

1500
NA SKRZYDŁACH
JACHTÓW

NAPISAŁ
GEN. MARJUSZ ZARUSKI



KSIĄŻNICA-ATLAS S. A. — LWÓW-WARSZAWA

D O O K O Ł A Z I E M I

BIBLIOTEKKA GEOGRAFICZNO-PODRÓŻNICZA

WYDAWANA STARANIEM ZRZESZENIA POLSKICH NAUCZYCIELI GEOGRAFJI

T. 10

GEN. MARJUSZ ZARUSKI

NA SKRZYDŁACH JACHTÓW

4560⁶



K S I A Ż N I C A - A T L A S

ZJEDNOCZ. ZAKŁADY KARTOGR. I WYDAWN. T. N. S. W. S. A.

LWÓW — WARSZAWA

1901



2432

Zakłady Graficzne Ski Åke. Książnica-Atlas we Lwowie

C VIII

Od autora

Podróże moje na jachtach „Witeź“ i „Junak“ nie są dziełem przypadku: dążyłem do nich i przeprowadzałem je planowo, uparcie i konsekwentnie. Że w pokonywaniu trudów i niewygód i wogóle w całym tem żeglowaniu doznawałem pełni rozkoszy włości morskiej, którą odczuć jest zdolny tylko człowiek kochający morze, w dodatku marynarz, to rzecz drugorzędna, mogąca obchodzić oprócz mnie co najwyżej grono moich przyjaciół i znajomych. Mnie zaś chodziło o to, ażeby stały się one własnością społeczeństwa lub przynajmniej tej jego części, która rwie się do czynu. Pragnąłem przykładem „Witezia“ oderwać od brzegu tych, którzy kąpią się w morzu, pływają w kajakach albo na rybackich żaglówkach zawsze tuż, tuż, o sto metrów od brzegu, i pociągnąć ich samych albo przynajmniej ich duże na pełne morze.

„Witeź“ jest małym jachtem, może najmniejszym statkiem z pośród tych, które mogą iść na morze otwarte. A i tu spotkał się u nas z niedowierzaniem.

Osiem lat temu, kiedy wybrałem się na nim po raz pierwszy do brzegów szwedzkich, nie tylko ludzie lądowi, lecz również ogół marynarzy był przekonany, że jacht albo zawróci z drogi, albo zginie. Ani jedno, ani drugie nie sprawdziło się. „Witeź“

przebył tarapaty, ale wrócił ze Szwecji szczęśliwie. Mówiono wówczas: udało się. Następny rok i późniejsze dowiodły, że przy doświadczeniu żeglarskiem i czujności zawsze udać się może. „Witeź“ zdobył sobie „list żelazny“ na prawo pływania po otwartem morzu, chociaż sam, niestety, jako statek delikatnej struktury nie mało na tem ucierpiał. W tym roku podobno inżynierowie zarządzający jego remontem orzekli, iż znać na nim ślady działania wielkich fal, które osłabiły jego kadłub; obecnie nie dostałby już I klasy. Cóż robić! Żal mi „Witezia“, lecz swoje zadanie musiał on spełnić.

Jest rzeczą niedopuszczalną, ażeby Polska, po wieloletniem władaniu wybrzeżem morskiem, nie posiadała jeszcze rozgałęzionego jachtingu morskiego — prawdziwie morskiego; ażeby jachty nasze, których niezbyt wiele mamy, kręciły się wiecznie w zaczarowanym trójkącie: Gdynia—Hel—Gdańsk.

Prawda, że nasz brzeg jest niegościnnie: nie posiada wysp, wysepek, zalewów i zatok, a sąsiedzkie stosunki nie zachęcają do najbliższych podróży na wschód czy na zachód. Dla mnie jednak z przesłanek tych wyłania się wyraźny wniosek logiczny, nawiasem mówiąc, dogadzający mi bardzo: nasz jachting musi być jachtingiem pełnomorskim, musi kierować się na morze otwarte. Do tego założenia powinny dostosować się zarówno nasze statki sportowe, jak drużyny żeglarskie.

Należy zarzucić kupno lub budowę małych jachcików, a dążyć do zdobycia taboru jachtów nie mniejszych od „Witezia“, przytem mocno zbudowanych, ażeby mogły stawić czoło niepogodom na

otwartem morzu. Nasz jachting od samych początków swoich musi przybrać cechy męskości.

Zaczarowany trójkąt zostawmy dla kajaków, sami zaś idźmy na morze. Morze jednak — o tem pamiętać należy — zaczyna się tam, gdzie brzegi nikną z oczu zupełnie.

Sportowe czy amatorskie żeglarstwo w dobie dzisiejszej ma zupełnie poważne i doniosłe znaczenie. Przez nie, i głównie przez nie, społeczeństwo nasze zbliży się do morza, pozna je i nauczy się kochać. Przestanie się bać wielkiej wody.

Opanuje morze faktycznie, realnie. Ostatnie zaś zagadnienie w zmienionej dziś strukturze świata łączy się nierozzerwalnie z kwestją naszego bytu niepodległego.

Te to czynniki sprawiły, że zupełnie świadomie dążyłem do czynu, któryby sam przez się był propagandą, a zarazem przykładem i zachętą do sportowego opanowania pełnego morza.

Że przytem rozwiną się wśród naszej młodzieży żeglarskiej oprócz zdrowia nieoszacowane zalety tężyzny moralnej i charakteru, zbyteczne dodawać.

Na morzu im dalej od brzegów, tem bliżej do Boga.

Z tych założeń wychodząc, od r. 1925 corocznie przedsiębrałem jakąś dalszą podróż na drugą stronę morza, które „Witeź“ przemierzył już w rozmaitych kierunkach: od Lipawy do Kopenhagi i od Farö-sundu do Gdyni. Niestety, na dalsze eskapady nie pozwoliły dotychczas nieszczerse terminy urlopów moich towarzyszy-żeglarzy.

Pragnę gorąco, ażeby wszystko, co pływa w Polsce, cały zastęp młodych żeglarzy i żeglarek co rychlej pod kierunkiem doświadczonych kapitanów i na dobrych jachtach mógł wypłynąć daleko, na prawdziwe morze po zdrowie, radość i nieporównane z niczem wrażenia swobodnej włości po bezkresach wodnej pustyni.

Gen. M. Zaruski

P. S. Rok ubiegły przyniósł znaczne polepszenie w jachtingu morskim: przybyły nowe jachty, a podróże zagraniczne jachtów przestały być rzadkością.

Przyp aut.

Jaskółka

Kapitan Hilary Szyszko, z dziennikiem okrętowym i wielką mapą w ręku, zatrzymał się przed drzwiczkami wiodącymi w głąb jachtu.¹ Z zakłopotaniem drapał się po jasnej, szczeciniastej brodzie, okalającej bujnie jego dobroduszne oblicze. Szedł na naradę nawigacyjną² do swego patrona, a wiedział z doświadczenia, jak trudno jest szefa przekonać.

— Kur!³ — rzucił do przechodzącego marynarza — powiedzcie porucznikowi, żeby uważał na morze od *westa*.⁴

Jacht, białymi żaglami nachylony na prawą burzę,⁵ powoli wspinał się na wysokie fale i również łagodnie ześlizgiwał się nadół.

Kapitan westchnął i zdecydowanym ruchem otworzył drzwiczki. Po chwili stał już przed szefem.

¹ *Jacht* — statek żaglowy (często z motorem pomocniczym) szybkoieźny, lekki, zwrotny. Służy do wycieczek i podróży morskich. Charakteryzuje się pięknym wyglądem i wielkim ozdobnictwem.

² *Nawigacja* — nauka o sposobach znajdowania drogi okrętu na morzu.

³ Kur — imię własne.

⁴ *West* — w języku marynarzy: zachód (strona świata).

⁵ *Burta* — bóg kadłuba statku.

— Dzień dobry, pani Tereso — rzekł zakłopotany — przyszedłem przedstawić pani...

— Pewnie zmianę kursu...⁶ cha, cha — zaśmiała się wesoło — panie kapitanie, pan zawsze coś widzi na morzu.

— Ha, długo na nie patrzyłem.

— Ale pan widzi nawet to, czego niema.

— No, niezawsze. „Rzecz w tem“, proszę pani, że barometr silnie spada, a właśnie teraz zbliżamy się do Tungenes.⁷ Dobrzeby było...

— Zajść do Tungenes na wszelki wypadek?

— Nie, nie do Tungenes, to mały port i niepewny, ale do Stawanger, szesnaście mil tylko zboczylibyśmy z drogi.

Mała, szczupła osóbką, o twarzy równie pięknej, jak energicznej, buńczucznie się poruszyła, kapitan zaś ciągnął dalej:

— Widzi pani, już w nocy księżyc miał halo,⁸ a barometr spadł o trzy milimetry. Burza idzie od Atlantyku, za kilkanaście godzin będziemy ją już tu mieli. Już teraz fala toczy się duża, a Bokn-fiord⁹ jest rozległy. Nie przeskoczmy. Pełno tu zresztą wysepek i skał „poliwuch“.¹⁰

— A to co nowego?

⁶ *Kurs* — kierunek biegu statku.

⁷ Tungenes — przylądek przy wejściu do Stawanger-fiordu w Norwegji.

⁸ *Halo* — pierścień tęczowy naokoło księżyca. Wróży nie pogodę.

⁹ Bokn-fiord w Norwegji na północ od Stawanger-fiordu.

¹⁰ *Poliwucha* — skały podwodne na morzu Białem, które ukazują się podczas silnego falowania.

— A to takie skały, przez które w czasie sztormu¹¹ przewalają się fale. Niech pani się nie upiera i zgodzi się. Żaglowy jacht to nie pancernik.

— Panie Hilary, pan wie, że ja lubię morze wzburzone. To podnieca, daje rozmaitość w podróży... Lubię, kiedy jacht zanurza się w pianach, parska, rzuca się, jak koń znarowiony.

— Ale, pani, do mnie należy czuwanie nad bezpieczeństwem jachtu i pani. Ojciec pani żądał tego ode mnie.

Pani Teresa wybuchła:

— Ojciec? Ojciec nie zna się ani na jachtach, ani na żegludze. Co ojciec wie? Zna się na hutach i na żelazie, ale tu... Mamy stać w jakimś Kaczym Dole norweskim, kiedy tam tyle życia i ruchu...

— Żeby nie było za dużo — wtrącił kapitan.

— Nie, nie zgadzam się. Idziemy prosto do Bergen.¹²

— Niech pani spojrzy na mapę.

— Nie trzeba mi mapy; widziałam ją zresztą. „Jaskółka“ — to dobry jacht; morza się nie boi. I ja się nie boję — dodała z uśmiechem zwycięzcy. — Kapitańciu, niech się pan nie gniewa — mówiła przymilnie — pójdziemy wprost przez ten Bokn.

Kapitan był zgóry przygotowany na przegraną. Podrapał się znów po policzku i wyszedł. Pytające spojrzenie por. Wońskiego pozostawił bez odpowiedzi i znikł w swojej kajucie.

¹¹ *Sztorm* — w języku marynarzy: burza morska.

¹² Bergen — miasto portowe na zachodnim wybrzeżu Norwegji.

Duże, spokojne jeszcze wały toczyły się bezdźwięcznie od północnego zachodu. Od czasu do czasu jakiś większy zawarczał nagle białym grzebieniem i znowu szły jeden za drugim modrozielone pagóry, jednostajnie, spokojnie, lecz groźnie zarazem. W spokoju ich czuć było siłę, jeszcze nie wyzwoloną, jeszcze ukrytą w tajemniczej głębi. Jacht, podobny do piłki bujającej na wodzie, lekko i niepostrzeżenie podnosił się coraz wyżej, nie zmieniając swego nachylenia, i również nieuchwytnie opuszczał się w głębie.

Lecz na zachodzie niebo stawało się brzydkie: oddzielne chmury zaczynały się łączyć w jedną zamazaną mgławicę, której krawędzie zlewały się nieznacznie z szarzystą zamglonego nieba. Pod tą mgławicą, na horyzoncie zarysowywały się coraz częściej długie, białe linje piany, unoszonej na grzbietach wałów.

Kapitan Szyszko ukazał się na pokładzie. Z założonemi w kieszeniach rękoma stał długo, zwrócony twarzą ku zachodowi i kołysał się w takt ruchu statku. Wzrokiem starał się przeniknąć szarugę wznoszącą się nad widnokregiem i odgadnąć jej tajemnicę. Od czasu do czasu syczał coś przez zęby, wreszcie zwrócił się do por. Wońskiego:

— Niech pan zwinie topsel¹³ i motyl.¹⁴ Na pokładzie wszystko umocować.

