

I 423.969

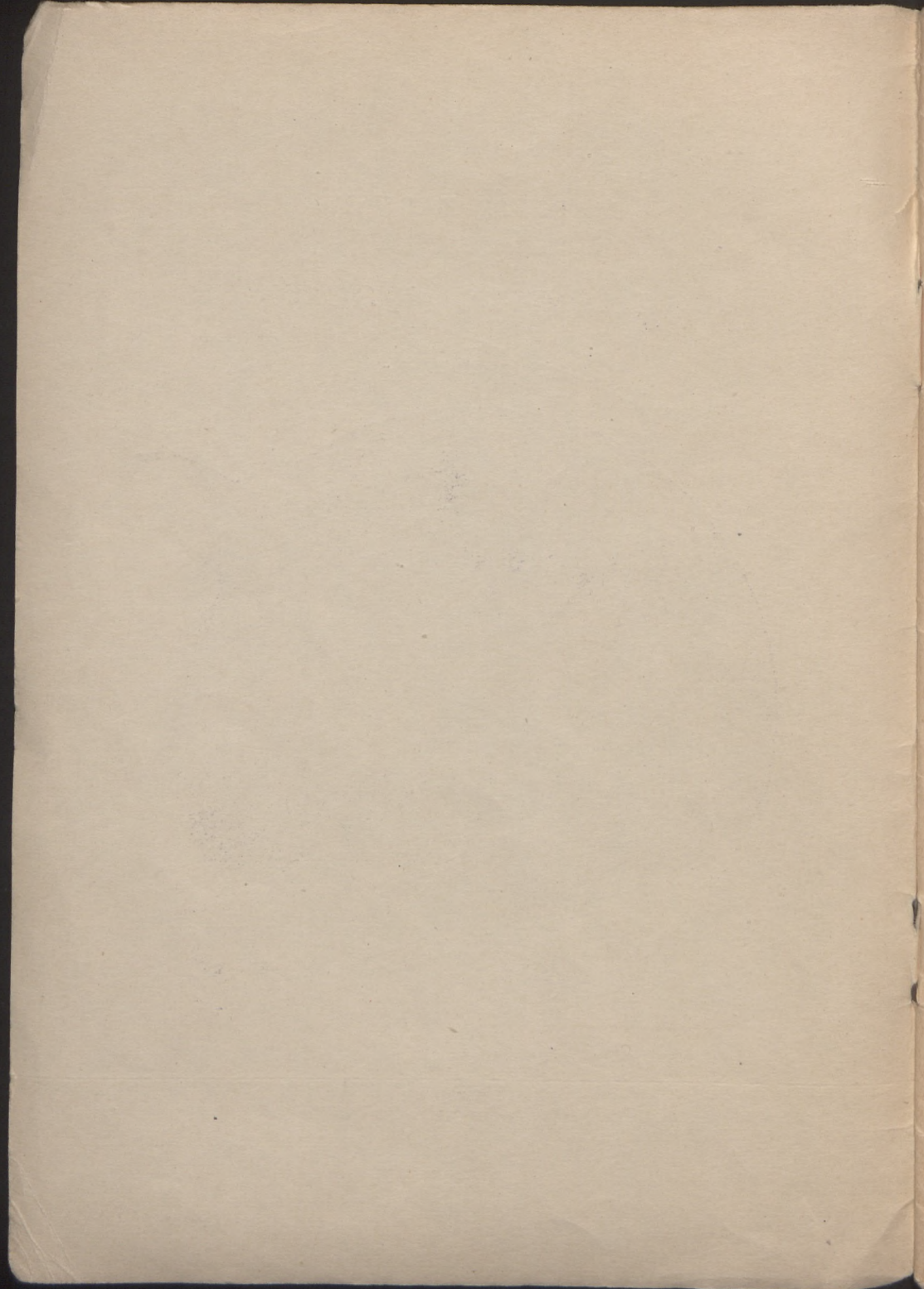
MARJUSZ ZARUSKI

Żaglowym yachtem przez Bałtyk



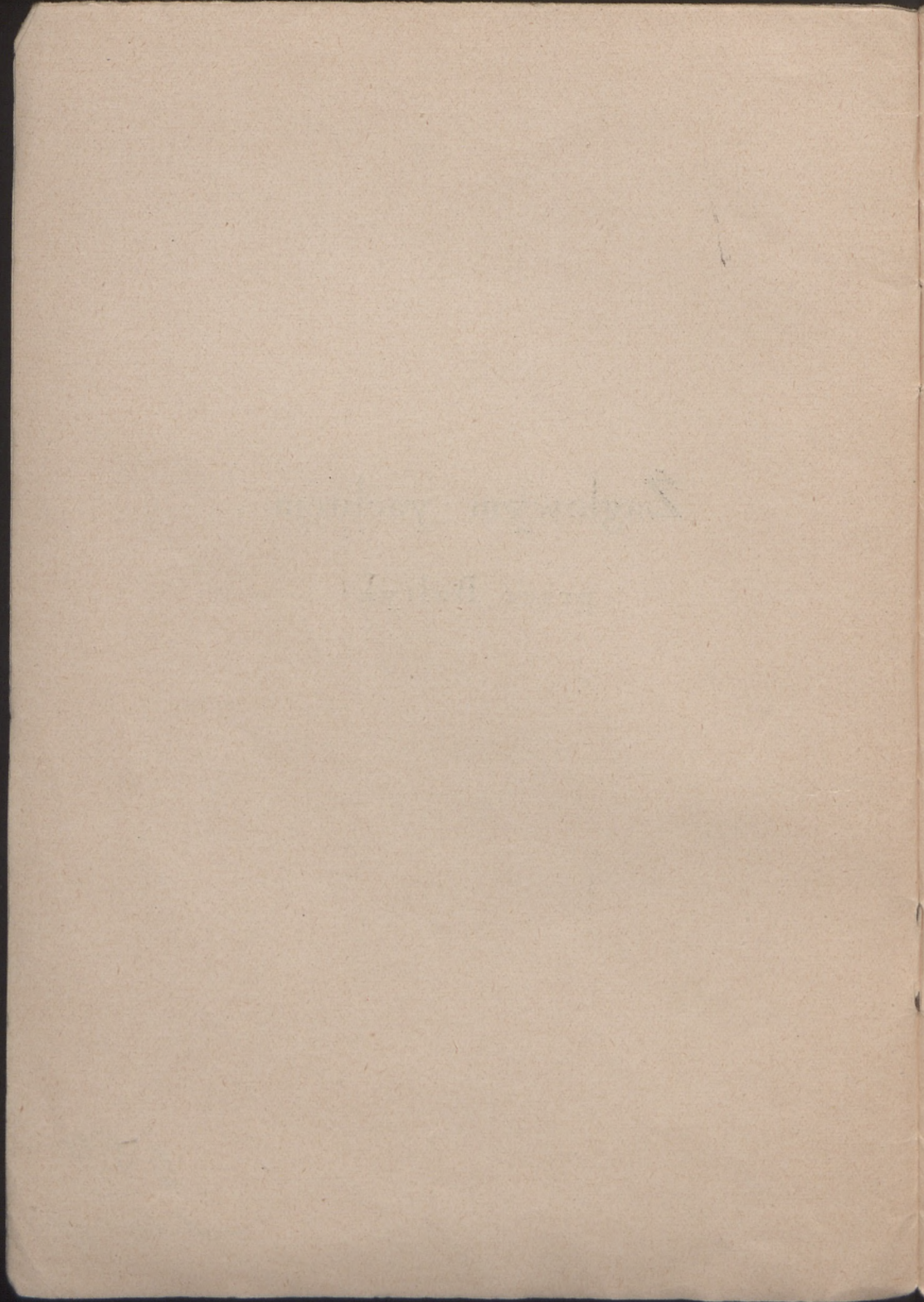
W a r s z a w a

1925



Żaglowym yachtem
przez Bałtyk

050
1.60 d



MARJUSZ ZARUSKI

Żaglowym yachtem
przez Bałtyk

Pierwsza podróż yachtu polskiego do Szwecji
20. VIII — 30. VIII 1925.

