к главному входу в порт. Первая команда в машинное отделение:

– ГОТОВСЬ! – и тут же, – СТОП!

Судно идёт в полной тишине быстро, слегка подворачивая, и искрится от бликов солнечных лучей, отражённых от лакированных поверхностей надстроек и спасательных шлюпок, а также полыхающих золотом ободков иллюминаторов.

Команда вся в белом. На баке выровненный строй матросов напоминает роту почётного караула. Лишь судовой плотник и старший матрос стоят у якорей с ладонями на стоперах.

Старший офицер внимательно всматривается в мостик.

Мы движемся параллельно набережной Морского вокзала. Идём прямо на преграждающий нам дальнейший путь мол управления порта.

Капитан с рупором в руках стоит на левом крыле мостика на платформочке репитера. Великолепный медный мегафон блестит как второе солнце. Сигнальные лампочки машинных телеграфов светятся на СТОП. Стрелки тахометров гребных валов замерли на нуле.

Быстро мелькающие с левого борта портовые краны начинают вызывать у меня беспокойство. Сквозь остекление мостика ви-



Вахтенный офицер у машинного телеграфа «Пилсудского»

ден верхний перрон Морского вокзала, оркестр Военно-морского флота и строй сановников, прибывших встречать возвращающихся из Нью-Йорка представителей правительства.

Перед нами на набережной тысячи людей.

Я наблюдаю за стоящим на руле Домиником, который тоже с беспокойством следит за стремительно рвущимся под нос судна молотом портоуправления. Я судорожно сжимаю ладони на рукоятках машинных телеграфов, а руки сами хотят переместить их вниз и поставить там, где на телеграфе виднеется ПОЛНЫЙ НАЗАД. Но капитан молчит.

Я вдруг не выдерживаю нервного напряжения и, когда ловлю капитанский взгляд, выкрикиваю:

– Страшная скорость!

В ответ на это нарушение субординации капитан улыбается и поднимает кисть, сжатую в кулак. Это должно значить, что ситуация держится под контролем!

Я внутренне расслабляюсь, но ладони всё сильнее стискивают рукоятки телеграфов. Ещё не время отдавать якоря, поскольку судно может не дойти до обозначенного флажками места и не остановится таким образом, чтобы можно было установить трап между ним и верхней платформой вокзала. Тишину нарушает телефонный звонок. «Шестой» докладывает, что корма подала на берег бросательные концы и готова подать швартовы. Капитан кивает головой в знак того, что принял это к сведению.

Перекрывающий нам путь мол вот-вот окажется под самым носом. Скорость всё ещё головокружительна и ужасающа. Я понимаю, что это страх приближает мол и удваивает скорость пронесшихся один за другим портовых кранов. Всё это я понимаю, но тем не менее... Что же, в таком случае, должны испытывать люди, стоящие на набережной и наблюдающие за идущим прямо на них судном без буксиров. Оркестр исполняет марш. Не могу справиться с растущим во мне напряжением. Наконец наступает облегчение в виде команды капитана:

– ОБЕ ПОЛНЫЙ НАЗАД!

– Обе полный назад! – повторяю я, мгновенно опуская рукоятки машинных телеграфов. О, чудо! Одновременно внутри телеграфов опускаются световые сигнализаторы, подтверждающие исполнение команды. Смотрю на стрелки тахометров. Они быстро перемещаются на полные обороты назад. Моя голова автоматически кивает, давая капитану понять, что всё идёт нормально. Судно начинает дрожать. Скорость резко падает. Судно останавливается.

– ОБЕ СТОП!

– Обе стоп! – повторяю я команду капитана.

И вновь световые сигнализаторы телеграфов перемещаются почти синхронно с рукоятками. Стрелки тахометров возвращаются на ноль.

– Подать носовые, подать кормовые! – «Шестой» громко повторяет команды по телефону.

Последняя команда капитана завершает первый рейс:

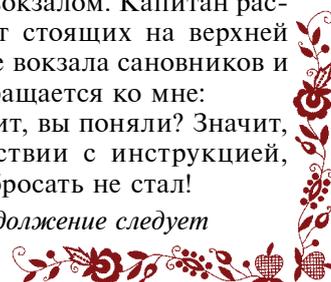
– ОТБОЙ ГОТОВНОСТИ К ПЕРЕМЕНЕ ХОДОВ!