— A Tungenes? — rzucił nieśmiało porucznik.

¹³ *Topsel* — żagiel podnoszony na górną część masztu.

¹⁴ *Motyl* — żagiel trójkątny, podnoszony na górną część masztu.

— Kurs bez zmiany.

Kapitan jeszcze raz postanowił spróbować szczęścia. Zbiegł po schodkach do malutkiej messy,¹⁵ gdzie zastał całe towarzystwo.

— Reniu — mówiła panna Wanda do właścicielki jachtu — możeby doprawdy lepiej było zajść do portu. Czy to daleko, panie kapitanie? — zwróciła się do Szyszki.

— Ale gdzie! Cztery do pięciu godzin. Pani Tereso, nie radzę, doprawdy. Będzie sztorm. Napewno. Zbliżamy się do trawersu.¹⁶ Sam czas skrócić za przyładek.

Pani Teresa zaczęła się egzaltować:

— Wandziu, ty za mało znasz życie klubowe! Tobie się zdaje, że to wszystko jedno. Coby w Gdyni powiedzieli w klubie! Pomyśl tylko! Byle wietrzyk, „Jaskółka“ ucieka zaraz do portu! Słyszałaś sama wywody tego dżentelmana na temat panińskiego jachtu... Ależ, moja droga, panie kapitanie, nie, to niemożliwe, musimy iść dalej! Pan Stefan — pan wie, że to przecież dobry żeglarz — pan Stefan też mówił, że dla jachtu morze niestraszne, a wiatr podmucha i przestanie.

— Dobrze, pani. Można byłoby z tem się zgodzić, gdyby przed nami było morze otwarte. Ale tu — niech pani spojrzy na mapę — ile tu raf¹⁷ i wysepek — wszystko na zawietrze.

Sędzia Śmidowicz, który uważnie słuchał słów

¹⁵ *Messa* — kabina stołowa, jadalnia.

¹⁶ Być na *trawersie*, *trawersować* — mijać jakiś przedmiot lub statek.

¹⁷ *Rafa* — skała podwodna.

kapitana, przyglądając się mu z poza okularów, poprawił je na nosie i zwrócił się do pani Podlaskiej:

— Droga pani! Ja w tych mądrych rzeczach nie zabieram głosu, bo nie znam się na tem, ale doprawdy niech pani się zastanowi, czy kapitan nie ma słuszności. Burza, spienione fale — wszystko to piękne, ale do pewnych granic. Zresztą ja tylko radzę się zastanowić. Zdaje mi się, że i pan Szczerbowski nie bardzoby się upierał przy tem szturmowaniu morza...

— Nie szturmowaniu, ale sztormowaniu,¹⁸ panie sędzio. Już czas, ażeby się pan nauczył języka żeglarzy. Przecież już drugi raz towarzyszy mi pan w podróży. Przecież do Visby¹⁹ ładnie było, nieprawdaż? — przekomarzała się pani Teresa. — Co do Tadzia — on nie ma głosu, zostawił go na korcie w Warszawie.

Tadzio istotnie nie miał zamiaru dyskutować o tej sprawie. Od paru godzin czuł się niezupełnie wyrażnie i z rezygnacją poddawał się losowi. Niezdecydowany ruch rąk był odpowiedzią na wezwanie sędziego.

— Nie, panie kapitanie, nie zgadzam się. Wy, mężczyźni, macie dość morza; wolicie stać w porcie i słuchać operetki, ale my... Czy myśli pan, że nie stać nas na samodzielność, odwagę? że nie potrafimy wam dorównać? Potrafimy! Niech wiedzą w Gdyni, że „Jaskółka“ się nie cofnęła! Wandziu,

¹⁸ *Sztormowanie* — żegluga podczas burzy.

¹⁹ Visby — największe miasto portowe na wyspie szwedzkiej Gotland.

zobaczysz, jak im się nosy wydłużą, gdy się dowiedzą, że nie postąpiłam według ich taktyki... Wiesz, jaka ich taktyka? Jak tylko morze się wzburzy choć trochę, zaraz uciekają do portu. Panie kapitanie, jedziemy prosto!

— Ano, jedziemy, to jedziemy — odrzekł kapitan i wyszedł na pokład.

W dwie godziny potem „Jaskółka“ miała już kliwer i bezan²⁰ zwinięte, a grot²¹ do połowy zarefowany.²² Jak biała mewą już to zniknęła między falami, już to nagle ukazywała się na ich wierzchołkach. Białe smugi zdążyły już przybiegnąć z zasnutej mgłą horyzontu i otoczyć jacht gromadą spienionych grzebieni. Szumiały one wokoło, a kiedy zbliżały się w zwały, huczały i dudniły złowrogo.

Pani Teresa w nieprzemakalnym płaszczu marynarskim i takiej samej ziujdwestce,²³ trzymając się liny masztu głównego, z lubością patrzyła na zwichrzone morze. Wyglądała, jak legendarna Tora, żona króla Olafa, towarzysząca na „Długim Smoku“ mężowi, kiedy wyruszał na walną rozprawę z jomswikingami.²⁴ Postacią swoją zdawała się wyzywać morze do walki. Wzrok jej wyrażał szczerą radość, a nawet zachwyt; na skrzydłach ducha leciała na spotkanie burzy.

²⁰ *Kliwer i bezan* — żagiel przedni i tylny.

²¹ *Grot* — największy żagiel główny.

²² *Zarefować* — zmniejszyć.

²³ *Ziujdwestka* — nieprzemakalny kapelusz marynarski.

²⁴ *Jomswikingowie* — wikingowie, rycerze, a właściwie korsarze z Jomsborga na wyspie Wolin przy ujściu Odry.

Jacht minął już posępną skalistą wysepkę Kwitingsöy, daleko zarysowała się czarna smuga wyspy Karmöy, jednak naprzód niezdolny był się posunąć; przeciwnie, spieniona linja przyboju²⁵ u brzegów Kwitingsöy stawała się coraz wyraźniejsza. Już widać było oddzielne wypryski ogromnych fal, uderzających o pionowe ściany wybrzeża. Poprzez basowy huk spienionego morza od czasu do czasu wybijały się oddzielne grzmoty przyboju.

„Jaskółka“, pod zmniejszonemi do połowy żaglami, mężnie potykała się z pędzącemi na nią wałami. Nagłym ruchem wznosiła swój dziób przed spienionym grzebieniem, który obficie zlewał jej pokład, ostrą sztabą²⁶ rozcinała go wpół i rzucała się w próżnię.

Marynarze w pół leżącej pozycji trzymali się u lewej burty i koło masztu głównego. Schylali głowy i kulili się, kiedy nadbiegająca fala grzebieniem swoim wlewała się przez burłę, rozrzucając końce lin po całym pokładzie. Woda chlustała strumieniami. Oprócz pani Teresy reszta towarzystwa nie czuła się najlepiej. Od czasu do czasu na schodach kajuty ukazywała się czyjaś blada twarz, z niepokojem patrząca na zagniewane morze, aż smagnięta uderzeniem wichury szybko znikwała pod pokładem.

Pochmurny, pozbawiony światła i cieni wieczór niepostrzeżenie zmienił się w ciemną i burzliwą noc. Tylko białe piany wyrwały się z tej próżni długimi i szerokimi wstęgami.

²⁵ *Przybój* — uderzanie fal morskich o brzegi.

²⁶ *Sztaba* — ostro zakończona przednia część kadłuba okrętu.

Za rufą²⁷ zaczęła migać dalekimi niepewnymi błyskami latarnia morska Feisteinenfyr.

— Oho — mruknął kapitan, oparty na nadbudówce wejściowej, do porucznika — porządnie nas zniosło: to już i skały Rott niedaleko... do kroćset... Jedziemy prosto — rzeczywiście!

Koło północy wiatr zaczął „odechodzić“, to znaczy zmieniać swój kierunek coraz bardziej ku zachodowi, przed świtem zaś, po krótkim okresie zmniejszenia swej siły, zadał z podwójną mocą — teraz już wprost od południowego zachodu. Oko cyklonu²⁸ widocznie przeszło już niezbyt daleko. Znowu za rufą zamajaczyły wyszczerzone zęby raf Kwitingsöy. Szstorm zaczynał szaleć na dobre. Już nie grzebieenie, ale całe fale wpadały na pokład „Jaskółki“, grożąc splókaniem za burtę niezlicznym marynarzom, pełniącym służbę na pokładzie.

— Trzymaj się tam dobrze, jeden z drugim! — ostrzegał ich Szyszko.

Znowu przeniosło jacht koło Kwitingsöy, tym razem od południowej strony wysepek. W ten sposób „Jaskółka“ okrążyła niemal grupę tych skał i cofała się coraz bardziej w głąb ogromnego fiordu.

A kiedy dzień swą ołowianą szarzyzną rozświetlił skotłowane morze, na widnokregu nic już nie było można dostrzec: wszystko znikło w chaosie pian, deszczu i postrzępionych chmur, z ogromną szybkością sunących po samej powierzchni morza. Położenie jachtu z każdą godziną stawało się coraz

²⁷ *Rufa* — część tylna okrętu.

²⁸ *Oko cyklonu* — środkowa część obszernego wiru powietrznego.

bardziej groźne. Kapitan nie wiedział dokładnie — i w tych warunkach nie mógł już wiedzieć — gdzie statek się znajduje.

Przypuszczał, że jest otoczony ze wszystkich stron skałami i niebezpiecznymi rafami, gdzie one jednak są i z której strony mogą się ukazać, stanowiło to dla niego męczącą zagadkę. Oczekiwał ukazania się z lewej strony za rufą wyspy Sörbö,²⁹ ale czas mijał, a wyspy nie było. Por. Woźński, uciepiony u burty, napróżno wwiercał swój wzrok w mgławicę szarzysty, starając się uchwycić moment, w którym przez lornetę możnaby było zaobserwować widnokrąg. Napróżno! Bryzgi fal, strzelające co chwila za burtą, lub góry wodne, wznoszące się nad „Jaskółką“, udaremniały jego wysiłki.

Pani Teresa przestała się już zachwycać grą rozpętanych żywiołów. Nie miała wielkiego doświadczenia w żegludze, ale intuicyjnie odgadywała niebezpieczeństwo, czające się w mgławicach huczącego morza. Ściągnięte brwi świadczyły o wewnętrznej walce, rozgrywającej się w jej duszy. Zrozumiała, że doświadczenie kapitana górowało nad efektownymi rakietami sentencji żeglarskich, wypowiedzianych przez pana Stefana. Teraz zapewne siedzi w klubie i rozmawia z kolegami, ani się domyślając, w jakiej opresji znajduje się „Jaskółka“, a wszak to on właśnie zdecydował odrzucenie rozsądnych propozycji kapitana... Boże, Boże, naprawdę jest strasznie!

I pani Teresa sama wpatrywała się w próżnię, starając się coś dostrzec. Nie widziała jednak nic

²⁹ Sörbö — wyspa w Bokn-fiordzie w Norwegji.

prócz okropnych zwałów wodnych, mknących jeden za drugim z niewiarogodną szybkością. Każdy z nich, zdawało się, pochłonie i wciągnie w głębie malutką „Jaskółkę“. — Czem się to skończy? Jakaś pomoc przyjść przecież musi — myślała pani Teresa. Czuli, że siły powoli ją opuszczają. Broniła się. Ujrzała nad sobą twarz kapitana.

— Niech pani zejdzie do kajuty! — krzyknął jej nad uchem — pani zmarzła!

— Nie, nie! — potrząsnęła głową.

W tej chwili por. Woiński, który z bosmanem ³⁰ Pliszka podciągał mocniej nawietrzny baksztag, ³¹ podniósł się z kolan i trzymając się liny, zaczął wpa-trywać się w ciemnię. Bosman uczynił to samo.

— Panie kapitanie! — krzyknął Woiński — ska-ty za rufą!

Kapitan był już przy nich. Jednym rzutem oka zorientował się w sytuacji.

Z lewej strony za rufą białą linją majaczyły roz-sypy. ³²

Gwizdki, tupot nóg po pokładzie.

— Na pokład wszyscy!

— Do zwrotu przez rufę! ³³ Grot zwinąć! — ry-czał Szyszko przez tubę. — Lewo na burtę! ³⁴ Niech

³⁰ *Bosman* — starszy marynarz.