Wydawnictwo
YACHT-KLUBU POLSKI.
Warszawa
1925



BIBLIOTEKA
BN
NARODOWA

I.423.969

TYGODZNIK WŁ. CZARSKIEGO. WARSZAWA.

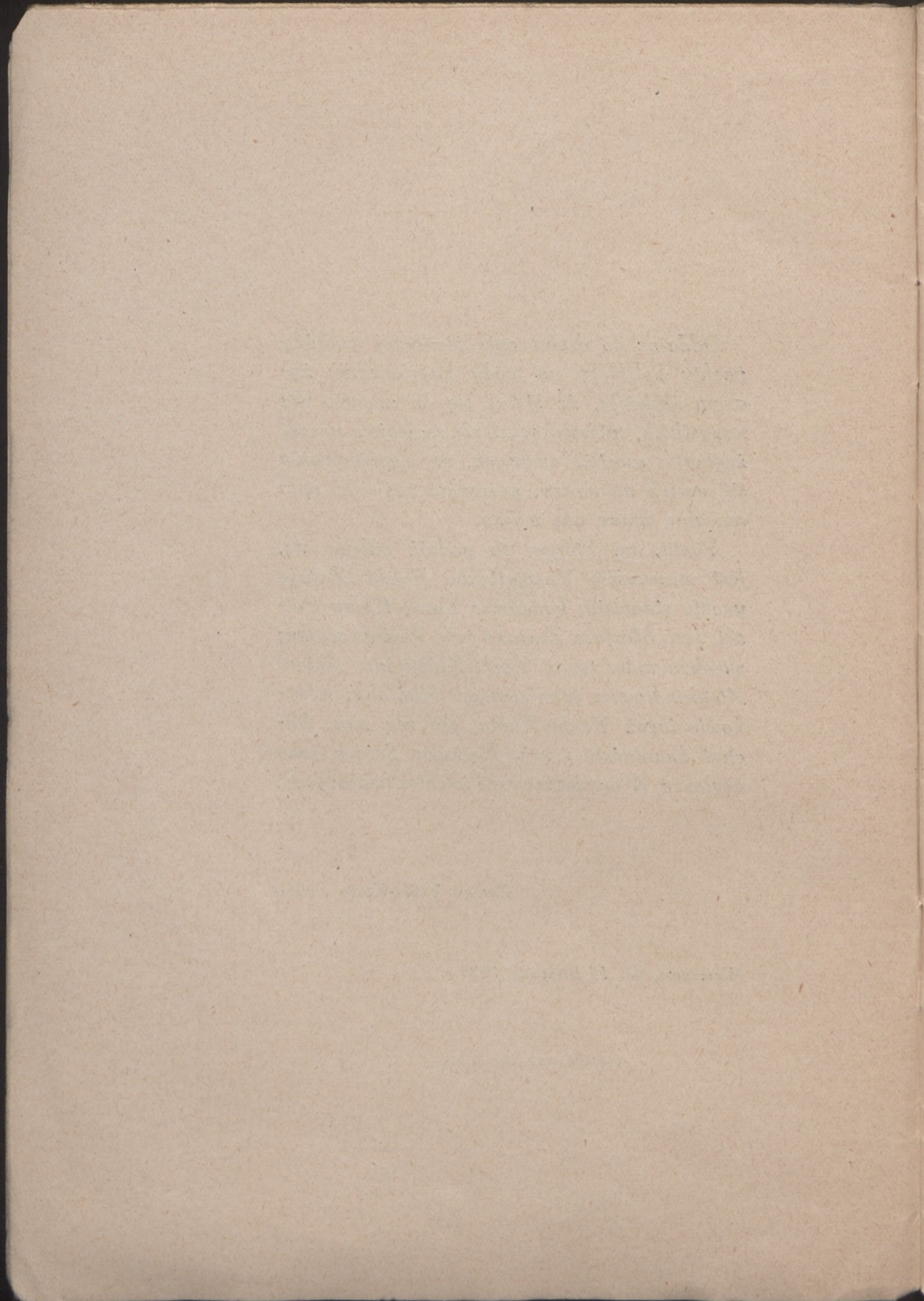
1970 K 172/70

Oddając do druku opis pierwszej podróży yachtu polskiego na wody zagraniczne, żywimy nadzieję, że stanie się on zachętą dla wszystkich, interesujących się rozwojem naszej żeglugi i sportów wodnych, do wypróbowania sił swoich na morzu, pośrednio zaś — do opanowania przez nas morza.

Yacht, na którym ta podróż odbyła się, jest własnością Yacht-Klubu Polski. Załogę yachtu stanowili: komandor Yacht-Klubu Polski, gen. Marjusz Zaruski jako kapitan statku; wicekomandor tegoż Yacht-Klubu, inż. Antoni Aleksandrowicz jako zastępca kapitana; członkowie tegoż Yacht-Klubu, ppr. rez. mar. Michał Laudański i inż. Heliodor Sztark jako żeglarze. W wycieczce brał również udział p. B.

Zarząd Yacht-Klubu Polski.

Warszawa, dn. 15 listopada 1925 r.





Rys. A. Aleksandrowicz

*Wiatr! wiatr... dąsa się okręt, zrywa się z wędzidła
Przewala się, nurkuje w pienistej zamięci,
Wznosi kark, zdeptał ja e i skros niebiś s leci,
Obłoki czolem sieka, wiatr chwyta pod skrzydła,*

A Mickiewicz

Tłumy ludzi zebrały się na południowym moło portu Gdynńskiego, pragnąc zobaczyć odejście żaglowego yachtu „Witeż” na morze..

Tak właściwie należałoby zacząć opis tej niezaprzeczonej ciekawej, a zarazem pierwszej polskiej wycieczki yachtowej „za morze”, to znaczy tam, gdzie pieprz nie rośnie. Tego bowiem zwrotu używa się u nas dla określenia krajów, leżących poza Paryżem, lub jeszcze dalej — za Lido. Zamówienie jednak do ścisłości zmusza mnie

na wstępie, prosto z tego molo zaznaczyć, że tłumów nie było, nie było nawet „licznych” przyjaciół i znajomych, tylko mała ich gromadka i trochę miłych gapiów, opalonych słońcem, tęgich chłopaków z naszych wojennych okrętów. W gromadce tej widać było twarze znajomych oficerów ze stojącej w Gdyni eskadry.

— Za pozwoleniem jednak... — słyszę już głos ciekawego, a świadomego rzeczy czytelnika — yacht „Witeź” — no tak... widziałem w Londynie taki yacht lorda Pincherlaina z trzema kominami, 2500 koni parowych, a ile kominów ma „Witeź”?

— Łaskawy panie — chciałbym mu odpowiedzieć — przepraszam Pana bardzo i nawet trochę się wstydzę, gdy słyszę nazwisko lorda Pincherlaina, ale „Witeź” nie ma ani jednego komina, nawet nie ma za rufą rurki, pykającej benzyną: ot, taki sobie okręt, ni to, ni owo, ufny w zmiłowanie boskie w postaci wietrzyków, chadzących po morzu.

Pauza. Cisza. Oko prawie perskie.