– Отбой готовности к перемене ходов! – по телефону передаём распоряжение в машину.

Капитан ещё продолжает стоять на крыле мостика. Он наблюдает за подтягиваемым судном к причальной стенке. Кран готовится к подаче трапа между судном и вокзалом. Капитан рассматривает стоящих на верхней платформе вокзала сановников и тут же обращается ко мне:

– Значит, вы поняли? Значит, в соответствии с инструкцией, якорей я бросать не стал!

Продолжение следует



Родная кровь

Что такое «родная кровь», «чувство Родины», «ощущение принадлежности к своему народу»?



Валентина Николаевна и Иван Петрович Конаревы

ЭТО то, что нельзя потрогать, невозможно измерить, передать из рук в руки. Это ощущение, хоронящееся в потаённых уголках души, и выходящее на свет в моменты истины, когда человек чувствует себя в безопасности.

Мы все знаем имена Адама Мицкевича, Генрика Сенкевича, Яна Матейко, Тадеуша Костюшко. А что нам известно о простых людях, которые живут среди нас, ходят в те же магазины, воспитывают детей, встают на защиту Родины, восстанавливают разрушенное войной и, возвращаясь к мирной жизни, несут в душе память о своей принадлежности?

Историей такой семьи поделилась с нами Римма Ивановна Грабаренко. Мама её, Антонина Павловна Семинас, родилась в Полоцке в 1905 году. Семья жила безбедно — имела мельницу, пивоварню, приучала детей всё делать своими руками. Но грянуло раскулачивание...

Антонина Павловна, выйдя замуж, стала Зеленкевич. В семье подрастали дети: Гена, Валя (мама нашей рассказчицы) и Вова. Старший сын Геннадий Николаевич Зеленкевич не вернулся с Великой Отечественной. Лишь спустя годы удалось узнать, что погиб он, защищая Ленинград.

Всю войну семья прожила в оккупированном Полоцке, где 30 мая 1943 года трагически погибла Антонина Павловна. По воздушной тревоге бросилась она с Валей и Вовой в бомбоубежище, да по дороге спохвати-

лась, что забыла замкнуть дом, и вернулась. Когда взрывы отгремели, дети обнаружили маму мёртвой — её настиг шальной осколок.

После войны Валентина Николаевна, мама нашей рассказчицы, решила уехать из разорённого Полоцка к родственникам во Львов, и там, поступив в институт, встретила свою судьбу. Лекции читал Иван Петрович Конарев, кубанский казак, который тоже отметил среди слушателей красавицу Валю. Отца Риммы Ивановны не брали в армию, так как был он из казачьей семьи, но молодой человек сумел экстерном закончить военно-политическое училище. Прошёл он всю войну, защищал Сталинград и лишь в феврале 1945 года попал в госпиталь. В 1946 году увёз Иван Петрович ставшую ему женой Валентину на свою родную Кубань.

Так польская девушка оказалась в Лабинске. Мама рассказывала Римме Ивановне, что в Полоцке бабушка водила её в костёл, учила готовить, рассказывала об обычаях и праздниках, но уже своим детям Валентина Николаевна не могла говорить о своём польском происхождении и воспитывать детей в польском духе. Не принято это было в те годы. Ещё очень живы были воспоминания о расстрелянном в Николаеве в 1937 году родственнике, поляке Владимире Бессарабове. Его дочь Миру воспитала после гибели родителей бабушка Риммы Ивановны по отцовской линии.

Так и жили, скрывая своё польское происхождение, но мама часто говорила Римме Ивановне, что у неё — бабушкины глаза. Не была никогда Римма Ивановна на Родине предков, но, рассматривая фотографии бабушки и дедушки, мамы и её братьев, чувствует она в душе свою сопричастность с этой ветвью своей семьи. И вспоминает польское слово «krew», которое услышала маленькой девочкой от приехавшего навестить родню деда. Слово, которое значит «кровь», родня. После стольких лет молчания стали ощущаться в уголках души Риммы Ивановны польские корни, и она, чтобы не дать зачахнуть этим росточкам, которые называются чувством сопричастности со своим народом, решила поделиться историей семьи не только со своими детьми и внуками.