³¹ *Baksztag* — stalowa lina, podtrzymująca maszt ukośnie od tyłu.

³² *Rozsypy* — morze skotłowane w czasie burzy na mieli-nach lub skałach podwodnych.

³³ *Zwrot przez rufę* — manewr żaglowego statku, przy któ-rym zatacza on koło, zwracając się rufą w stronę wiatru.

³⁴ *Lewo na burtę* — największe odchylenie steru w lewo.

pani zejdzie nadół, żądam tego! — zwrócił się do pani Teresy. I pani Teresa bez protestu zaczęła schodzić po schodkach.

Jacht zatoczył koło i położył się na boku. W tej chwili ogromny zwał nakrył go swoim grzebieniem.

— Trzymaj się! — rozległo się po pokładzie.

Wszyscy, nie wyłączając kapitana, w tym momencie wisieli na rękach, uczepieni lin, jakie były bliżej. Marynarz Sańko wypadł za burtę, ale przytomności nie stracił i trzymał się mocno za wantę.³⁵ Gdy wodozwał z ogłuszającym rykiem przewalił się przez całą długość jachtu, ze zręcznością kota wdrapał się zpowrotem na pokład. Nie brakowało nikogo.

Teraz prawa burta zanurzyła się w wodzie.

O jeden ref³⁶ zwiększono powierzchnię żagla głównego. Szyszko żaglami chciał sforsować morze. Teraz jacht co chwila zanurzał się w fale i brał wodę całemi rzekami, które mknęły po pokładzie, rozbijając się o nadbudówki i maszty.

Sytuacja pogarszała się z każdą niemal chwilą.

Oddzielne spienione grupy rozsypów, powodowanych rafami, łączyły się w jedną białą kapiel, do której, dryfując,³⁷ jacht zbliżał się coraz bardziej. Był to niechybnie śmiertelny kres jego wędrówki.

Kapitan Szyszko rozumiał wszystko dobrze, ale stary wilk morski nie poddawał się łatwo. Pamiętał przytem, jak Podlaski, żegnając się, poruczał jego opiece swą jedynaczkę:

³⁵ *Wanta* — lina podtrzymująca maszt z boku.

³⁶ *Ref* — część żagla u dołu, o którą zmniejsza się jego powierzchnię.

³⁷ *Dryfować* — cofać się.

— Niech pan uważa, panie Hilary, im młodym w głowie jakieś bohaterskie wyczyny, jak teraz mówią. Samo to nie wie dobrze, czego szuka w życiu, a żyje się raz tylko...

— Dobrze, dobrze — odpowiedział wówczas kapitan — niech pan będzie spokojny.

Ot i spokojny. Zgodził się na ten Bokn...

Białe smugi, dalekie jeszcze, pieniały się coraz bliżej.

— Bosman — krzyknął — zmierzyć głębokość!

Po chwili ołowianka³⁸ wróciła na pokład. Nie dostała dna.

Przed dziobem po stronie prawej burty ukazały się też rozsypy. „Jaskółka“ znalazła się w pułapce.

Były to niezliczone skały pomiędzy wyspami Ombo a Sjernaröy.³⁹ Cała załoga była właśnie na pokładzie. Leżeli wszyscy, trzymając się czegokolwiek. Zrozumieli, że jacht nie obejdzie tych raf straszliwych... W przerażonych oczach młodych marynarzy malowało się zdumienie, połączone z bezwładem woli. Czekali rozkazu.

Por. Woński z bosmanem zawiesili z trudem na sztagu⁴⁰ czarny stożek i kulę, sygnały oznaczające prośbę o pomoc, zresztą beznadziejnie. Do obydwu wysp było jeszcze daleko, a w taką burzę było wątpliwe, czy wogóle pomoc mogłaby nadejść. Wyspy te są skaliste i puste.

Pani Teresa, wychyliwszy się z drzwiczek kaj-

³⁸ *Ołowianka* — kawałek ołowiu, przymocowany do liny, którą mierzy się głębokość. Sonda.

³⁹ Ombo i Sjernaröy — wyspy w Bokn-fiordzie.

⁴⁰ *Szttag* — lina podtrzymująca maszt z przodu.

ty, że zgrozą patrzyła na morze. Była blada jak chusta. Mileząc, rzucała co chwila pytające i błagalne zarazem spojrzenia na kapitana, który na nią nie zwracał żadnej uwagi. W zaciętych jego rysach można było wyczytać tylko zdecydowaną wolę, graniczącą z uporem. Spełniał swój obowiązek, który nakazywał mu bronić się do ostatka.

— Wleźcie na dziób z bosmanem i Kurem przygotować obydwie kotwice! — krzyknął w ucho porucznikowi — dacie znać, jak będą gotowe!

Pani Teresa z przerażeniem spojrzała na kapitana.

— Kapitanie?

Zamiast odpowiedzi Szyszko wskazał na rufę.

Białe piany zbliżały się powoli, ale nieustępliwie, jak przeznaczenie. Huragan szalał w dalszym ciągu, pędząc rozjuszony fale wprost z oceanu. Stłoczone w ciasnym — jak dla nich — fiordzie, zdawały się rozumieć swe położenie i oszalały z wściekłości. Ofiarą jej miała się stać „Jaskółka“, niosąca na końcu gafla⁴¹ nieznaną jeszcze na tych wodach biało-czerwoną banderę.

Czepiając się nadbudówek, pierścieni i lin, kapitan sam poczołgał się na kolanach ku dziobowi. Ustać na pokładzie było niepodobieństwem.

Prawa kotwica zaczęła zsuwać się w głębie.

— Siedemdziesiąt metrów łańcucha! — zameldował porucznik.

— Luzuj jeszcze!

Białe piekło było już blisko.

⁴¹ *Gafel* — drewno, do którego przywiązuje się żagiel.

— Kur! — krzyknął kapitan — wszyscy nałożyć pasy ratunkowe! Ruszaj!

Nagle jacht drgnął, szarpnął się raz i drugi. Równocześnie żagle załopotwały jak wściekłe. Łańcuch kotwiczny wyprężył się.

— Wszystkie żagle precz! Żywo! — ryczał kapitan i sam odwiązywał z kołków liny.

— Luzuj jeszcze łańcucha!

— Łańcuch się kończy!

— Uwiązać linę stalową! Ruszać się, chłopcy! — przynaglał Szyszko.

Jacht stanął i zwrócił się dziobem wprost przeciwko wichurze i falom. Miotał się jak dziki zwierzę na uwięzi. Kapitan wrócił do kokpitu.⁴²

— Teraz w Bogu i kotwicy nadzieja — rzekł do pani Teresy. W głębi kajuty widać było napół przytomną twarz sędziego, który poruszał bezgłośnie ustami.

Do kokpitu przyczołgał się por. Woiński:

— Trzyma dobrze! Ile metrów łańcucha wypuścić? — zapytał kapitana.

— Jeszcze sto można — odrzekł Szyszko. — Sondować!

W Bogu nadzieja. Jacht znalazł się teraz o jakie sześćdziesiąt metrów od piekielnego młyna, który swym grzmiotem zagłuszał ryk burzy.

Kapitan Szyszko poprawił pas ratunkowy na drobnej postaci pani Teresy, która teraz, posłuszna jak dziecko, ze łzami w oczach powtarzała:

⁴² *Kokpit* — zagłębienie w pokładzie jachtu na rufie, w którym podczas żeglugi siedzi zwykle załoga.

— Panie kapitanie, niech pan ratuje, prawda, kotwica wytrzyma? Boże, co się dzieje...

Nerwy jej nie wytrzymały.

Kapitan wszystkich w kajucie postawił na nogi.

— Trzymać się, trzymać się — mówił do nie-szczęśliwych, nieprzytomnych podróżników — wszystko w mocy Boga.

Zapadła noc ciemna i straszna. Zdawało się, że kipieli wreszcie teraz pod samą rufą. Było to jednak złudzenie: jacht nie cofnął się ani o pół metra. Wiatr zaczął stopniowo skręcać ku południowi, a gdy zaczął wprost od wyspy Finnöy, której nieliczne światła ukazały się w mroku, podróżnicy mieli wrażenie, że fale straciły orientację: tłoczyły się, krzyżowały, potraçały się wzajem. Jacht kołysał się niespokojnie i szarpał się mocno, zmieniając niejednokrotnie kierunek. Zachodziła obawa, że teraz właśnie pękną łańcuchy. Łańcuchy wszakże wytrzymały...

W ciągu nocy wiatr powiał od dalekich światła Fister i Ardal,⁴³ to znaczy od lądu. I jak na skinienie różdżki czarodziejskiej w ciągu pół godziny morze zupełnie się uspokoiło. Krótkie drobne fale łagodnie przelewały się przez rafy po lewej stronie burty statku i pluskały cicho u dziobu.

„Jaskółka“ była uratowana.

Na pokładzie ukazały się zmięte, wymęczone przeżyciami i morską chorobą twarze przygodnych „jachtsmenów“, którzy z pewnem zdziwieniem spoglądali po sobie, jakgdyby przypuszczając, że to

⁴³ Fister i Ardal — osady na lądzie w prowincji Ryfylke.

jest jakaś czarodziejska sztuka kapitana, i że za chwilę znowu zacznie się piekło.

Lecz piekło nie powróciło.

A gdy nad ranem jacht rozwinął wszystkie swe żagle i wesoło pruł wodę fiordu, kierując się na przylądek Skudenes, pani Teresa podeszła do kapitana.

— Panie kapitanie — rzekła, ściskając jego dłoń — serdecznie, serdecznie dziękuję. Już nigdy sama nie wyznaczę kursu! Ufam panu zupełnie. Widzę teraz, jaka jest różnica pomiędzy żeglowaniem w klubie a żeglowaniem po morzu... Po chwili dodała: morze jest brutalne. Nam, kobietom, trudno jest z niem się mierzyć...

Kapitan Szyszko uśmiechał się dobrotliwie.

II

Spotkanie

Jacht „Książę Burzysław“ już drugą dobę ciężko zмагаł się z morzem. Wypreżone jak struna dwa jego żagielki: płachetka bezanu i na trzy refy stroczony sztafok¹ co chwila nikły w spienionych białych rozjuszonych wody, zdawało się — już, już, na zawsze, i nagle ukazywały się na grzebieniach wałów. Jacht, rzekłbyś, przez chwilę groził morzu wzniesionymi dogóry pięściami i znów zapadał się w przepaść.

Był to szkolny jacht Państwowego Urzędu Morskiego Żeglarstwa Sportowego, odbywający podróż do portów zagranicznych.

Liczna jego załoga, złożona z 40-tu żeglarzy jachtsmanów, przechodziła po raz pierwszy swój chrzest morza, mimo to jednak trzymała się dzielnie. Na pokładzie nie było ani jednego żeglarza, któregooby morska choroba złożyła do chwilowego składu rupieci. Głodni, przemoczeni, zziębnięci czuwalili na pokładzie albo leżeli ukryci od wiatru za szalupami i lukami,² gotowi każdej chwili porwać się na równe nogi.

Kapitan jachtu siedział na małej ławie koło

¹ *Sztafok* — żagiel przedni.

² *Luk* — okno górne.

szturwał³ i z lubością patrzył na wybladłe twarze załogi.

— Będzie, będzie z nich jeszcze pociecha — myślał w duszy. Mają ambicję prawdziwych marynarzy, nie tych dzisiejszych z autobusów morskich, ale tych nelsonowskich, co to mieli drewniane okręty, ale serca żelazne... Oho! literat... ustoi, czy nie ustoi. Nie dał się! Będzie nowy poemat, napewno...

Kapitan z zadowoleniem pociągnął z dawno zgastej fajeczki i wpatrzył się w zamazany smugami deszczu horyzont.

Był to wysoki, kościsty mężczyzna o surowej, ale dobrotliwej twarzy, którą z lewej strony przecinała od ust aż do ucha straszliwa krzywa blizna. Nadawała ona masce jego twarzy jakiś niesamowity wyraz pełnego zgrozy uśmiechu. Gdy się patrzyło z lewej strony, twarz ta przypominała pysk chińskiego smoka, mającego paszczę sięgającą do szyi. Tylko oczy spokojne klóciły się z paszczą. Siwy kapitan niechętnie mówił o szramie. Ciekawych zbywał wyjaśnieniem, że otrzymał ją na morzu.