Dla rozproszenia wątpliwości podam na wstępie, że yacht „Witeź”, o którym mowa, nie posiada żadnego mechanicznego motoru, a całą swą nadzieję i siłę pokłada w żaglach, których powierzchnia, jak na jego drobne rozmiary istotnie jest wielka. Dość powiedzieć, że długość pokładu wynosi $12\frac{1}{2}$ m., maszt natomiast wznosi się na 17 m. Ogromne to ożaglenie zapewnia mu chyżość niemałą. Należy on do typu statków żaglowych, którym w razie ciszy morskiej wystarczy, ażeby załoga w żagle

dmuchała, a wnet się taki statek porwie do lotu. Inne jego wymiary: szerokość $2\frac{7}{10}$ m. zagłębienie $1\frac{1}{2}$ m., pojemność $5\frac{7}{10}$ tonny. Ożaglenie systemu Marconiego jeśli łaska. Pomimo szczupłych swoich wymiarów „Witeź” niezaprzeczenie jest chlubą portu gdyńskiego, do którego należy, nie



Fot. kom. H. Pistel

„Witeź” w drodze do Helu

ma też sobie równego i w porcie gdańskim.

Ten właśnie „Witeź” kołysał się lekko koło wysokiego falochronu, na którym stały „tłumy” publiczności i za chwilę miał być uwolniony od lin, wiążących go z przystanią, ażeby pełnemi żaglami wyruszyć na

morze. Wiatr gdzieś od Pilawy, wszystko gotowe, zapasy żywności, woda już przyjęte na pokład, a zatem...

— „Grot do góry, puścić cumy!...” —

— Do widzenia, do widzenia! szczęśliwej drogi! pomyślnego wiatru!

Chustki, kapelusze, lornetki — „Witeź” drgnął, nachylił się i z miejsca ruszył „galopem”. Parę zwrotów przez sztag, ażeby wydostać się na szerszą wodę i już dobrze



Na pełnem morzu Fot. H. Szlark

znany szelest rozstępującej się przed pierśią żaglowego statku fali zaczyna pieścić nam słuch: to morze, wielkie, pełne morze szepta nam na ucho o tem, jak gdzieś tam daleko... coś tam się chwieje, coś tam się dzieje....

Z boku podbiega pękaty kuter, błyszcząc smarami i polerowaną miedzią, dymem zasnuł całą Pucką zatokę — wiadomo, im

rycerz mniejszy, tem więcej hałasu wyczynia — z kłębow dymu wynurzają się znajome twarze: to kapitan portu z żoną odprowadzają nas poza obręb właściwego portu. Jeszcze raz pożegnania, żarciki na temat wielkości naszego korabia i braku na nim kominów — kuter zakreślił i zniknął w dymie. Poza nim wzbiły się na maszcie wojennego okrętu jakieś kolorowe płatki. . aha, to sygnały flagowe... „Podhalanin” do nas coś mówi?

„Szczęśliwej drogi” czytamy alfabetem „Code'u”. Nie mamy zbioru flag na „Witeziu”, więc serdeczne uczucia wdzięczności za dobre życzenia wyrażamy salutem: dumnie wznosząca się na naszym maszcie bandera Yacht-Klubu schyla się do połowy masztu i znów wylata na jego wierzchołek.

„Bywaj mi zdrowy, kraju kochany”.

Zostaliśmy sami. Wiatr przeciwny. Więc ogromnym „halsem” aż pod mury Gdańska płyniemy wzdłuż brzegu, poczem zmieniamy kurs wprost na latarnię morską na Helu.

Zmrok zapadł, kiedyśmy okrążyli półwysep i, wydostawszy się na pełne morze, skierowali się wzdłuż brzegu ku niknącym już w mroku cypłom Rozewji. Spokojne, duże fale z powagą jedna drugiej oddawały nasz yachcik, który, wypełniwszy swe żagle pomyślnym wiatrem, sunął szparko, roztrącając je wcale bezceremonjalnie, jakgdyby tutaj nie one, lecz właśnie on, „Witeż”, był włodarzem prawdziwym.

Podobała mi się ta jego zadzierzystość, yachtu tego bowiem przedtem nie znałem.

Dobrze zaczyna — pomyślałem w duchu: mały, ale zuchowaty, nic sobie z pomruków morza nie robi.

Istotnie „Witeź” szedł doskonale: szybko, spokojnie i lekko ślizgał się po toni morskiej, zostawiając za rufą długą smugę skotłowanej wody.

Latarnia morska w Jastarni błysnęła jarzącym się okiem i zaczęła szybko niem wodzić po morzu, jakgdyby szukała tam czegoś. W jej blaskach fale na tle ciemnej nocy lyskały tajemniczą, prawie mistyczną poświatą. Czarna głęb morza stała się jeszcze czarniejsza i mrok zupełny otoczył nas nieprzejrzystą zasłoną.

Z nastaniem nocy na morzu ukazały się liczne światelka okrętów, płynących tak jak i my wzdłuż brzegów półwyspu. Od czasu do czasu przesunął się blisko, jak widmo bezgłosne, jakiś statek rybacki, który wbrew przepisom żeglarskim nie miał żadnych świateł rozpoznawczych na masztach. Byliśmy na szlaku morskim, wiodącym od brzegów niemieckich i duńskich do Gdańska, Królewca i dalej. Na światła te trzeba było pilnie uważać, ażeby nie zetknąć się przypadkiem z jakim okrętem..

O świcie minęliśmy ostatnią naszą latarnię morską na Rozewji i wzięwszy kurs NW³/₄W wprost na szwedzkie portowe miasto Karlshamn, zaczęliśmy się szybko oddalać od brzegów. Statki, będące na szlaku morskim, jeły stopniowo roztopiać się we mgłę, aż znikły z oczu zupełnie. Zostały tylko mewy: jak białe płatki kwiatów unosiły się w powietrzu, to zniżając się nad

samą powierzchnię wody, to szybując nad statkiem; czarnemi paciorkami oczu zaglądały ciekawie w zakamarki yachtu, wreszcie, spełniwszy snadź swe obowiązki konwojentów, zawróciły gromadnie i poleciały ku brzegom.

„Witeż” mknął dalej. Pod koniec drugiego dnia podróży byliśmy już na prawdziwej wodnej pustyni: — nic, tylko woda i niebo. Środek Bałtyku posiada obszary



Pierwsza wachta Fot. H. Szlark
(gen. M. Zaruski i M. Laudanski)

o nieznacznej stosunkowo głębokości 20, 12, a nawet 8 m. Są to mielizny: Środkowa, Sztolpska i inne. Dlatego przez środek jego nie przechodzi żaden szlak morski. „Witeż” jednak, jako korab mały, mógł nie brać w rachubę tych przeszkód i rwał prosto do celu.

Ustaliłem tryb życia, podział na wachty i kolejność służby załogi: wachty dzienne po 4 godziny, nocne po 3. Towarzysze po-

dróży szybko dostosowali się do warunków służby i braku przestrzeni na yachcie i w drugim już dniu stanowili dobrze zgraną załogę.

P. Sztark, biegły w sprawach gastronomicznych, objął funkcję gospodarza, skarbnika i zarazem dostojnika, piastującego niesłychanie ważny na statku urząd „koka”, czyli mistrza sztuki kulinarnej, a urząd swój — w imię prawdy historycznej muszę tutaj zaznaczyć — pełnił nie tylko ze znajomością rzeczy, ale tak gorliwie, że jedyne ognisko na „Witeziu” nieoceniony „Primus” dzień i noc syczał bez przerwy. Potem były przerwy, lecz o tem niżej. Niezależnie od tego pełnił obowiązki żeglarsza przy czynnościach zbiorowych załogi. My, pozostali czterej, stanowiliśmy dwie wachtę, zmieniające się po kolei; ja, z natury rzeczy, objąłem ponadto funkcję oficera nawigacyjnego.

Dzień minął bez zdarzeń. Nastąpiła noc chmurna i dostatecznie wietrzna, ażeby statek nasz z tą samą szybkością mógł dalej pędzić przed siebie.