Галина РУМЯНЦЕВА



Римма Ивановна с внуками



Год собаки-2018

Кто приветствует так громко?

Кто виляет нам хвостом?

Кто заливисто и звонко

Оглашает лаем дом?

Это жёлтая СОБАКА,

Человека лучший друг!

Даже если будет драка –

Не возьмёшь нас на испуг!

Ведь СОБАКА – стойкий воин,

Справедлива и честна.

Знает, кто чего достоин,

Всем воздаст она сполна.

Год затишья и покоя

Принесёт СОБАКА нам.

Созиданье без застоя,

Верность делу и словам.

Силу воли и упорство

Переймём мы у неё,

Прямоту без вероломства,

Твёрдость духа! Прочь нытьё!

Дружелюбность и надёжность

Нам СОБАКА принесёт,

И при этом осторожность,

Политический расчёт!

Смелость будет нам опорой

И гарантией побед.

Помощь друга будет скорой,

А семья – приют от бед!

Позаботьтесь о здоровье –

Всё пора «подрихтовать»,

Ведь теряем поголовье,

Так нельзя, япона мать!

Занимайтесь йогой, спортом,

Медитируйте, друзья!

Ну, а после – в гости с тортом

Или в тёплые края!

Елена БРОДОВСКАЯ

Rok psa-2018

Kto nas wita bardzo głośno?

Kto radośnie merda nam?

Kto tak dźwięcznie i donośnie

Obszczekuje cały kram?

Wyśmienita żółta PSINA

Uosabia samy wdzięk!

Widmo draki – nie przyczyna,

Żeby urósł w duszy lęk!

Wszakże PIES – bojownik dzielny,

Odpowiednią godność ma.

Gdyby zawiódł ktoś bezczelnie,

Z rozrachunkiem radę da.

Rok zaciszny i spokojny

PSINA ma zapewnić znów.

Rozwój stały, bez zastojów,

Zgranie czynów oraz słów.

Silę woli i zawziętość

My od PSA musimy wziąć,

Posiądziemy szczerą wierność,

Mocny duch! Z jęczeniem dość!

Życzliwości zapewnionej

Nam dostarczy PSINA moc,

Zaś w postawie ideowej

Ogłędności mamy dojść!

Wykazywać śmiałość warto,

Gdyż przysporzy laur nam.

Koleś przyjdzie w sukurs raptem,

Zaś rodzina azyl da!

Mamy o zdroweczko zadbać,

Więc zabiegi różne brać,

Gdyż tracimy lebków zadość,

Tak nie wolno, kocia mać!

Uprawiajcie jogę, sporty,

Medytujcie z nami wraz!

I ruszajcie w gości z tortem

Lub gdzie upał wszystkim czas!