Przedwczoraj widzieli latarnię morską Jershöft⁴ i kurs mieli na Bornholm,⁵ ale oto zwarjowany *west* odrzucił ich już daleko. Wczoraj przed wieczorem zamajaczyły, co prawda na chwilę, dalekie zarysy wyspy, lecz znikły jeszcze przed nocą. — Ano, na morzu, jak na morzu. Jacht silny jak niedźwiedź: i lepsze sztormy wytrzyma — medytował stary wilk morski. — Jakem Marek Zboiński, dziś lepiej bu-

³ *Szturwał* — urządzenie sterowe z kołem do sterowania.

⁴ Jershöft — latarnia na niemieckim brzegu Bałtyku.

⁵ Bornholm — wyspa duńska na morzu Bałtykiem.

dują okręty, niż za czasów Nelsona. Trzeba to przyznać. Burzysław też na gorszych jolach⁶ woził swoich Wenedów,⁷ ale to byli ludzie! Gdy w bitwie takiemu odrąbano ręce, któremi trzymał się burty nieprzyjacielskiej, chwycił się jej zębami...

— Panie Wielhorski — zwrócił się nagle do stojącego u burty żeglarza, z zawodu majora w czynnej służbie, a dziś wachtowego marynarza w drelichach, ziujdwestce i winceradzie⁸ — pozwól-no pan swoją lornetę!

Po chwili kapitan, oparty o wantę, wpatrywał się uporeczywie w jeden punkt widnokregu. Poprawił szkła lornety i znowu skierował ją na linię horyzontu. Nie mówiąc, zawiesił lornetę na szyi i powoli wspiął się parę szczebli po drabinie wantowej. Tam zaczepił się nogą o liny i znów wpatrywał się długo. Zeszedłszy na pokład, gwizdkiem podebrał wszystkich na nogi.

— Na stanowiska! — rozległ się donośny jego głos — szkoty⁹ luzować! Prawo trzydzieści!¹⁰ Luzuj!

Zatupotały nogi po pokładzie i jacht, położywszy się raz jeden na bok, ruszył naukos z falami. Skałał teraz z wału na wał, jak wielka piłka unoszona

⁶ *Jola* — duża łódź Skandynawów.

⁷ Wenedowie (łac. *Venedi*) — nazwa nadawana w starożytności mieszkającym na południowym wybrzeżu Bałtyku plemionom, prawdopodobnie słowiańskim.

⁸ *Wincerada* — nieprzemakalny marynarski płaszcz.

⁹ *Szkoty* — liny od żagli.

¹⁰ *Prawo trzydzieści* — komenda dla sternika. Trzydzieści stopni.

wiatrem. Wszystkie lornety skierowały się w stronę dziobu.

— Widzicie tam punkt? — tłumaczył Zboiński — to łódź. Duża szalupa. Są w niej ludzie. Na spacer nie wyjechali. Idziemy do nich z pomocą.

Na pokładzie zapanowało niezwykle podniecenie: jedni, trzymając się lin, chodzili tam i zpowrotem, nie zdając sobie sprawy, dlaczego to czynią, inni szybko schodzili do kajut i jeszcze prędzej stamtąd wychodzili. Tylko bosman wyciągał z forpiku ¹¹ jakieś przedmioty.

— Tak, tak — mruczał kapitan — odbijacze ¹² na prawą burtę, przygotować liny do obwiązania ludzi, jakóbka ¹³ na prawą burtę... Rzutka ¹⁴ gotowa?

Niespełna w godzinę jacht był w pobliżu szalupy. Coraz wyraźniej pograżała się w głębie, trzymając się na wodzie resztkami swych zdolności pływanych. Każdy nadbiegły wał stawiał ją napoprzek i niebezpiecznie przechylał na burtę. W szalupie widać było trzech ludzi, z których jeden dawał znaki ręką. Dwaj inni leżeli na dnie.

— Uważać! spokojnie! — ostrzegał Zboiński — bosman, bosakiem ¹⁵ pochwycić linę!

— Już, będzie, panie kapitanie — zapewniał bosman — Lipertowicz skoczy do łodzi...

¹¹ *Forpik* — część przednia jachtu, przeznaczona na skład sprzętu żeglarskiego.

¹² *Odbijacze* — plecione z lin kule lub inne przedmioty, zabezpieczające burty (boki) statku od uderzeń.

¹³ *Jakóbka* — drabinka spuszczana z pokładu statku.

¹⁴ *Rzutka* — linka z woreczkiem piasku na końcu, do której uwiązuje się inną linę.

¹⁵ *Bosak* — hak z rękojeścią.

Gdy się zrównali z szalupą, oczom załogi „Burzysława“ przedstawił się smutny fragment życia morskiego: rozbitkowie, unoszeni przez fale na śmierć, która miała ich spotkać niebawem.

Szalupa do połowy napełniona była wodą; na dnie jej, głowami nadół, leżały dwa ciała ludzkie; z wody wystawały tylko powyginane ręce i nogi oraz części ubrania. Trzecia postać, bezwładnie oparta o burtę i do połowy też zanurzona, dawała jeszcze znaki ręką.

Jacht podszedł do szalupy od strony zawietrznej.¹⁶ Ledwo się z nią zrównał, już marynarz Lipertowicz był przy rozbitku; chwycił go wpół i szybko obwiązał liną. Załoga bosakami odpychała miotającą się obok szalupę, nie dopuszczając do ostatecznego jej rozbitcia. Przy pomocy liny rozbitek został dźwignięty na nogi i podciągnięty dogóry. Za burtą ukazała się blada, wynęczona twarz, do połowy zasłonięta turystyczną czapeczką. Kapitan stał przy burcie i kierował akcją.

— Ostrożnie, powoli! Teraz dogóry, ciągnij! — brzmiał spokojnie jego głos.

Nagle zamilkł i pochylił się naprzód, wpatrując się w postać zawieszoną na linie. W tej właśnie chwili głowa nieznanego odchyliła się wtył i oczom załogi ukazała się okrągła twarz bez zarostu, o wypukłych oczach i małym tępych nosie, twarz, jakich wiele spotyka się na południowo-zachodnim wybrzeżu Bałtyku.

¹⁶ *Zawietrzna strona okrętu* — bok nie wystawiony na działanie wiatru.

Kapitan wpił się oczami w tę twarz. Paszcza „smoka“ skurczyła się w straszliwym jakimś grymasie. Całem ciałem, jakgdyby przyciągany niewidzialną siłą, coraz bardziej chylił się ku owej twarzy, podczas gdy pięść jego, zaciśnięta w potężny węzeł mięśni i kości, wraz z łokciem nieznacznym ruchem cofała się wtył. Twarz rozbitka obudziła się z sennej obojętności i ze zdumieniem patrzyła w nachylone nad nią widmo. Po chwili wykrzywiła się w skurcz przerażenia: obłąkane ze strachu oczy jak zahipnotyzowane patrzyły w upiorny obraz zagłady, zawieszony nad nią jak chmura. Jeszcze chwila, a trzaśnie z niej piorun wprost w te nieprzytomne oczy, potężna pięść zmiażdży głowę jak skorupę jajka...

Obecni osłupieli na chwilę. Coś niesamowitego przed nimi tutaj się rozgrywało...

— Ciągnij dogóry! ostrożnie, teraz brać za ramiona! — obudził ich chrapliwy głos kapitana, który stał wyprostowany i wydawał rozkazy.

Rozbitka pod ręce odprowadzono do kajuty, gdzie zajął się nim medyk. Przebrano go, natarto spirytusem i napojono gorącą herbatą.

Pozostałe w szalupie ciała dwóch rozbitków wciągnięto linami na pokład i zawinawszy w płótno żaglowe, ułożono pod szalupą jachtową i linkami przywiązano mocno do pokładu. Próbowano nawet uratować szalupę rozbitków i czas jakiś holowano ją za sobą. Niebawem jednak napełniła się zupełnie wodą, tak że musiano hol¹⁷ odrąbać.

¹⁷ *Hol* — lina, służąca do ciągnięcia innego statku w czasie żeglugi.

Wszystkiem kierował osobiście Zboiński, pouczając i wydając szczegółowe rozkazy.

„Księżę Burzysław“ stanął znów w dryfie,¹⁸ dziobem zwrócony w kierunku Bornholmu.

Białe żagielki znów wyskakiwały nad wodę i raz po raz zapadały się w głębie; znowu bukszpryt¹⁹ kłuł jak dzidą nadbiegające wały i rozpruwał je od dołu do góry. Woda tryskała słupami, rzęsiście zalewając pokład i bębniąc na nim nerwowy rytm sztormu. Wszystko było tak samo, tylko bandera na jachcie tkwiła w połowie wysokości bezanu na znak żałoby.

Jacht nieustępliwie walczył z morzem, torując sobie drogę ku swym przeznaczeniom. Dopiero drugiego dnia wieczorem zelżyło i po krótkim wahaniu wiatr nagle przeskoczył do NO.²⁰

Natychmiast wyzyskał to Zboiński i odrefowawszy²¹ żagle, wziął kurs prosto na W. Chociaż pogoda poprawiła się i znów zasiadano do wspólnego stołu, stary kapitan nie pokazywał się w messie; posiłek kazał sobie podawać do kajuty.

Szeptano po kątach, ale nie rozumiano, co się dzieje.

Ze spisanego protokołu wypadku wynikało, że uratowany rozbitek nazywa się von Kluck, jest ro-

¹⁸ Stanąć w *dryfie* — ustawić żagle w ten sposób, ażeby statek bardzo mało posuwał się naprzód.

¹⁹ *Bukszpryt* — maszt pochyły na przodzie statku, wystający nad wodą.

²⁰ NO (*nordost*) — północny wschód.

²¹ *Odrefować żagle* — zwiększyć ich powierzchnię.

dem z Lubeki,²² ma lat 42 i z zawodu jest kupcem zbożowym. Wraz z tamtymi dwoma nieboszczykami, których nazwisk nie zna, odbywał podróż do Lipawy²³ na duńskim parostatku.

Za Bornholmem już, wskutek pęknięcia łańcucha sterowego osiedli na rafach w pobliżu jakichś wysp, prawdopodobnie Christiansö,²⁴ poczem parostatek szybko zaczął tonąć. W zamieszaniu von Kluck dostał się do spuszczonej na wodę szalupy, w której byli już dwaj wspomniani ludzie. Szalupa nie miała wioseł i wielkie fale szybko uniosły ją od miejsca wypadku. Po dłuższym czasie — von Kluck nie wie, jak długim, zapewne po paru dniach — obaj ci ludzie zmarli. Kiedy? również von Kluck tego nie wie, bo sam był napół przytomny i w sen nieustannie zapadał. Dostrzegł „Księcia Burzysława“ dopiero wtedy, gdy jacht był już blisko.

Tyle protokoł.

Kapitan nie wychodził z kajuty. Meldowano mu dobrą pogodę i wiatr pomyślny. Od czasu do czasu sprawdzał tylko kurs i dziennik okrętowy.

W pamięci jego przesuwwały się obrazy przeszłości.

— Tak, to on... Dziwne spotkanie! Nie spodziewał się von Kluck zobaczyć się ze mną...

Zboiński widzi siebie na małym kutrze²⁵ rybackim, kupionym w Danji, jak wraz z trzema innymi

²² Lubeka — niemieckie miasto portowe.

²³ Lipawa, a właściwie Liepaja, dawniejsza Libawa, miasto portowe łotewskie.

²⁴ Christiansö — wysepki duńskie na Bałtyku.

²⁵ *Kuter* — jednomasztowy statek rybacki.

przemyka się wzdłuż szwedzkich brzegów, ażeby przedostać się do któregoś z portów łotewskich — na Łotwie już wrzało — a stamtąd pod sztandary polskie. Już pod Ystadtem²⁶ szczęśliwie oderwali się od brzegów... Łódź podwodna jego, von Klucka. Celny strzał działowy rozbija dziób kutra... Wyciągnięci z wody wszyscy czterej na pokładzie łodzi podwodnej Klucka. Dzika rozprawa. Uderzeniami pięści von Kluck, komendant łodzi... dwóch strącił do morza. Utonęli w jego oczach. A potem, gdy on, Zboiński, porwał się do obrony tamtych, został skatowany do nieprzytomności... Von Kluck osobiście hakiem ręcznym od łańcucha kotwicznego rozdarł mu twarz na całą szerokość... Ta szrama.

Potem szpital. Ucieczka. Von Kluck, to on! na jego jachcie!