Na „psiej wachtce” (od godz. 24-ej do 3-ej), która wypadła mi tej nocy w udziale, dopędziły mnie obrazy, wrażenia i myśli, pozostawione na dalekiem już polskiem wybrzeżu. Dlaczego nikt nie wierzył, że wycieczka ta dojdzie do skutku? Przygotowania nasze zabrały kilka dni czasu — to prawda, była to pierwsza wogóle podróż polskiego jachtu na wody zagraniczne — nasze urzędy morskie nie były przygotowane na podobne przedsię-

wzięcie, jakkolwiek uczyniły wszystko, ażeby nam przygotowania ułatwić. Wdzięczność mam również wielką dla naszej marynarki wojennej z jej dowództwem na czele za pomoc okazaną i zaopatrzenie nas w niektóre wydawnictwa morskie i mapy szczegółowe, których nam brakowało. Potem znów dwa dni zatrzymał nas Kapitanat



Druga wachta

(A. Aleksandrowicz)

Druga wachta

(A. Aleksandrowicz)

Portu Gdyni z powodu jakiegoś tam cyklonu, który aż z zatoki Botnickiej zameldował się w Gdyni, gdzie miał zamiar i istotnie złożył wizytę. I to nic. Ale dlaczego nie wierzono w powodzenie naszej wyprawy? Oficerowie marynarki kiwali niedowierzająco głowami i znacząco się uśmiechali, jakkolwiek imprezą samą intereso-

wali się żywo i szczerze powodzenia życzyli. Że „Witeż” mały? że drużyna pierwszy raz zebrała się w zespół załogi? Być może. Tembardziej „Witeż” musi podróż tę odbyć.

Zapewne, w powątpiewaniach tych była pewna doza słuszności. Ja jednak na popar-



Druga wachtą
(H. Szlark)

cie swych postanowień miałem argumenty, o których nie wszyscy, być może, wiedzieli.

Yacht-Klub Polski, towarzystwo, które w r. b. zorganizowało się, wykonał pewną — znaczną nawet — pracę około ugruntowania podwalin polskiej turystyki morskiej i sportu morskiego wogóle: zbudował wła-

sną przystań, uzyskał siedzibę w Gdyni, sprowadził łodzie żaglowe i — co najważniejsze — zakupił dwa statki morskie żaglowe. Jeden z nich — to właśnie nasz „Witeź”, na którym płyniemy. Na zakończenie prac tegorocznych należało koniecznie odbyć wycieczkę dalszą, ażeby zachęcić wątpiących, pokazać na żywym przykładzie, że yacht nie tylko do zdobycia pucharu na regatach służy, lecz może iść w zamorskie, dalekie nawet kraje. Wszak pomimo odzyskania wybrzeża morskiego jesteśmy dotychczas lądowem społeczeństwem, nie mamy zaufania do morza, boimy się jemu swe kapitały powierzyć — kategorie naszego myślenia są czysto lądowe. Jaknajśpieszniej potrzeba nam się zabrać do pracy, zbliżyć społeczeństwo do morza, skąpać poprostu je w wodzie, wychować pokolenie ludzi, znających morze, rozmiłowanych w nie do najwyższej tęsknoty. Niech yachty nasze staną się pionierami tej idei, niech rozwiną bandery polskie na wszystkich morzach Europy zanim, jak mówi o naszych przodkach stary kronikarz, że „zawsze do morskich wypraw chciwie wyciągali ręce, największe swe bogactwo upatrując w okrętach” — i my do morza chciwie wyciągniemy ręce.

Tak jest. „Witeź” musi iść naprzód, choćby wszystkie żagle jego miały pójść w strzępy!

Kołysany wysoką dość falą i ogarnięty ciemnością nocy, która na siedem rygli zamknęła widnokrąg, puściłem wodze marzeń.



Oddech pełnego morza

Fot. H. Szlach

Na prawo po burcie błysnęło coś w mroku, jakgdyby błyskawica daleka. Oddałem ster wachtowemu i wziąłem lornetę. Nic. Kołyszą się pagóry wodne, zasłaniają co chwila widnokrąg. Jest! znowu w tem samym miejscu błysnęło. Co to być może? Latarnia morska na skale Utklippan? Za wcześniej. Jesteśmy na środku Bałtyku, cokolwiek bliżej już Skandynawji. A zresztą..... Kompas niewypróbowany i log nowy zupełnie. I jeden i drugi mogły nakłamać. Może to Utklippan. Dalekie, bardzo dalekie światło — raczej poświata — błysnęło znowu.

Z kajuty wynurzyła się postać p. Aleksandrowicza, który wychodził ze swoim wachtowym, p. Laudańskim, zmienić mię z psiej wachty. Podzieliłem się z nim swemi spostrzeżeniami. Chwilami widać już błyski nawet gołym okiem — właśnie takie jak na Utklippan. Możliwe, że fałszywy kompas wyprowadził nas z nadto na południe i że zrównaliśmy się już z temi niebezpiecznymi rafami. Zmieniłem zatem kurs na N i podciągnawszy szkoty żagli skierowaliśmy się na północ, ażeby ściśle określić miejsce statku na morzu. Światła jednak po godzinnem migotaniu znikły.

Były to, jak się okazało, niesłychanie dalekie odbicia na chmurach światła latarni morskiej Oeland-Udde na wyspie Oeland, czego na razie, dzięki małemu wzniesieniu pokładu „Witezia” nad poziomem wody (60—80 ctm.) i nieustannemu zasłanianiu widnokregu przez fale, nie można było stwierdzić.



„Wilez” w porcie Han-ö

Fot. A. Aleksandrowicz

Legliśmy tedy na dawny kurs $NW^{\frac{3}{4}}W$ i tak szliśmy do świtu.

Dnia tego, przed wschodem słońca oglądaliśmy niezmiernie rzadkie zjawisko świetlne. Widziałem wielką liczbę wschodów słońca na morzu, zjawiska takiego jednak nie zdarzyło mi się nigdy zaobserwować. Oto lada sekunda miała się ukazać tarcza słońca na widnokręgu. Niebo chmurne. Już obłoki nad morzem przybrały barwę rozżarzonych węgli, za chwilę rąbek słońca zabłyśnie...

I zamiast słońca wychynęła z wody w tem miejscu nagle — kula zielona: jaskrawo zielona z ostro zarysowanemi krawędziami kula średnicy mniejszej od średnicy słońca ($\frac{1}{3}$ wielkości) — jak bania szklana zabłyśła i zgasła. Bezpośrednio potem ukazała się krawędź słońca. Zjawisko to trwało jedną sekundę.

Z nastaniem dnia ukazały się dalekie jeszcze wybrzeża Skandynawji: szereg wzgórz porośłych — jak okiem sięgnąć — niewysokim lasem.

Określiwszy punkt uzyskany zmieniłem kurs na W i po kilku godzinach przechodziłszy już pomiędzy płaską wyspą z latarnią morską tejże nazwy Utlängen a wspomnianą Utklippan. Teraz można było dobrze obejrzeć tę, stojącą daleko bardzo od brzegu na samotnej skale latarnię morską, ostrzegającą żeglarzy o istnieniu w tem miejscu całej plejady raf podwodnych i nadwod-

Wachtowy — żeglarz dyżurny.

Log — przyrząd do mierzenia szybkości okrętu.



Rozbity okręt u brzegów wyspy Han-ō Fot. A. Aleksandrowicz

nych, o które w tej chwili ze wściekłym grzmotem rozbijają się fale. Biada okrętowi, któryby się pomiędzy nie dostał!

A zatem „Witeż” przepłynął już morze. Nic, że mały, wartko płynął, bo oto niepełna w dwie doby jesteśmy tutaj... zdaleka widać wieże Karlskrony.