Helena BRODOWSKA



- 460 lat** – W księstwie włoskim Bari zmarła królowa Polski Bona Sforza (19.11.1557).
- 455 lat** – Ślub Katarzyny Jagiellonki z Janem Wazą, księciem finlandzkim (4.10.1562).
- 440 lat** – Układ Stefana Batorego z sułtanem tureckim regulujący wzajemne stosunki (5.11.1577).
- 435 lat** – W Polsce wprowadzono gregoriańską formę kalendarza (4.10.1582).
- 390 lat** – Flota polska pod dowództwem admirała Arendta Dickmana pokonała w bitwie morskiej pod Oliwą flotę szwedzką (28.11.1627).
- 385 lat** – Podczas najdłuższej elekcji w Rzeczypospolitej wybrano królem Władysława IV Wazę (8.11.1632).
- 345 lat** – Pospolite ruszenie szlachty pod Gołębim niedaleko Puław zawiązało konfederację w obronie króla Michała Korybuta Wiśniowieckiego (16.10.1672).
- 345 lat** – Wojsko koronne zawiązało związek żołnierski w Szczebrzeszynie w obronie wodza Jana Sobieskiego (23.11.1672).
- 345 lat** – We Francji zmarł Jan II Kazimierz Waza (16.12.1672).
- 305 lat** – Stanisław Leszczyński na podstawie układu z Rabinatu zrezygnował z prawa do korony polskiej (5.12.1712).
- 250 lat** – W Warszawie zaczął obradować sejm „delegacyjny” oparty na konfederacji radomskiej (5.10.1767).
- 220 lat** – Na skutek reorganizacji legionów polskich legionści zyskali prawo do posługiwania się polskim kodeksem wojskowym (17.11.1797).
- 210 lat** – Pełnomocnik Fryderyka Augusta powołał rząd Księstwa Warszawskiego na czele ze Stanisławem Małachowskim (5.10.1807).
- 210 lat** – Rząd Księstwa Warszawskiego potwierdził wolność osobistą chłopów, w tym prawo do opuszczania wsi, lecz nie dawał im prawa do własności ziemi i majątku ruchomego (21.12.1807).
- 205 lat** – Z wyprawy na Rosję do Warszawy powróciły resztki V Korpusu – 4 generałów, 220 oficerów i 180 żołnierzy. Ogółem w kampanii rosyjskiej armia polska straciła 70% swojego stanu (20.12.1812).
- 200 lat** – W Solurze w Szwajcarii zmarł Tadeusz Kościuszko (15.10.1817).
- 200 lat** – W Paryżu zmarła hrabina Maria Walewska, znana powszechnie, jako „polska żona” Napoleona I (11.12.1817).
- 190 lat** – W Rzeczypospolitej Krakowskiej wybrano prezesem Senatu Józefa Nikoforowicza. Państwa zaborcze tego wyboru nie zatwierdziły i mianowały na to stanowisko dotychczasowego prezesa hrabiego Stanisława Wodzickiego (5–18.12.1827).
- 185 lat** – Generał Józef Dwernicki założył w Paryżu Komitet Narodowy Emigracji Polskiej (22.10.1832).
- 185 lat** – Joachim Lelewel utworzył tajną *Zemstę Ludu* zamiast rozwiązanego Komitetu Narodowego Polskiego (28.12.1832).
- 180 lat** – Joachim Lelewel utworzył Zjednoczenie Emigracji Polskiej (29.11.1837).
- 160 lat** – Z inicjatywy hrabiego Andrzeja Zamoyskiego powstało w Warszawie Towarzystwo Rolnicze. Była to jedyna legalna organizacja w Królestwie Polskim niezależna od Rosji (24.11.1857).
- 155 lat** – W Warszawie zaczęła działać Szkoła Główna pełniąca rolę uniwersytetu (25.11.1862).
- 150 lat** – Zmarł Artur Grottger, malarz, ilustrator, główny przedstawiciel romantyzmu w malarstwie polskim (13.12.1867).
- 150 lat** – W Austro-Węgrzech ogłoszono konstytucję, która wprowadziła autonomię w krajach związkowych – również w Galicji (21.12.1867).
- 130 lat** – Polacy z Wielkopolski, Pomorza, Warmii, Mazur i Górnego Śląska protestowali w Poznaniu przeciwko usunięciu języka polskiego ze szkół (15.11.1887).
- 120 lat** – Na ulice Łodzi wyjechał pierwszy tramwaj elektryczny (23.12.1897).
- 110 lat** – Maria Skłodowska-Curie, jako pierwsza kobieta z tytułem profesora we Francji wygłosiła wykład inauguracyjny na paryskiej Sorbonie (5.11.1907).
- 110 lat** – W Krakowie zmarł Stanisław Wyspiański, dramaturg, poeta i malarz (28.11.1907).
- 110 lat** – Generał-gubernator Georgij Skalon rozwiązał *Macierz Szkolną* w królestwie Polskim (16.12.1907).
- 105 lat** – W Wiedniu została zawiązana Tymczasowa Komisja Skonfederowanych Stronnictw Niepodległościowych grupująca partie o orientacji antyrosyjskiej. Komendantem wojskowym TKSSN został Józef Piłsudski (10.11.1912).
- 100 lat** – W Piotrogradzie Rada Komisarzy Ludowych uchwaliła Deklarację Praw Narodów Rosji (19.11.1917).
- 100 lat** – Rada Regencyjna powołała pierwszy rząd cywilny z premierem Janem Kucharzewskim (7. 12.1917).
- 100 lat** – W Rosji na obszarze Besarabii rozpoczęto formowanie II Korpusu Polskiego pod dowództwem generała Jana Stankiewicza (.12.1917).
- 95 lat** – Na pierwsze posiedzenie zebrały się obie izby parlamentu Rzeczypospolitej. Wybrano marszałka sejmu – Macieja Rataja oraz marszałka senatu – Wojciecha Trąpczyńskiego (28.11.1922).
- 95 lat** – Zgromadzenie Narodowe wybrało po pięciu turach głosowania prezydenta Rzeczypospolitej – Gabriela Narutowicza (9.12.1922).
- 95 lat** – Pierwszy prezydent Rzeczypospolitej Gabriel Narutowicz został zastrzelony (16.12.1922).
- 95 lat** – Zgromadzenie Narodowe wybrało prezydentem Stanisława Wojciechowskiego (20.12.1922).
- 90 lat** – Wraz ze zbiorami polskiego muzeum w Rapperswilu ze Szwajcarii do Polski przybyła urna z sercem Tadeusza Kościuszki (26.10.1927).
- 90 lat** – Zmarł Stanisław Przybyszewski, prozaik, dramaturg, eseista (23.11.1927).
- 85 lat** – W Paryżu zmarł malarz Tadeusz Makowski (1.11.1932).
- 60 lat** – Sąd Wojewódzki w Warszawie wydał wyrok w procesie funkcjonariuszy państwowych oskarżonych o zbrodnie stalinowskie (11.11.1957).
- 50 lat** – Teatr Narodowy w Warszawie wystawił *Dziady* Adama Mickiewicza w reżyserii Adama Dejmką (25.11.1967).
- 50 lat** – Wielką popularnością cieszył się serial telewizyjny *Cztery pancerni i pies* w reżyserii Konrada Nałęczkiego według scenariusza Janusza Przymanowskiego (.11.1967).