Barbarzyńca!

Nie wart litości.

Utopić tego łotra... za kark wziąć i trzymać pod wodą, aż zdechnie!...

Paszcza „smoka“ zaciskała się w skurczu okropnym. Zdawało się, że kły w niej błyskają. Nikt jednak tego nie widział.

Na księżycowej smudze kładły się cienie przechodzącego w pobliżu parostatku, słysząc było nawet uderzenia śruby o wodę.

— No, jakże rozbitek? lepiej się czuje? — zapytał redaktor Paszkowski, który miał służbę na „oku“,²⁷ podchodzącego ku niemu żeglarza. Obaj w drelichowych roboczych ubraniach wyglądali jak

²⁶ Ystadt — portowe miasto szwedzkie na Bałtyku.

²⁷ Służba na oku — służba wartownicza na dziobie statku.

zawodowi marynarze. Chętnie pełnili swą służbę, jak inni zresztą ich koledzy, rozumiejąc, że bez tej praktyki nigdy nie zostaną prawdziwymi żeglarzami.

— Dobrze, coraz lepiej — odparł zagadnięty — doktor ciągle się tam koło niego kręci.

— Czy ty rozumiesz cokolwiek z tego, cośmy widzieli?

— Nie, absolutnie. Jedno tylko jest pewne, że ci dwaj ludzie kiedyś już się widzieli. Nasz nie wychodzi, zamknął się, kazał tylko wachtowym oficerom²⁸ meldować ukazanie się łądu albo latarni morskiej.

— Odpoczywa. Zastanów się: prawie trzy doby nie schodził z pokładu. Ale sztormik, zdaje się, był nie byle jaki...

Redaktor urwał i spojrzał w stronę prawej burty, gdzie dwie podłużne masy, skrępowane linami, chyliły się i wznosiły w takt kołysania się statku. Niemni pasażerowie odbywali ostatnią swą podróż, obojętni i niewrażliwi na piękno księżycowej nocy.

Smutny nastrój panował na jachcie. Rozmowy nie kleiły się. Żeglarze-jachtsmani, czując się na pokładzie nieswojo, schodzili do kajut, ale tam również było nieswojo, więc wracali na pokład. Ostatnie przeżycia wytrąciły ich z równowagi.

Nareszcie, o godz. 3-ciej w nocy zameldowano kapitanowi ukazanie się latarni morskiej w Nexö.²⁹

— Kurs na latarnię — oświadczył krótko. — Gdy będziemy pięć mil od brzegu, proszę mi zameldować.

— Jest!... zameldować — odpowiedział wachtowy.

Kiedy brzegi było już widać wyraźnie, Zboiński

²⁸ *Oficer wachtowy* — mający służbę na pokładzie.

²⁹ Nexö — miasto portowe na wyspie Bornholm.

wyszedł na pokład i objął komendę. Z twarzy jego nie można było wyczytać. Ciekawi zawiedli się: ten sam spokój, te same bystre oczy, jednym rzutem obejmujące rzecz albo zdarzenie, ta sama w oczach wyrozumiałość.

Po krótkim manewrowaniu w porcie jacht przycumował³⁰ się do nabrzeża. Zaraz zjawił się przedstawiciel władzy portowej i zebrał dane dotyczące statku i jego podróży. Niebawem nadciągnęli inni z policji i kapitanatu portu i przystąpili do urzędowego stwierdzenia wypadku. Na nabrzeżu zebrał się tymczasem tłum gapiów. W pół godziny przed jachtem stanęła platforma, zaprzężona w dwa małe koniki, i ludzie znieśli z niej na pokład „Burzysława“ dwie trumny. Po złożeniu w nie ciał nieszczęsnych rozbitków ludzie dzwignęli je i skierowali się do schodni.³¹

Rozległ się donośny gwizdek kapitana i załoga jachtu zastygła w postawie na „baczność“, oddając salutowaniem ostatnie honory swym przygodnym pasażerom. Kapitan stał przy schodni. Gdy druga trumna opuściła pokład „Burzysława“, rozległ się podwójny gwizdek i wszyscy opuścili ręce od daszków czapek, a bandera, dotychczas do połowy opuszczona, podniosła się do końca drzewca.

Westchnienie ulgi powiało po całym pokładzie: pomimo ludzkich uczuć i współczucia dla cudzego nieszczęścia obecność trupów przygniatała wszystkich ciężarem mogilnego kamienia. Z chwilą zabra-

³⁰ *Cumować* — uwiązywać linami statek do nabrzeża.

³¹ *Schodnia* — deska służąca do przechodzenia ze statku na brzeg i odwrotnie.

nia ich ze statku wiew życia przeszedł po całym pokładzie. Miało się wrażenie, że jacht podniósł się, wyprostował i zadrzał radością życia, gotowy do lotu i nowej walki z morzem.

Na schodkach kajuty ukazał się von Kluck, podtrzymywany przez doktora, i skierował się ku schodni.

Zatrzymawszy się przed Zboińskim, zdjął czapkę i stał niezdecydowany. Nie wiedział, jak zacząć.

— Jestem panu winien życie, panie kapitanie — zaczął po chwili — dziękuję szczerze...

Ręka Klucka drgnęła i uniosła się nieco w kierunku ręki Zboińskiego.

Kapitan stał nieruchomy.

— To był czas wojny, rozumie pan, prawa wojny są surowe. Doprawdy, żałuję dziś bardzo, pan rzucił się na mnie... w obronie własnej... musiałem.

Patrzył na bliźnię swego wybawcy, która — zdawało się — lekko zadrgała.

— A tamci dwaj — odezwał się wreszcie kapitan — czy też rzucili się na pana?

— Widzi pan, wojna, człowiek swego jutra niepewny, człowiek ma nerwy. Zresztą, skąd mogłem wiedzieć, że pański kuter nie miał karabinu maszynowego...

Von Kluck kłamał świadomie.

— Czy pan wie, że jeden z tych dwóch... — w oczach kapitana przemknęła błyskawica — że jeden z tych dwóch utopionych przez pana, panie von Kluck, to był mój syn?

Wyłupiaste oczy byłego dowódcy łodzi podwodnej po raz drugi okryły się przerażeniem.

Wyciągnięta na pożegnanie ręka opadła.

Von Kluck opuścił głowę i, nie wkładając czapki, ociężale ruszył na schodnię, podtrzymywany wciąż przez doktora.

Na brzegu zaturkotała po bruku platforma z dwiema trumnami i cały orszak po chwili zniknął za węglem portowego magazynu.

Załoga jachtu w głuchem milczeniu zaczęła się rozchodzić po kajutach.

Pozostał tylko kapitan... Nie widział już ani jachtu, ani von Klucka, ani gapiów na brzegu. Dusza jego była daleko na morzu. Na łodzi podwodnej von Klucka. Biegła ku tym dwom, tonącym o parę kroków od niego, patrzyła w obłędnie rozwarte ich oczy, znikające pod wodą... na zawsze... Z wyroku i za sprawą tego oto człowieka, który przed chwilą stał przed nim, a teraz ciężkim krokiem wraca do swojej rodziny... Puszczony wolno przez niego...

— Inaczej nie można było! Niech idzie...

Zboiński westchnął bezgłośnie i skierował się do swojej kajuty.

III

Na jachcie „Witeź“

1. Podróż w r. 1925.

Tłumy ludzi zebrały się na południowym moło¹ portu gdyńskiego, pragnąc zobaczyć odejście zagłowego jachtu „Witeź“ na morze...

Tak właściwie należałoby zacząć opis tej niezaprzeczenie ciekawej, a zarazem pierwszej polskiej wycieczki jachtowej „za morze“, to znaczy tam, gdzie pieprz nie rośnie. Tego bowiem zwrotu używa się u nas na określenie krajów, leżących poza Paryżem, lub jeszcze dalej — za Lido. Zamiatanie jednak do ścisłości zmusza mnie na wstępie, prosto z tego moła zaznaczyć, że tłumów nie było, nie było nawet „licznych“ przyjaciół i znajomych, tylko mała ich gromadka i trochę miłych gapiów: opalonych, 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 — jacht „Witeź“ — no tak... widziałem w Londynie taki jacht lorda Pincherlaina z trzema kominami, 2500 koni parowych. A ile kominów ma „Witeź“?

¹ Moło — część nabrzeża portu, do której przybijają statki.

— 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 sobą rurki, pykającej benzyną: ot, taki sobie okręt, ni to, ni owo, ufny w zmiłowanie boskie w postaci wietrzyków chadzających po morzu.

Pauza. Cisza. Oko... prawie perskie.

Dla rozproszenia wątpliwości podam na wstępie, że jacht „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. Inne wymiary: szerokość $2\frac{7}{10}$ m., zagłębienie $1\frac{1}{2}$ m., pojemność $5\frac{7}{10}$ tonny, ożaglenie systemu Marconiego 75 m². Ogromne to ożaglenie zapewnia mu chyżość niemałą. Jacht „Witeź“ należy do typu małych jachtów morskich o cechach bardziej wyścigowych niż turystycznych. Jest to typ statku żaglowego, któremu w razie ciszy morskiej wystarczy, ażeby załoga w żagle dmuchała, a wnet się porwie do lotu. Pomimo szczupłych swoich wymiarów „Witeź“ niezaprzeczenie jest chlubą portu gdyńskiego, do którego należy, nie ma też sobie równego i w porcie gdańskim.

Ten właśnie „Witeź“ kołysał się lekko koło wysokiego falochronu,² na którym stały „tłumy“ publiczności, i za chwilę miał być uwolniony od lin, wiążących go z przystanią, ażeby pełnemi żaglami

² *Falochron* — mur odgraniczający port od pełnego morza.

wyruszyć na morze. Wiatr gdzieś od Pilawy,³ 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 znany szelest rozstępującej się przed piersią żaglowego statku fali zaczyna pieścić nasz słuch: to morze, wielkie, pełne morze szepce nam na ucho o tem, jak gdzieś tam daleko... coś tam się chwieje, coś tam się dzieje...

Zboku podbiega pękaty kuter, błyszcząc smarami i polerowaną miedzią. Dymem zasnuł całą Pucką zatokę — wiadomo, im rycerz mniejszy, tem więcej hałasu wyczynia — z kłębów 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 zakręcił i zniknął w dymie. Poza nim wzbiły się na maszcie wojennego okrętu jakieś kolorowe płatki... Aha, to sygnały flagowe... „Podhalanin”⁴ do nas coś mówi?

„Szczęśliwej drogi” czytamy alfabetem „Code'u”.⁵ Nie mamy zbioru flag na „Witeziu”, więc serdeczne uczucia wdzięczności za dobre życzenia wyrażamy salutem: dumnie wznosząca się na naszym maszcie

³ Pilawa — port niemiecki na wschodnim wybrzeżu Bałtyku.

⁴ „Podhalanin” — torpedowiec naszej floty wojennej.

⁵ „Code” — księga sygnałów flagowych.

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“⁶ 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 Rozewia. Spokojne, duże fale z powagą jedna drugiej oddawały nasz jacheik, który wypełniwszy swe żagle pomyślnym wiatrem, sunął szparko, roztrącając je wcale bezceremonjalnie, jakgdyby tutaj nie one, lecz właśnie on, „Witeź“, był włodarzem prawdziwym.

Podobała mi się ta jego zadzierzystość, jachtu tego bowiem przedtem nie znałem. Dobrze zaczyna — pomyślałem w duchu: mały, ale zuchowaty, nie 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 jarzącem się okiem i zaczęła szybko niem wodzić po morzu, jakgdyby szukała tam czegoś. W jej blaskach fale na tle ciemnej nocy łyskały tajemniczą, prawie mistyczną poświatą. Czarna głęb morza stała się jeszcze czarniejsza i mrok zupełny otoczył nas nieprzejrzystą zasłoną.

⁶ Hals — kurs statku żaglowego.

Z nastaniem nocy ukazały się na morzu liczne światełka okrętów, płynących, tak jak i my, wzdłuż brzegów półwyspu. Od czasu do czasu przesunął się blisko, jak widmo bezgłośnie, 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 mineliśmy ostatnią naszą latarnię morską na Rozewiu i wzięwszy kurs $NW^3/4W$, wprost na szwedzkie portowe miasto Karlshamn, zaczęliśmy się szybko oddalać od brzegów. Statki będące na szlaku morskim były stopniowo roztapiać się we mgle, 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; czarnymi paciorkami oczu zaglądały ciekawie w zakamarki jachtu, wreszcie, spełniwszy snadź swe obowiązki konwojentów, zawróciły gromadnie i poleciały ku brzegom.