Jesteśmy dumni ze swego okrętu, który zostawiwszy Scyllę i Charybdę za sobą teraz wesoło pruje szwedzkie już wody. Z głębi kajuty rozlega się szum „Primusa”; nasz „konsulkok” (p. S. był polskim konsulem w Kolonji i na Murmanie) puścił już w ruch aparat do pokrzepiania sił nadwątłych nocnem czuwaniem załogi. Wiemy, że posypią się wnet jak z rogu obfitości różne kanapki, krajanki, konserwy, smażone smakołyki—co kto woli— a nadewszystko doskonała gorąca herbata; to też w miłym nastroju dzielimy się wrażeniami i oglądamy domy, wille i wieże, najpilniej zaś rozrzucone dość obficie wiechy i baki, wskazujące mielizny i skały podwodne, których tu legjon.

Przed nami w niebieskawej dali zamajaczyły trzy wiechy. Polecilem wachtowemu sterować na te znaki, a sam zeszedłem do kajuty.

— Panie kapitanie, po chwili słyszę głos sternika, jedna wiecha dym puściła.

— Nic nie szkodzi, odpowiadam z wymuszoną powagą, tak trzymać.

— Jest, brzmi odpowiedź, tak trzymać.

Najdalsza z tych wiech był to jakgdyby wyrastający z wody komin fabryczny odległego jeszcze bardzo Karlshamnu, czego

narazie nie można było stwierdzić. Dla zachowania autorytetu musiałem nadrobić mi-
ną i pogodzić natrętnego sternika z wiechą,
która dym z siebie puściła.

Płyniemy tedy dalej wprost na dy-
miącą tę wiechę, przerzucając się bez-
troskimi żartami na temat niezwykłych
sposobów znakowania mielizn, używanego
przez Szwedów, mijamy kolejno miasta:
Karlskrone, Sturk-ö, Ronneby i inne pom-
niejsze, a przed wieczorem, okrążywszy
wyspę Tärn-ö, skręcamy na północ i wpły-
wamy do fjordu, na końcu którego leży cel
naszej podróży — Karlshamn.

Roztrącając piany przed sobą pełnemi
żaglami wpada „Witeż” do portu i zato-
czywszy półkole o godz. 17-ej staje na ko-
twicy w przystani yachtowej.

Z przystani przeciągnęliśmy się do na-
brzeża.

Na pokładzie zawrzała gorączkowa pra-
ca: trzeba żagle zwinąć, liny ułożyć, pokład
zmyć wodą, a dopiero wtedy można myśleć
o sobie. To też w pół godziny „Witeż” tak
wyglądał, jakgdyby nie był w żadnej po-
dróży: wysoki, smukły, biały jak łabędź
stanowczo wyróżniał się korzystnie pomię-
dzy różnemi statkami i yachtami, stojącemi
w porcie.

Przybyliśmy do kraju prohibicji, gdzie
sprzedaż trunków alkoholowych jest praw-
em wzbroniona.

A oto pierwsi, ludzie, którzy wyrosli
na brzegu nad pokładem „Witezia” byli
dwaj pijani jak Bela marynarze. Bezmyśl-
nie i dobrodusznie przyglądali się z góry

naszemu okrętowi i „sztormowali” na lądzie. Z rękami założonemi w kieszenie walczyli srodze z prawem zachwianej swej równowagi, starając się bezskutecznie „utrzymać na rumbie”. Z pół godziny trwało to uporczywe badanie szczegółów naszego statku — bez słowa i bez gestu, poczem „wzięli kurs” na swój statek i cichutko, spokojnie, choć chwiejnie się oddalili. Byli to, jak później objaśnił nas Kapten-hamn, marynarze z obcego okrętu. Niech i tak będzie.

Szwecja... odsyłam tu ciekawego czytelnika do podręczników geografji, Bedeckarów i t. p.

Powiem tylko: miły, spokojny, pracowity naród, kultura wysoka, kraj wzgórz granitowych, szlifowanych w lodowej epoce, a dziś porośłych lasem, pomiędzy którymi rozciągają się skrzętnie uprawione łąki. Kraj, w którym nikt nie krzyczy, nikt się nie śpieszy, choć wszystko na czas jest zrobione, kraj ciszy, łagodnej prostoty i dobrobytu.

Jeszcze jedno: gdyby z policjantów robiono tu lekarstwa, napewno śmiertelność byłaby wielka. Policjant jest tu do pewnego stopnia muzealnym okazem, raczej w stylu historycznym ornamentem do sztafazu, aniżeli człowiekiem. Biedacy, sami, zdaje się, to czują i mają miny znudzone śmiertelnie. Więzienia stoją pustkami.

O tem, żeśmy następnego dnia zwiedzali Karlshamn i okolice, a potem kolejną udali się przez Ronneby do Karlskrony, wojennego portu Szwecji, że tam stoi pomnik Karola XI i są fabryki płótna żaglowego, nie

będę pisał, bo tak się pisze o każdej europejskiej Mejszagole, do której nas dowiezie mniej lub więcej rozklekotany „express” (koniecznie express). Patrz, Czytelniku: Wielka Encyklopedia Ilustrowana — stronę sam znajdziesz.

Z Karlshamnu wysłałem depesze powitalne: do posła polskiego w Stockholmie i do konsula polskiego w Malmö, na które otrzymałem następujące odpowiedzi:

Stockholm. 111199. 45. 24/. 1925. 13,10.

General Zaruski.

Polski yacht „Witez”, Karlshamn.

Dziękuję najserdeczniej za pozdrowienia generała polskiego yachtklubu i załogi „Witezia”, witam panów na szwedzkiej ziemi i żałuję, że nie mam sposobności ugoszczenia dzielnej załogi polskiej w Stockholmie. Życzę szczęśliwej drogi, donosząc, że przestałem szwedzkiemu yachtklubowi koleżeńskie pozdrowienia „Witezia”.

Poseł Wysocki.

Malmö. 03450. 31. 23/8. 11,35 stats.

General Zaruski.

*Ombord Polska segelyachten „Witez”
Karlshamn.*

Witając serdecznie pana kapitana oraz panów członków yachtklubu Polski na wodach szwedzkich, życzy przyjemnego spędzenia chwil na lądzie, oraz szczęśliwej dalszej podróży.

Konsulat Polski.

Trzeciego dnia rano na „Witeziu” pano-
wał znowu ruch ożywiony: rozwijano żagle
z pokrowców, wciągano malutką szalupkę-
łupinę na pokład, szukano w głębi yachtu
miejsca dla zapasowej baryłki z wodą, któ-
ra nigdzie nie chciała się zmieścić, załatwia-
no formalności portowe, przedstawiające się
mniej więcej tak:

— Dokąd udaje się lust-yağd „Witeż”?

— Na Bornholm, do Rönne.

— Good bye, pomyślnego wiatru!

Według pojęć tych ludzi świat dla ka-
żdego stoi otworem: jeśli nie wiesz na
swym statku tytoniu i spirytusu i nie masz
nic płacić — jedź gdzie chcesz, choćby na
Lido.

Zaszeleściły znów liny, wiążące nas z
przystanią i „Witeż” z miejsca, jak zwykle
ruszył „z kopyta”, żegnany życzliwymi u-
kłonami Szwedów. Za portem widać było
morze ciemno-granatowe, poorane brózda-
mi spienionych grzebieni. Znać było, że na
pełnem morzu dmie silny wicher — znowu
pomyślny — tym razem od rumbów północ-
nych. W przewidywaniu też tego nasze
żagle były do $\frac{2}{3}$ zmniejszone. Jakoż za
wyspą Tärn-ö zupełnie „świeży” nord — ost
wyskoczył z za przylądka i poniósł nas,
zda się, w powietrzu. „Witeż” tak szyb-
ko gnał przez wzburzone welny zatoki,
że w niespełną godzinę dopędziliśmy i zo-
stawili za sobą duży parostatek, który port
opuścił przed nami.