Kto za młodu hula, skacze, ten na starość za to płacze

Гулять смолоду – помирать под старость с голоду

Młody nabywaj, stary zażywaj

Смолоду наживай, а под старость проживай

Pies bojaźliwy więcej szczeka jak gryzie

Не бойся собаки брехливой, а бойся молчаливой

Mówi jak ślepy o kolorach

Разбирается, как свинья в апельсинах

Śmierć i żona od Boga przeznaczona

Смерть да жена – Богом суждена

Słówka anielskie, uczynki diabelskie

Слова гладкие, а дела гадкие

Bardziej boli od języka jak od miecza

Слово пуще стрелы разит

Na śmierć nie ma lekarstwa

Смерть причину найдёт

Kto w piątek skacze, ten w niedzielę płacze

Вечером смех, а утром слёзы

Dobra rada lepsza niż pieniądze

Хороший совет всегда к месту

Być w swoim sosie

Вариться в собственном соку

Nie na darmo stary pies szczeka

Старая собака понапрасну не лает



**WIADOMOŚCI
POLSKIE**

Nr 4 (56) 2017 r.

**ПОЛЬСКИЕ
ВЕДОМОСТИ**

№ 4 (56) 2017 г.

PISMO POLAKÓW Z POŁUDNIA ROSJI.

Poczta elektroniczna: wiadpol@mail.ru. Nakład 999 egz.

Redaktor naczelny – Aleksander SIELICKI: tel. +7 918 217 9077

Sekretarz – Aleksander PIOTROWSKI: P.O.Box 30, Krasnodar–centrum, 350000, Rosja

ИЗДАНИЕ ПОЛЯКОВ ЮГА РОССИИ.

Электронная почта: wiadpol@mail.ru. Тираж 999 экз.

Главный редактор – Александр СЕЛИЦКИЙ: тел. +7 918 217 9077

Секретарь – Александр ПЕТРОВСКИЙ: А.Я. 30, Краснодар-центр, 350000, Россия



Uczestnicy Konferencji



Ambasador Piotr Marciniak



Prof. Jacek Puchalski



Prof. Aleksander Iwanow



Wykład Aleksandra Bogolubowa



Prof. S. Minc i prof H. Grala



Prof. Dariusz Kuźmina



Prof. Wiesław Caban



Prof. Iwona Pugacewicz



Prof. Oleg Matwiejew

XII Międzynarodowa Konferencja Naukowa «Polacy w Rosji»