„Witeź“ mknął dalej. Pod koniec drugiego dnia podróży byliśmy już na prawdziwej wodnej pustyni: nic, tylko woda i niebo.

Środek Bałtyku posiada obszary 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. „Witeź“ jednak, jako korab mały, mógł nie brać w rachubę tych przeszkód i rwał prosto do celu.

Ustaliłem tryb życia, podział na wachty⁷ i kolejność służby załogi: wachty dzienne po cztery godziny, nocne po trzy. Towarzysze podróży szybko dostosowali się do warunków służby i braku przestrzeni na jachcie 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,⁸ czyli mistrza sztuki kulinarnej, a urząd swój — w imię prawdy historycznej muszę tutaj zaznaczyć — pełnił nietylko 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 żeglarza przy czynnościach zbiorowych załogi. My, pozostali czterej, stanowiliśmy dwie wachty, zmieniające się pokolei; ja, z natury rzeczy, objąłem ponadto funkcję oficera nawigacyjnego.⁹

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

Na „psiej wachcie“,¹⁰ która wypadła mi tej nocy w udziale, dopędziły mnie obrazy, wrażenia i myśli pozostawione na dalekim już polskim wybrzeżu. Dlaczego nikt nie wierzył, że wycieczka ta dojdzie do skutku? Przygotowania nasze zabrały kilka

⁷ *Wachta* — część składowa załogi, a zarazem dyżur służbowy.

⁸ *Kok* — kucharz.

⁹ *Oficer nawigacyjny* wyznacza drogę okrętu.

¹⁰ *Psia wachta* — dyżur od godz. 24-tej do 3-ciej.

dni czasu — to prawda. Była to pierwsza wogóle podróż polskiego jachtu na wody zagraniczne — nasze urzędy morskie nie były przygotowane na podobne przedsięwzięcie, 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 było brak. Potem znów dwa dni zatrzymał nas Kapitanat 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 nie. Ale dlaczego nie wierzono w powodzenie naszej wyprawy? Oficerowie marynarki kiwali niedowierzająco głowami i znacząco się uśmiechali, jakkolwiek imprezą samą interesowali się żywo i szczerze powodzenia życzili. Że „Witeź“ mały? Że drużyna pierwszy raz zebrała się w zespół załogi? Być może. Tem bardziej „Witeź“ musi podróż tę odbyć.

Zapewne, w powątpiewaniach tych była pewna doza słuszności. Ja jednak na poparcie swych postanowień miałem argumenty, o których nie wszyscy, być może, wiedzieli.

Yacht-Klub Polski, towarzystwo, które się zorganizowało w r. b., wykonał pewną — znaczną nawet — pracę około ugruntowania podwalin polskiej turystyki morskiej i sportu morskiego wogóle: zbudował własną 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 jacht nie tylko do zdobycia pucharu na regatach służy, lecz może iść w zamorskie, dalekie nawet kraje. Wszak pomimo odzyskania wybrzeża morskiego jesteśmy do-tychczas lądowem społeczeństwem, nie mamy zaufania do morza, boimy się jemu swe kapitały powierzyć, kategorje naszego myślenia są czysto lądowe. Jak najspieszniej potrzeba nam się zabrać do pracy, zbliżyć społeczeństwo do morza, skąpać je poprostu w wodzie, wychować pokolenie ludzi znających morze, rozmiłowanych w niem do najwyższej tęsknoty. Niech jachty nasze staną się pionierami tej idei, niech rozwinią 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 dość wysoką falą i ogarnięty ciemnością nocy, która na siedem rygli zamknęła widnokrąg, puściłem wodze marzeniom...

Na prawo 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 wcześnie. Jesteśmy na środku Bałtyku, cokolwiek bliżej już Skandyna-

wji. A zresztą... Kompas niewypróbowany i log¹¹ nowy zupełnie. I jeden i drugi mógł 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. Lau-dańskim, zmienić mię z psiej wachty. Podzieliłem się z nim swemi spostrzeżeniami. Chwilami widać już błyski nawet gołem okiem — właśnie takie, jak na Utklippan. Możliwe, że fałszywy kompas wypro-wadził nas zanadto na południe i że zrównaliśmy się już z temi niebezpiecznymi rafami. Zmieniłem za-tem kurs na N i podciągnąwszy szkoty żagli, skie-rowaliśmy się na północ, ażeby ściśle określić miej-sce statku na morzu. Światła jednak po godzinnem migotaniu znikły.

Były to, jak się okazało, niestety dalekie odbicia na chmurach światła latarni morskiej Oeland-Udde na wyspie Oeland, czego narazie, dzięki ma-łemu wzniesieniu pokładu „Witezia“ nad poziomem wody (60—80 cm) i nieustannemu zasłanianiu wid-nokręgu przez fale, nie można było stwierdzić.

Legliśmy tedy na dawny kurs NW³/₄W i tak szliśmy do świtu.

Dnia tego, przed wschodem słońca, oglądaliśmy niezmiernie rzadkie zjawisko świetlne. Widziałem wiele 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 mo-

¹¹ Log — przyrząd do mierzenia szybkości biegu statku.

rzem przybrały barwę rozżarzonych węgla, za chwilę rąbek słońca zabłyśnie...

I zamiast słońca wychynęła z wody w tem miejscu nagle — kula zielona: jaskrawo zielona, z ostro zarysowanemi krawędziami, o 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,¹² zmieniłem kurs na W i po kilku godzinach przechodziliśmy już pomiędzy płaską wyspą z latarnią morską tejże nazwy Utlångan 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 nadwodnych, o które w tej chwili z wściekłym grzmotem rozbijają się fale. Biada okrętowi, któryby się pomiędzy nie dostał!

A zatem „Witeź“ przepłynął już morze. Nic, że mały. Wartko płynął, bo oto niespełna 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 „konsul kok“ (p. S. był polskim konsulem w Kolonji i na Murmanie) puścił już w ruch aparat do pokrzepiania sił nadwątło-

¹² Punkt uzyskany — w żegludze punkt, w którym w danej chwili statek się znajduje.

nych nocnem czuwaniem załogi. Wiemy, że posypią się wnet jak z rogu obfitości różne kanapki, krajan-ki, 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 wiechy¹³ i baki,¹⁴ 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 — słyszę po chwili głos sternika — jedna wiecha dym puściła.

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

— Jest — brzmi odpowiedź — tak trzymać.

Najdalsza z tych wiech wyglądała, jak wyrastający z wody komin fabryczny odległego jeszcze bardzo Karlshamnu, czego zresztą nie można było stwierdzić.

Płyniemy tedy dalej wprost na tę dymiącą wiechę, przerzucając się beztroskimi żartami na temat niezwykłych sposobów znakowania mielizn, używanego przez Szwedów, mijamy kolejno miasta: Karlskronę, Sturk-ö, Ronneby i inne pomniejsze, a przed wieczorem, okrążywszy wyspę Tärn-ö, skręcamy na północ i wpływamy do fiordu, na końcu którego leży cel naszej podróży — Karlshamn.

Roztrącając piany przed sobą pełnemi żaglami,

¹³ *Wiecha* — znak w postaci wysokiego drąga, umocowany do kotwicy, wskazujący mieliznę.

¹⁴ *Baka* — znak w postaci wieżyczki na brzegu.

wpada „Witeź“ do portu i zatoczywszy półkole, o godz. 17-tej staje na kotwicy w przystani jachtowej.

Z przystani przeciagnęliśmy się do nabrzeża.

Na pokładzie zawrzała gorączkowa praca: trzeba zagle zwinąć, liny ułożyć, pokład zmyć wodą, a dopiero wtedy można myśleć o sobie. To też w pół godziny „Witeź“ tak wyglądał, jakgdyby nie był w żadnej podróży: wysoki, smukły, biały jak łabędź stanowczo wyróżniał się korzystnie pomiędzy różnemi statkami i jachtami, stojącemi w porcie.

Przybyliśmy do kraju prohibicji, gdzie sprzedaż trunków alkoholowych jest prawem wzbroniona.

A oto pierwszymi ludźmi, którzy wyrosli na brzegu nad pokładem „Witezia“, byli dwaj pijani marynarze. Bezmyślnie i dobroduszenie przyglądali się zgóry naszemu okrętowi i sztormowali na lądzie. Z rękami założonemi w kieszenie walczyli srodze z prawem zachwianej swej równowagi, starając się bezskutecznie utrzymać na rumbie.¹⁵ 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, Baedekerów i t. p.

Powiem tylko: miły, spokojny, pracowity naród, kultura wysoka, kraj skał granitowych, szlifowanych w lodowcowej epoce, a dziś porośłych lasami, wśród

¹⁵ *Rumb* — kierunek według kompasu.

których 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 historycznym ornamentem do sztafażu,¹⁶ 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).

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

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

Generał Zaruski

Polski jacht „Witeź“, Karlshamn

Dziękując najserdeczniej za pozdrowienia generała polskiego Yacht-klubu i załogi „Witezia“, witam

¹⁶ Sztafaż — to wszystko, co otacza pewien przedmiot dla ozdoby.

panów na szwedzkiej ziemi i żałuję, że nie mam sposobności ugoszczenia dzielnej załogi polskiej w Sztokholmie. Życzę szczęśliwej drogi, donosząc, że przestałem szwedzkiemu Yacht-klubowi koleżeńskie pozdrowienia „Witezia“.

Poset Wysocki

Malmö. 03450. 31. 23/8. 11,35 stats.

Generał Zaruski

Ombord Polska segelyachten „Witeź“

Karlshamn

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

Konsulat Polski

Trzeciego dnia rano na „Witeziu“ panował znowu ruch ożywiony: rozwijano żagle z pokrowców, wciągano malutką szalupkę-łupinę na pokład, szukano w głębi jachtu miejsca dla zapasowej baryłki z wodą, która nigdzie nie chciała się zmieścić, załatwiano formalności portowe, przedstawiające się mniej więcej tak:

- Dokąd udaje się *lust-yagd* „Witeź“?
- Na Bornholm, do Rönne.
- *Good bye*,¹⁷ pomyślnego wiatru!

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

¹⁷ *Good bye* (czytaj: *gud baj*) — do widzenia.

Zaszeleściły znów liny, wiążące nas z przystanią, i „Witeź“ ruszył z miejsca, jak zwykle „z kopyta“, żegnany życzliwymi ukłonami Szwedów. Za portem widać było morze ciemno-granatowe, poorane brózdami spienionych grzebieni. Znać było, że na pełnym morzu dmie silny wicher — znowu pomyślny — tym razem od rumbów północnych. W przewidywaniu tego nasze żagle były zmniejszone do $\frac{2}{3}$. Jakoż za wyspą Tärn-ö zupełnie „świeży“ nord-ost wyskoczył z za przylądka i poniósł nas, zda się, w powietrzu. „Witeź“ tak szybko gnał przez wzburzone fale zatoki, że w niespełną godzinę dopędziliśmy i zostawiliśmy za sobą duży parostatek, który port opuścił przed nami.

Parowiec ciężko nurzał się w falach i czerpał burtami całe „Niagary“ wody, która chwilami dosięgała najwyższych pomostów.

Na niebie jednak zaczęły się dziać rzeczy niedobre. Zachmurzony zlekka widnokrąg pokrył się ciemnymi plamami, pod którymi zwisały silnie nachylone firanki dalekich deszczów. Morze szerniało, a fale jęły się tłoczyć bezładnie, straciwszy zupełnie orjentację 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 mnie porwał na nogi: niedaleko już od nas, pod chmurą deszczową czarna toń wody zasnuła się całą białą płachtą skotłowanej piany. Aha, przemknęło mi w myśli, „szkwał z pyłem“...¹⁸

¹⁸ *Szkwał* — nagły, gwałtowny wicher.

— Żagle refować! — krzyknąłem i skoczyłem z podwachtowym do masztu. „Skoczyłem“ — to wyrażenie właściwe, piękne, ale nieprawdziwe: poczołgałem się, a raczej popęzłem na kolanach i rękach ku masztowi, gdyż „Witeź“ wykonywał już skoki niezwykle, na jachcie zaś, wiadomo, burt niema. Za mną popęznął podwachtowy pan B. Pan 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 przełotnie, jednym rzutem oka.