Parowiec ciężko nurzał się w falach
i czerpał burtami całe niagary wody, któ-
ra dosięgała najwyższych pomostów.

Na niebie jednak zaczęły się dziać rzeczy niedobre. Zachmurzony zlekka widnokrąg pokrył się ciemnymi plamami, pod którymi zwiisały silnie nachylone firanki deszczów dalekich. Morze zczerniało, a fale jeły się tłoczyć bezładnie, straciwszy zupełnie orientację co do kierunku. Już kilka razy przeszły nad nami przelotne wichry z deszczem, nachylając maszt „Witezia” ku wodzie.

Nagle dostrzegłem z lewej strony za rufą widok, który mię porwał na nogi: niedaleko już od nas, pod chmurą deszczową czarna toń wody zasnuła się cała białą płachtą skotłowanej piany. Aha, przemknęło mi w myśli, „szkwał z pyłem”...

— Żagle refować! — krzyknąłem i skończyłem z podwachtowym do masztu. „Skończyłem” — to wyrażenie właściwe, piękne, ale nieprawdziwe: poczołgałem się, a raczej popęzłem na kolanach i rękach ku masztowi, gdyż „Witeż” wykonywał już skoki niezwykle, na yachcie zaś, wiadomo, burt niema. Za mną popęznął podwachtowy p. B. P. Aleksandrowicz pozostał u steru i miał przyjemność obserwować wspaniały widok, który po chwili roztoczył się przed jego oczami. Ja byłem zajęty ciężką pracą refowania zgniecionego przez wichurę żagla i nie miałem czasu na oglądanie „pejzażu”—tylko przelotnie, jednym rzutem oka.

Szkwał przyleciał jak jastrząb. Mój rozkaz był wydany za późno: czas od uka-

Szkwał — wicher gwałtowny.

zania się wichury na małym z powodu niskiego poziomu pokładu widnokregu „Witezia” nie przewyższał zapewne jednej minuty.

„Witeż” położył się na boku: pomimo wysiłków sternika, ażeby najostrzej przykręcić do wiatru, nietylko okienka kajutu, ale dach jej zanurzyły się w wodzie. Moment był zlekka krytyczny. Trzymając się liny nogą, co siły kręciłem korbą refową, podczas gdy p. B. wypuszczał odpowiednią linę (grota-fał); czułem tylko, jak mnie jedna za drugą grzmocą po plecach wpadające na pokład fale.

(Chwila uderzenia szkwału oddana jest wiernie na tytułowej ilustracji p. A. Aleksandrowicza).

Szkwiał przewalił się nad naszymi głowami i „Witeż” się wyprostował.

O tem, że się podniesie, nie wątpiłem, przyznam się tylko pocichu — bałem się, czy maszt nie trzaśnie w połowie, boć przecie 17 m. na 12½ m. długości yachtu, to wysokość nielada.

Maszt jednak wyszedł z próby zwycięsko i statek nasz pędził dalej jak centaur ścigany przez fale. Gwałtowne wichry nadlatywały jeden po drugim.

Ukazała się malutka, ale wysoka wysepka Han-ö i wkrótce płynęliśmy już wzdłuż jej brzegu, kierując się na pełne morze. Wieczór się zbliżał. Oddzielne plamy chmur na niebie połączyły się na widnokregu w jeden zwał ciemny, z którego szły wichry coraz potężniejsze. Nie ulegało wątpliwości, że zbliża się sztorm długotrwały. W tych

warunkach rozsądek nakazywał wyzyskanie warunków najkorzystniejszych.

W pewnem miejscu wybrzeża dostrzegliśmy stojące spokojne bez żagli maszcziki statków rybackich.

— Tu jest przystań. Podejdźmy-no bliżej, zobaczymy co tam jest.

Zmieniliśmy kierunek i, walcząc ze wzmagającą się wciąż wichurą, zaczęliśmy się zbliżać do wyspy.

Już widać moło granitowe, oddzielne kamienie przy brzegu, a oto i wejście do portu...

— A wiecie, panowie, zupa ze świeżych ryb?... co?

— Dobra rzecz, ktoś wtrącił niezdecydowanie.

Miałem zamiar (coprawda niby) tylko obejrzeć port i wejście do niego — tak, na wszelki wypadek. A tu... ten spokój w zacisznej przystani, świeże ryby... tam zaś... brrr... och, jak zimno, chwiejnie i mokro!

Niewiadomo, jak się to stało, dość, że „Witeź“ nagle znalazł się u wejścia do portu i żagle opadły na pokład.

Byliśmy sami jak gdyby zdziwieni i niedowierzająco poglądali na siebie. Niebawem jednak pogodzone się z losem, upatrując w tem palec Opatrzności, tembardziej, iż przypomniano sobie, że przedtem kilkakrotnie wyrażałem życzenie zawinięcia do wyspy Han-ö.

— Tak nam było sądzono, zawyrokowała załoga.

Zaraz Wyspa Han-ö. Co za wyspa? do jakiego króla należy? A otóż i ludność,

mieszkańcy... No, wyłazcie, wyłazcie, wszystko jedno, zostaliście już odkryci!

Istotnie na molo wysypała się „ludność”. Rybacy, wyrostki, przyczłapali w drewnianych sabotach i spodniach, sięgających pod pachy, do miejsca, gdzieśmy się przyciągnęli i oglądali dziwo: zamorski yacht — do tego polski.



„Witeź” w Rönne

Fot. A. Aleksandrowicz

— Macie, chłopaki, po pierniku. To dla kurażu. A starsi po kieliszku koniaku — tak zawyrokował nasz kok i zaczął częstować.

— Bra, bra (dobre) — rozlegały się głosy wśród ludności.

Przyjazne stosunki zostały nawiązane. Krótka rozmowa z „gubernatorem“, którym okazał się pilot miejscowy, uświadomiła nas o stosunkach, panujących na wyspie. Wypa należy do króla szwedzkiego, 250 mieszkańców, 2 konie, pięć krów, kur i kaczek nie ma, jest latarnia morska, szkoła, stacja ratunkowa — drogi natomiast ani ścieżki na całej wyspie niema — to niepotrzebne: kto chce znaleźć się w innym miejscu, niż to, na którym stoi, ten płynie. Takie jest prawo na wyspie.

Tymczasem do burty „Witezia“ podpłynęła szalupa, z której zaczęły śmigać na pokład srebrzyste flądry.

Nielitościwy kok czyhał już na nie. Niebawem o zmroku siedzieliśmy w zacisznej kajucie, pykając fajki i popijając herbatę po spożytej smacznej kolacji; ze złośliwym uśmiechem zadowolenia słuchaliśmy wycia wichury, która w bezsilnym gniewie szarpała liny naszego statku i tłukła blokami o maszt. Za falochronem, przy którym staliśmy uwiązani linami, grzmiał przybój szturmującej burzy i gryzł granitowe posady: daremnie, potężne jego akordy nie mogły spłoszyć snu z naszych powiek, gdy okryci kocami, ułożyliśmy się na królewskich swych kojках, marząc o flądrach i rozmaitych niebieskich migdałach.