Szkwał przyleciał jak jastrząb. Mój rozkaz został wydany za późno: czas od ukazania się wichury na małym z powodu niskiego poziomu pokładu widnokregu „Witezia“ nie przewyższał zapewne jednej minuty.

„Witeź“ położył się na boku: pomimo wysiłków sternika, ażeby najostrożniej przykręcić do wiatru, nie tylko okienka kajuty, ale i dach jej zanurzył się w wodzie. Moment był zlekka krytyczny. Trzymając się liny nogą, co siły kręciłem korbą refową, podczas gdy pan B. wypuszczał odpowiednią linę (grota-fał); czułem tylko, jak mnie jedna za drugą grzmocą po plecach wpadające na pokład fale.

Szkwał przewalił się nad naszymi głowami i „Witeż“ się wyprostował.

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

Masz jednak wyszedł z próby zwycięsko i statek nasz pędził dalej jak centaur¹⁹ 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 widnokręgu w jeden ciemny zwał, 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 spokojnie bez żagli maszyci 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 molo granitowe, oddzielne kamienie przy brzegu, a oto wejście do portu...

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

— Dobra rzecz — ktoś wtrącił niezdecydowanie.

Miałem zamiar 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.

¹⁹ Centaur — postać mityczna o ludzkiej górnej części ciała (po pas) i końskim tułowi.

Byliśmy sami jakgdyby zdziwieni i niedowierząco spoglądaliśmy na siebie. Niebawem jednak pogodzone się z losem, upatrując w tem palec Opatrzności, tem bardziej, iż przypominano sobie, że przedtem kilkakrotnie wyrażałem życzenie zawinięcia do wyspy Han-ö.

— Tak nam było sądzone — 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, wyróstki przyczłapali w drewnianych sabotach i spodniach sięgających pod pachy na miejsce, gdzieśmy się przyciągnęli, i oglądali dziwo: zamorski jacht — do tego polski.

— Macie chłopaki po pierniku. To na ochotę. A starsi po kieliszku konjaku — 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 pilot²⁰ miejscowy, uświadomiła nas o stosunkach panujących na wyspie. Wyspa należy do króla szwedzkiego: 250 mieszkańców, 2 konie, 5 krów, kur i kaczek nie mało. Jest latarnia morska, szkoła, stacja ratunkowa — drogi natomiast ani ścieżki na całej

²⁰ *Pilot* — starszy i doświadczony marynarz, który wypływa na spotkanie okrętu i wprowadza go do portu lub przeprowadza przez miejsca niebezpieczne.

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, po smacznej kolacji, pykając fajki i popijając herbatę. 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,²¹ marząc o flądrach i rozmaitych niebieskich migdałach.

Nazajutrz — zwiedzanie wyspy, latarni morskiej, stacji ratunkowej i innych dziwów, do których należały gęsto rosnące na samym brzegu morza jeżyny i maliny. Obeszliśmy wyspę dookoła, fotografowali, zbierali maliny, rozkoszowali się przepięknym i potężnym w swej grozie widokiem straszliwego przyboju fal u skalistych brzegów, oglądaliśmy „memento mori“²² 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

²¹ *Koja*, zdrobn. *kojka* — kanapa, łóżko.

²² *Memento mori* — ostrzeżenie: pamiętaj o śmierci.

przybrzeżnych, wybraliśmy jedną największą, płaską zupełnie, przez którą w nieprzepartym pędzie raz po raz przewalały się rozjuszona fale — zwaną Mal-quarn — i gubernatorem jej mianowaliśmy p. Sztarkę, jako że piastując niegdyś urząd konsula, biegły był w dyplomacji i sztuce rządzenia. Poleciliśmy mu gorliwie zająć się wprowadzeniem na tej wyspie ogrodnictwa ze szczególnem uwzględnieniem uprawy 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 zapowiadzaną 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, byli zachwyceni wspaniałością wnętrza naszego okrętu, choć parę razy stuknęli głowami o niezbyt wysoką powagę tego wnętrza, i ujęci polską gościnnością.

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 zmniejszonymi znowu żaglami płynęliśmy na SW, ślizgając się po wielkiej fali, toczącej się od północnego zachodu. O godz. 11 dostrzegliśmy na widnokręgu przylądek Hameren na Bornholmie, a o godz. 18-tej stanęliśmy na kotwicy w Rönne, pięknym duńskim miasteczku i zarazem miejsu kąpielowem Bornholmu.

Tu więcej brunetów, temperamenty żywsze i żywsze dla Polski sympatje. Nie zapomnę owacji, którą zgotowali nam oficerowie przechodzącego obok nas na pełnem morzu duńskiego parostatku. Nie wiem, czy uradowała ich polska narodowa bandera „Witezia“, czy widok jacheiku, bujającego na ogromnej fali, dość że gdy zrównali się z nami, nagle na wszystkich pomostach wyleciały czapki dogóry i długo w powietrzu się chwiały. Odpowiedzieliśmy im tem samem.

Osobliwością Rönne — jak całej Danji — jest mnogość rowerów. Nikt tu nie chodzi, wszystko się toczy na kółkach: dorośli, dzieci, matki z trojgiem niemowląt, ślusarze, 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“, nie zrównanie 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 sier-

dzisty, zdaleka już wyróżniający się rozwichrzoną swą brodą — ten już niechybnie zwali się nam na pokład. Już tu, już jest nad naszymi głowami, ryczy jakieś przekleństwo z rozwartej swej paszczy, aliści... fajt — „Witeź“ siedzi na jego głowie, a dziad pokonany wali się plackiem w dolinę...

Popołudniu stan morza i zachmurzonego nieba pogorszył się jeszcze. Barometr spada, a w miarę tego wzmagają się falowanie morza. Szkwały doganiają nas nieustannie. O godz. 17-tej zmniejszyliśmy do połowy żagiel główny i fok-żagiel²³ nr. 2 zmieniliśmy na sztormowy; o godz. 21-szej (9-tej wiecz.) w dzienniku okrętowym „Witezia“ falowanie morza określone zostało liczbą 6 według skali 9-stopniowej.

Zaczęła się noc niespokojna.

Ponieważ biegliśmy ze sztormem pomyślnym, 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 nagłym przerzuceniem go na burtę przeciwną i katastrofą w omasztowaniu, zwłaszcza że i tak przy nachyleniu się statku koniec ogromnego boma²⁴ raz po raz pruć nadbiegające fale, wyrzucając fontanny wody dogóry i dając podstawy do obaw o jego całość. Pomimo starań grot kilka razy z grzechotem bloków i trzaskiem przeleciał na drugą stronę, wstrząsając jachtem potężnie. Za każdym razem miało się wrażenie, że liny masztowe uderzenia tego nie wytrzymają i pękają, a wtedy olbrzymi maszt zwali się nam na głowy. Ostatecznie zmuszeni byliśmy koniec

²³ *Fok* — trójkątny żagiel mniejszy na jachcie.

²⁴ *Bom* — drewno dolne żagla głównego.

boma podnieść wysoko dogóry, 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 otulanie 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 żeglarskiem 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 spłoszoność przysłuchiwać się z bliska. Ogromne, potężne szły z niepowstrzymanym rozpędem jak moc jakaś głucha i ślepa. Pomimo to — miło mi to 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 odchyłeń magnetycznych w okolicy Bornholmu kurs mamy dobry i wychodzimy tam, dokąd zmierzaliśmy.

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 zasnułe niebieskawą mgiełką dalekie wzgórza Rozewia. Byliśmy już w domu.

Dziennik okrętowy notuje tu dane:

„Szkwały. O godz. 5-tej trawers Rozewia. O godz. 9-tej trawers Jastarni, o 12-tej 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 samym miejscu redy gdyńskiej, z którego dziesięć dni temu wyruszyliśmy na eksploracyjną²⁵ wycieczkę. Tłumów i tym razem nie było: przybiliśmy cicho i niepostrzeżenie do południowego falochronu, niemal do tych samych słupów, przy których staliśmy.

Na tłumy czas jeszcze nie przyszedł.

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

Potrzeba tylko chcieć.

A jeśli okręt jest mały, należy zdobyć się na większy zasób wytrwania i czujności, w myśl klasycznej odpowiedzi danej synowi przez ową matkę-Spartankę: „Powiadasz, że miecz masz za krótki? Postąp krok naprzód, a dosięgniesz nim wroga“.

²⁵ Eksploracyjny — badawczy.

2. Podróż w r. 1926.

— No, i jak będzie?

Na pytanie to nie było odpowiedzi.

Posępny nastrój panował owego wieczora w ma-lutkiej, ale pięknej i przytulnej kajucie jachtu, sto-jącego na kotwicy w wojennej przystani Gdyni. Tuż obok, w korytarzyku niespełna metrowej długości, noszącym szumną nazwę „kambuzu“,¹ huczał zacny „Primus“, jedyne źródło gastronomicznych rozkoszy załogi. Zazwyczaj budził on nieokreślone bliżej na-dzieje wyczucia zapachów, od których szanujący się szczur lądowy popadłby w dwugodzinne omdlenie, które jednak dla załogi jachtu stanowiły podniecie do dalszego życia, a zarazem stwierdzenie jego wartości. Tęgą wszakże wieczora nawet „Primus“ nie rozwiął chmur z oblicza czterech żeglarzy „Witezia“, zebranych w kajucie.

Jak będzie?

Chodziło o to, że spodziewany dziś właśnie piąty członek załogi przysłał zawiadomienie, że niestety, z powodów i t. d. w podróży wziąć udziału nie może. Czterech? Za mało: służba na pokładzie po dwóch na zmianę — a kto przyrządzi posiłek?

Przez uchylone napół luminatory (okna) doleciał plusk wioseł i po chwili stuknęło coś dyskretnie w burtę „Witezia“.

— Odbijacze, odbijacze! — odezwało się naraz parę głosów; należy wiedzieć, że jacht każdy jest czemś w rodzaju „figurynki z porcelany“, którą się

¹ *Kambuz* — kuchnia okrętowa.

chroni nawet od najbardziej dyskretnych uderzeń. Siedzący najbliżej wejścia wyskoczyli na pokład.

Telegram.

„Jacht „Witeź“ — kapitan — nazwisko — jutro przyjeżdża — nazwisko — umie gotować — aparat fotograficzny — gramofon“.

Wybuch radości zagłuszył ostatnie słowa depeszy. To też podane niebawem na stół przez p. Michała, popularnie zwanego ze szwedzka Mikiem, kawałki łyka z musztardą, które on befsztykami nazywał, przyjęte były z uznaniem odpowiadającym ich tytułowi.

Nazajutrz istotnie przybył nowy żeglarz, p. Tadeusz M., z walizami, pakunkami, paczkami, aparatem fotograficznym i gramofonem.

Pan M. objął funkcje gospodarza i koka zarazem. Na naradzie z p. Mikiem, w której brała udział cała załoga, rzeczywiście wykazał wielką, jak na urzędnika ministerstwa, znajomość sztuki kulinarnej. Ułożyli spis artykułów spożywczych, które mieli zakupić, tak długi i wyczerpujący, że zapasów tych starczyłoby, jak mi niemam, na wielokrotne okrążenie bieguna północnego; że raczej moglibyśmy dostać kołowacizny, niż marnie zemrzeć tam z głodu. Popołudniu, poczyniwszy zakupy, przywieźli w szalupie tyle konserw mięsnych, rybnych, owocowych, tyle butelek wody sodowej, cytryn, śliwek, pierników etc., że pod ciężarem tego wszystkiego jacht znacznie pogрузzył się w wodzie. Rad byłem, że bąk² z „Witezia“ nie mógł więcej tego dobra pomieścić i że największy hołownik

² Bąk — szalupka.

portu „Ursus“ był nieobecny, bo napewno byliby przywieźli zapasów jeszcze więcej i z miejsca „Witezia“ zatopili.

Po parodniowych przygotowaniach i załatwieniu formalności portowych dnia 21 lipca podnieśliśmy kotwicę i wyruszyliśmy na morze.

Według programu, ułożonego przez Zarząd Yacht-Klubu, mnie wypadło objąć komendę „Witezia“ w tej jego podróży. Kierunek na północ. Jako końcowy punkt miałem Sztokholm, zresztą wybór portów i marszruta dowolne. Niestety, wyroki przeznaczenia spiętrzyły przed „Witeziem“ tyle trudności, że droga jego, znaczona szeregiem niemal że klasycznych katastrof, musiała być w ciągu podróży gruntownie zmieniona.