Nazajutrz — zwiedzanie wyspy, latarni morskiej, stacji ratunkowej i innych dzieł, do których należały gęsto rosnące na samym brzegu morza jeżyny i maliny. Obezwaliśmy wyspę dookoła, fotografowali, zbierali maliny, rozkoszowali się przepięknym

i potężnym w swej grozie widokiem strasznego przeboju fal u skalistych brzegów, oglądaliśmy „memento mori” w postaci strzaskanych i pogiętych stalowych szczątków jakiegoś niemieckiego okrętu, który tu zakończył swój żywot żeglarski, wreszcie, po dokładnem rozpatrzeniu się wśród skał i raf przybrzeżnych, wybraliśmy jedną największą, płaską zupełnie, przez którą w nieprzepartym pędzie raz po raz przewalały się rozjuszzone fale — zwaną Malquarn — i gubernatorem jej mianowaliśmy p. Sztarka, jako że piastując niegdyś urząd konsula, biegły był w dyplomacji i sztuce rządzenia. Poleciliśmy mu gorliwie zająć się wprowadzeniem na tej wyspie rolnictwa ze szczególnem uwzględnieniem kultury pomidorów, których właśnie nam na statku zabrakło, co nowomianowany gubernator solennie przyrzekł uczynić.

Na tem zakończyliśmy swe odkrywcze czynności dnia tego i wróciliśmy na statek, gdzie mieliśmy przyjąć zapowiedzianą wizytę gubernatora wyspy Han-ö. Jakoż o naznaczonej godzinie stawił się on w towarzystwie latarnika z synkiem, chłopakiem lat dwunastu. Mili ludzie, obaj byli marynarze, zachwyceni byli wspaniałością wnętrza naszego okrętu, choć parę razy stuknęli głowami o niezbyt wysoką powagę tego wnętrza i ujęci polską gościnnością, której wyrazów im nie skąpiliśmy, dolewając do kieliszków owoce natchnień Kasprowicza (nie drukowane i nie tego) na przemiany z Baczewskim. Mały Szwedzik, dobrze wychowany i grzeczny, zmiatał tymczasem

wszystko, co mu na talerzyku kładziono, a więc: węgorki marynowane z piernikami, salami z czekoladą, kompoty, cukierki — wszystko mu smakowało.

Goście nasi, podnosząc się co chwila, przepijali kolejno do wszystkich a rozbrojeni zostali zupełnie, gdy ktoś z naszego towarzystwa wznosił toast:

— Dinskol, minskol, alla wakra flikkorskol!

(Twoje zdrowie, moje zdrowie, zdrowie wszystkich pięknych kobiet!)

Przed wieczorem pożegnaliśmy się serdecznie, poczem goście opuścili pokład naszego statku. Latarnik śpieszył, ażeby przed zmrokiem zapalić na górze morskie swe oko.

— No, dobrze, żeście panowie zaszli do naszego portu, rzekł na odchodnym gubernator, inaczej Polska miałaby dzisiaj o jeden statek mniej, niż miała ich wczoraj.

Niezupełnie godziłem się na poglądy pilota i mniemam, że Polska tak łatwo nie wyrzekłaby się swego statku.

Rankiem dnia następnego już nas w porcie nie było: pod zmniejszonemi znowu żaglami płynęliśmy na St W, ślizgając się po wielkiej fali, toczącej się od północnego zachodu. O godz. 11 dostrzegliśmy na widnokręgu przylądek Hameren na Bornholmie, a o godz. 18 stanęliśmy na kotwicy w Rönne — pięknem duńskim miasteczku i zarazem miejscu kąpielowem Bornholmu.

Tu więcej brunetów, temperamenty żywsze i żywsze dla Polski sympatje. Nie zapomnę owacji, którą zgotowali nam oficerowie przechodzącego obok nas na pełnym morzu duńskiego parostatku: nie wiem, czy

uradowała ich polska narodowa bandera „Witezia”, czy widok yachciku, bujającego na ogromnej fali, dość że gdy zrównali się z nami, nagle na wszystkich pomostach wyleciały czapki do góry i długo w powietrzu się chwiały. Odpowiedzieliśmy im tem samem.

Osobliwością Rönne — jak całej Danji — to mnogość rowerów: nikt tu nie chodzi, wszystko się toczy na kółkach: dorośli, dzieci, matki z trojgiem niemowląt, słusarze, kominiarze, koszyki, pakunki — wszystko jedzie kręcąc pedały.

Po jednodniowym pobycie na Bornholmie ruszyliśmy do dalekich jeszcze brzegów ojczystych. Morze gniewne było od samego już rana. Wielkie — rozległe i głębokie wały z szumem toczyły się jeden za drugim, zawijając się na wierzchołkach w festony fantastycznych grzebieni. „Witeż”, niezrównanie lekki i lotny, znakomicie przewijał się pomiędzy rozchwianemi wzgórzami, to spadając na same dna dolin, to stając dęba na spienionych ich czubach. Nieraz zdawało się — ot ten dziad siwy, wysoki i sierdzisty, zdaleka już wyróżniający się rozwichrzoną swą brodą — ten już niechybnie całym ciężarem swego cielska zwali się nam na pokład. Już tu, już jest nad naszemi głowami — ryczy jakieś przekleństwo z rozwartej swej paszczy, aliści... fajt — „Witeż” siedzi na jego głowie, a dziad pokonany wali się plackiem w dolinę...

Po południu stan morza i zachmurzonego nieba pogorszyły się jeszcze. Barometr spada, a w miarę tego wzmacnia się falowanie

morza. Szkwwały doganiają nas nieustannie. O godz. 17 zmniejszyliśmy do połowy żagiel główny i fok-żagiel Nr. 2 zmieniliśmy na sztormowy; o godz. 21 (9 wiecz.) w dzienniku okrętowym „Witezia” falowanie morza określone zostało liczbą 6 według skali 9-stopniowej.

Zaczęła się noc niespokojna.

Ponieważ bieглиśmy ze sztormem pomyslnym, było rzeczą nad wyraz trudną utrzymać statek na rumbie. — To też wiatr uderzał co chwila to z jednej strony żagla głównego, to z drugiej, grożąc nagłem przerwaniem jego na burtę przeciwną i katastrofą w omasztowaniu, zwłaszcza, że i tak, przy nachylaniu się statku koniec ogromnego boma raz po raz pruł nadbiegające fale, wyrzucając fontanny wody do góry i dając podstawy do obaw o jego całość. Pomimo starań grot kilka razy z grzechotem bloków i trzaskiem przeleciał na drugą stronę wstrząsając yachtem potężnie. Za każdym razem miało się wrażenie, że liny masztowe uderzenia tego nie wytrzymają i pękną, a wtedy olbrzymi maszt zwali się nam na głowy. Ostatecznie zmuszeni byliśmy koniec boma podnieść wysoko do góry, a cały żagiel przyciągnąć do płaszczyzny środkowej statku, przez co utworzył się balon, który spokojniej już niósł nas przez morze.

Wskutek wichury latarnie „Witezia” nieustannie gasły — nie pomogło nawet otula-

Szkwał—wicher gwałtowny. Sztorm—burza morską, sztormować—trwać w burzy. Rumb—kierunek kompasowy.

Bom—drewno poziome żagla skośnego.

nie szczelin szmatkami: były chwile, gdy żadne światło, nie wyłączając latarni kompasu, na statku się nie paliło i ogarniała nas ciemność zupełna. Wówczas musiało się sterować żeglarskim wyczuciem kierunku i ruchami białego widma, żagla głównego.

Przed świtem fale dosięgły największych rozmiarów: to już nie były fale Bałtyku, ale oceanowe wprost fale, którym nieraz miałem sposobność przyglądać się zbliska. Ogromne, potężne szły z niepowstrzymanym rozpędem jak moc jakaś głucha i ślepa. Pomimo to — miło mi stwierdzić — zapis w dzienniku okrętowym o tej godzinie brzmiał:

„Witeż” na falach doskonale się trzyma”.

Błysnęło światło latarni morskiej. Niemiecki brzeg. Co za latarnia? Po długości jej błysków rozpoznaję latarnię Scholpin. A zatem dobrze: pomimo bałamutności odchyleń magnetycznych w okolicy Bornholmu kurs mamy dobry i wychodzimy tam, gdzieśmy zmierzali.

Zmieniam kurs bardziej ku wschodowi i po kilku godzinach jesteśmy już na trawersie innej latarni morskiej — Stilo.

Z brzaskiem dnia zobaczyliśmy z prawej burty brzegi niemieckie a przed sobą zasnutą niebieskawą mgiełką dalekie wzgórza Rozewji. Byliśmy już w domu.

Dziennik okrętowy notuje tu dane:

„Szkwały. O godz. 5 trawers Rozewji. O godz. 9 trawers Jastarni”, o 12-ej latarnia na Helu”.

Rozgniewane jednak na „Witezia” za porażkę swą morze nie chciało go wpuścić do

Gdyni. Pięć godzin jeszcze zmuszeni byliśmy lawirować w zatoce Gdańskiej przy przeciwnym wietrze i szkwałach, które go srodze tłukły po bokach, zanim zarzuciliśmy kotwicę w tem samem miejscu rejdu gdyńskiego, z którego dziesięć dni temu wyruszyliśmy na eksploracyjną wycieczkę. Tłumów i tym razem nie było: przybiliśmy cicho i niepostrzeżenie do południowego falochromu niemal dotych samych słupów, przy których staliśmy.

Na tłumy czas jeszcze nie przyszedł.

Wycieczka ta, na której tak bardzo mi zależało, spełniła nieprzeto swoje zadanie: wykazała wszystkim, interesującym się rozwojem naszego żeglarstwa, że nawet na małych statkach, — zanim na wielkie się zdobędziemy — przy dobrej woli można piękne podróże odbywać.

Potrzeba tylko chcieć.

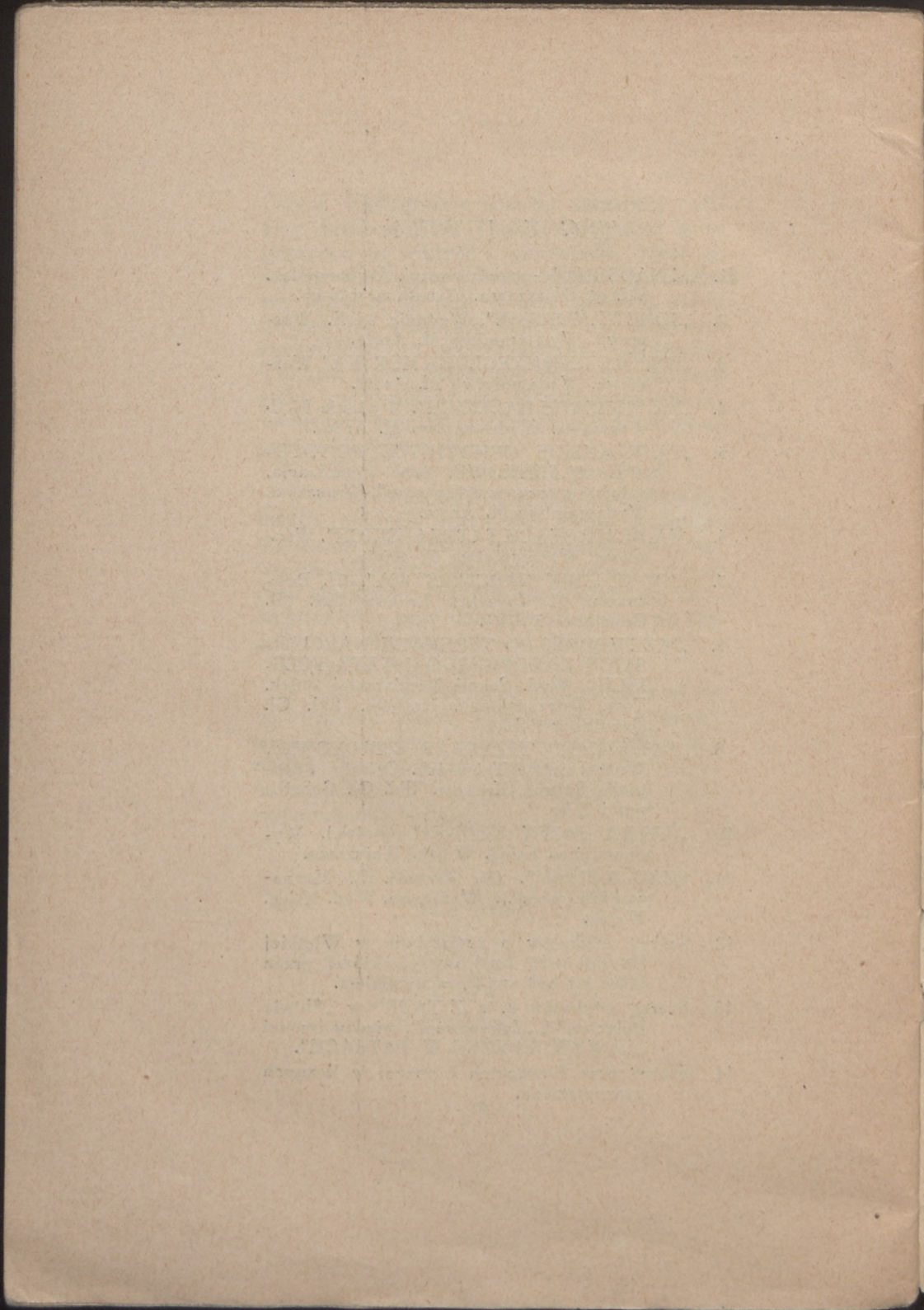
A jeśli okręt jest mały, należy zdobyć się na większy zasób wytrwania i czujności w myśl klasycznej odpowiedzi synowi owej matki — spartanki: „powiadasz, że miecz masz za krótki? Postąp krok naprzód, a dosięgniesz nim wroga”.

KONIEC



TEGOŻ AUTORA:

1. „Z NADSONA” — wybór poezyj. Archangielsk. Skł. gł. Warszawa. Gebethner i S-ka.
2. „SONETY MORSKIE”. Wydanie I i II. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
3. „WSPÓŁCZESNA ŻEGLUGA MORSKA”. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
4. „NA MORZACH DALEKICH”. Wydanie I i II. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
5. „TATRZAŃSKIE OCHOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE, jego organizacja, dzieje i wyprawy ratunkowe”. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
6. „NA BEZDROŻACH TATRZAŃSKICH”. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
7. „PODRĘCZNIK NARCIARSTWA”. (H. Bobkowski, M. Zaruski). Kraków Skł. Gł. Gebethner i S-ka.
8. „PRZEWODNIK PO TERENACH NARCIARSKICH ZAKOPANEGO I TATR POLSKICH”. Wyd. Sekcji Narciarskiej Polsk. Tow. Tatrzańskiego, Kraków. Skł. Gł. Gebethner i S-ka.
9. „TATRZAŃSKI TELEGRAF WZROKOWY”. Wydawnictwo Tatrzańsk. Ochotn Pogotowia Ratunk. Krakow. Skł. Gł. Gebethner i S-ka.
10. „NAUKA JAZDY KONNEJ” (wojsk.). Wydawnictwo Księg. Wojsk. Warszawa.
11. RZĄD KOŃSKI”. (M. Zaruski, E. Mecnarowski) (wojsk.). Warszawa. Wyd. Księg. Wojsk.
12. Szereg artykułów o żeglarskim w Wielkiej Encyklopedji Ilustrowanej, której przez kilka lat był współpracownikiem.
13. Szereg artykułów p. t. „Z TATR” w „Słowie Polskim” i „Zakopanem”, między innymi „LAWINY ŚNIEŻNE W TATRACH”.
14. Szereg prac literackich i poezyj w licznych czasopismach.



216135



r

Biblioteka Narodowa
Warszawa



30001021878242

Antyket. DK
Bydgos. 14.2.70
- 1825