Pierwszą katastrofą, którą „djabli nadali“, było to, że rzemiennym dyszlem postanowiliśmy wstąpić do portu na Helu, gdzie wszyscy prawie mieliśmy znajomych wśród gości letniskowych półwyspu. Przed wieczorem stanęliśmy w porcie, a na drugi dzień hiperborejskie wiatry zaczęły dmuchać w modrą toń Bałtyku coraz mocniej i uporczywiej, aż wydmuchały na semaforze³, stojącym koło latarni morskiej, cztery pałki z kulami, czyli 8 do 9 podziałek skali Beauforta, znak, że po morzu przechadza się cyklon (nie cyklop), noszący w języku marynarzy nazwę sztormu. A w sztorm lepiej z portu nie wychodzić. W dodatku zaniemógł nam jeden z żeglarzy, p. M., ten właśnie, który był sprawcą tylu wzruszeń załogi, z początku smutnych, a potem radosnych. Zaniemógł i chodził za-

³ *Semafor* — maszt na brzegu, służący do dawania sygnałów.

myślony i niezdecydowany. Nie pomogły perswazje, że morze jest doskonałym lekarzem, wszelkie choroby leczy bez bólu, a goli bez brzytwy. Pan M. czuł się coraz gorzej, wreszcie na trzeci dzień oświadczył mi, że jechać nie może. Z żalem musiałem go zwolnić z pokładu i zostawić pod opieką licznych znajomych i przyjaciół p. M., w głębokim przeświadczeniu, że życiu jego nie grozi niebezpieczeństwo.

Kapitan stojącego obok jachtu „Carmen“, należącego do tegoż, co i my, Yacht-Klubu Polski, przyszedł nam w nieszczęściu z pomocą i odstąpił jednego ze swoich żeglarzy, p. B., który z radością w sercu i walizką w rękę w pół godziny po zawarciu transakcji zameldował się na „Witeziu“. Nowy żeglarz, jak się później okazało, był nie tylko młodym wilkiem morskim, lecz również wynalazcą w dziedzinie kulinarnej: do niego bowiem bezsprzecznie należy sława wynalezienia sposobu przyrządzania „zupy na twardo“, sposobu zapewne nieznanego naszym gospodom, nieocenionego wszakże na małym statku, gdzie wszystko chwieje się, skacze, pluska i ostatecznie wylewa się z rondli.

Wreszcie dnia 23-go dwie pałki z semaforu odpadły. Zaczęliśmy się przeciągać linami z jednego końca mola na drugi — bliżej do wyjścia — i tu znowu dosięgła nas katastrofa, w której głównym aktorem byłem ja, osobiście.

Idąc po belce nadwodnej falochronu równolegle z jachtem i chroniąc go od zetknięcia się z murem, w pewnej chwili nie zdążyłem w czas ręki usunąć i „Witeż“ przycisnął mi ją lekko do mola — tak z dobrego serca, po przyjacielsku. Wynik karesu był ten,

że ziemska powłoka jednego z moich palców, zdarta do kości, zwiśla bezwładnym strzępem przy akompaniamencie, mającym coś z muzyki Saint-Saensa, trzaskających, gruchotanych kości. Przykryłem co rychlej owym strzępem nagość swoich kości i wydostałem się na molo. Awantura helska, jodyna, bandaże, poczem dwaj zacni lekarze, którzy się troskliwie memi palcami (bo i drugiemu się dostało) zaopiekowali, pp. kapitan „Carmen“, dr Czarnowski, i prof. Kryński, zgodnie orzekli, że nie należy przy takim stanie rzeczy w podróż wyruszać, mogą bowiem nastąpić komplikacje. O medycynie mam bardzo pobieżne pojęcie, komplikacje przeto zrozumiałem w ten sposób, że może zajść potrzeba ucięcia ręki po łokieć — przy małej komplikacji, przy większej — po ramię, przy największej zaś — ucięcia zapewne ręki wraz z głową. W tym ostatnim wypadku historję podróży musiałby napisać ktoś inny, prawdopodobnie mój zastępca na jachcie. Tak czy inaczej, zmuszeni byliśmy zostać i czekać na komplikacje. Poczujęm się jeńcem, jak Odyseusz, z tą różnicą że Odys był jeńcem nimfy Kalipso i siedział na wyspie, ja zaś byłem na półwyspie i nimfy do mnie przystępu nie miały. Biedziłem się wszakże niemniej od bohatera greckiego, gdyż markotno mi było wyruszać w podróż z ręką — w dodatku prawą — na temblaku, tem bardziej że na takim chybotliwym jak „Witeż“ korabiu, nawet przy zdrowych zmysłach, niezawsze da się po jednej desce chodzić, bardzo często natomiast zmuszonym się jest posuwać się po pokładzie sposobem czworonogów.

Dwudziestego ósmego „Witeż“ znowu stał na końcu falochronu i szykował się do podniesienia żagli.

Grot przy silnym wietrze już poszedł dogóry, ale zawadził listwą o bom-topenanty⁴ i równo, gładko na przestrzeni pół metra się rozpruł, a równocześnie (słuchajcie, słuchajcie!) na pokładzie zabrzmiał groźny okrzyk: „człowiek za burtą“! Taki okrzyk normalnie mrozi krew w żyłach. Istotnie, pewien człowiek, który nie znał jeszcze narowów „Witezia“, wlaź tam, gdzie nie powinien był sterczeć, a trzepnięty żaglem opuścił deski pokładu i najkrótszą drogą udał się do wody. Aliści, jeżeli szybko „bulknął“ w toń szklistą Bałtyku, jeszcze szybciej zpowrotem się wygramolił.

Te nowe nieszczęścia nie zraziły nas jednak. Żagiel w pół godziny został naprawiony, żeglarz wyszedł dokładnie i pod zarefowanymi żaglami wyruszyliśmy z portu, żegnani ukłonami, kwiatami i okrzykami licznych znajomych i publiczności.

Vogue la galère!⁵

Okrążyliśmy półwysep i wzdłuż brzegu skierowaliśmy się ku Rozewiu. Kurs NW — na cieśninę Kałmarską.

O drugiej w nocy trawers Rozewia — mały deszczyk — i „kraju kochany, już w mglistej nikniesz powłóce“: wychodzimy na pełne morze.

Następny dzień i noc na wodnym pustkowiu. Zachodni wiatr zmienia się na NO, a siła jego rośnie. Zarefowano grot do połowy. Wielkie i bystre fale o kolorze rtęci przy zamglonym blasku księżyca wyglądały jak niezliczone rzesze zakutych w stal wojowników: szły twardemi, mocnemi szeregami i twardo

⁴ Bom-topenanty — liny.

⁵ Czytaj *wog la galer* (po francusku) — znaczy dosłownie: płyn galero!

biły w białą pierś „Witezia“, zalewając bryzgami pokład i żagle do połowy ich wysokości. „Witeż“, leżąc na boku, skakał i nurzał się w nich jak kaszelot.⁶ Prosił o ulgę i dalsze refowanie skrzydeł, wzburzone bowiem fale wstrząsały jachtem potężnie; na prośby jego jednak pozostałem głuchy i żagle zostawiłem bez zmiany, zmuszając go do nadzwyczajnego wysiłku. Przewidywałem zbliżający się sztorm i pragnąłem możliwie szybko zasłonić się masywem Oelandu.

Kto nie widział takiej nocy, nie oglądał zbliska, ale to tak — zupełnie zbliska, jak tylko można z pokładu małego jachtu oglądać — rozpędzonych gór wodnych, nie słyszał w huku spadających grzebieni głosu żywiołowej mocy, wobec której człowiek czuje się tem, czem jest w istocie — maleńką kruszyną piasku, rzucaną z jednej fali bytu na drugą; kto nie słyszał szelestu zamykających się za rufą strug wodnych, śpiewających swoją pieśń o wieczności: ten zaiste w arfie swego życia jedną strunę miał niemą, a akord jego niepełny. Na pieśni te u nas, niestety, czas jeszcze nie przyszedł — pieśń w próżnię uderza...

Dnia 30-go, o godz 1-szej w nocy błysnęło pierwsze światło szwedzkiej latarni morskiej. Powinna to była być pływająca latarnia Oelandsrev u południowych wybrzeży wyspy Oeland. I tak było w istocie.

Skierowałem jacht na światło i koło godz. 6-tej rano mijaliśmy tę, daleko w morze wysuniętą gwiazdę przewodnią żeglarzy. Za nią błyskała jeszcze druga gwiazda na wyspie — latarnia Oelands-Soedra-Udde. Wchodziliśmy do Kalmarskiej cieśniny, która

⁶ *Kaszelot* — gatunek wieloryba.

w tem miejscu ma 14 mil morskich szerokości (26 kilometrów). Wiatr wzmógł się do potęgi półsztormu, spiętrzając w cieśninie wysokie i strome fale, które wraz z bystrym prądem morza, idącym od północy, znosiły „Witezia“ na pełne morze. Dwanaście godzin walczyliśmy zawzięcie z tymi wrogami, lawirując w cieśninie od brzegów lądu do wyspy, i uzyskaliśmy w kierunku swej drogi zaledwie 12 mil morskich. Postanowiłem skwitować z nierównej tej walki i skierowałem „Witezia“ do portu Degershamn na Oelandzie.

Uprzejmy kapitan portu nie pozwolił nam wysiąść na brzeg, gdyż — jak twierdził — wskazując palcem na jakieś urzędowe pismo, w Polsce panowała epidemia tyfusu, o której my jakoś nie wiedzieliśmy. Mniemam, iż zarazki tego tyfusu wylęły się w Berlinie. Po dwudniowym postoju w politycznej tej kwarantannie, gdy wichura osłabła, podnieśliśmy żagle i ruszyliśmy do Kalmaru, gdzie 1-go sierpnia zarzuciliśmy kotwicę.

Władze kalmarskie okazały się mniej strachliwe — mi względem zapowietrzonych i nie czyniły nam trudności w przyciągnięciu do brzegu i umocowaniu „Witezia“, oświadczyły jednak, że musimy się poddać oględzinom lekarskim. W te pędy sprowadzono samochodem lekarza, staruszka zapewne lat 90-ciu, który w sposób groteskowy przeprowadził badanie na pokładzie jakiegoś holownika, stojącego przypadkowo u brzegu, poczem zadowolony z wyniku przystąpił do najważniejszego momentu urzędowania — zainkasowania 10 koron. Wydarł z notatnika kartkę i ołówkiem napisał coś w języku Wazów. Było to świadectwo lekarskie, zwalniające nas z kwarantanny. I rzeczy-

wiście, świstek ten był dostateczną legitymacją w następnych portach.

Przychodzi mi na myśl, że byłoby może rzeczą pożyteczną uznać i ogłosić u nas — Szwecję za nawiedzoną przez epidemję duru (w cętki), a od każdego przybywającego ze Szwecji statku pobierać po 50 zł. Przypuszczam, że wpłynęłoby to na zmniejszenie się w Polsce tyfusu.

Stare i piękne miasto Kalmar budzi w Polaku wspomnienia wiążące się z początkami naszej „wodnej armaty“.

Tu w sierpniu 1598 r. po burzliwej żegludze wylądował król Zygmunt III na czele swej floty, liczącej 60 okrętów; tu, po niefortunnej wyprawie Króla Jegomości, przez sześć miesięcy bronili się mężnie przeciw zastępom Karola Sudermańskiego wojownicy jeszcze z czasów Stefana Batorego: Jan Sparre i Wacław Bekesz, aż głód zmusił ich do oddania twierdzy; stąd wyruszały rotty Gustawa Adolfa na podbicie Polski.

Po dwudniowym pobycie w Kalmarze ruszyliśmy dalej. Znowu wiatry i prąd przeciwny, uciążliwe lawirowanie wśród niezliczonych raf, mielizn, wiech, dzwonów, bak świecących, mrugających, wyjących, gwiżdżących i wogóle całego otoczenia szkernego,⁷ które nie daje żeglarzowi spokoju i zmusza go do ustawicznej czujności. Wśród setek czy milionów zwrotów przez sztag minęliśmy smutne ruiny zamku Borgholm na Oelandzie, dziką i bezludną wyspę Jungfrun, o której granitowe skały w pył rozbijały się fa-

⁷ *Szkery* — wyspy, wysepki i skały w pobliżu brzegów fińskich i skandynawskich.

le, i zbliżyliśmy się do północnego przylądka wyspy Oelands-Norra-Udde. Stąd wziąłem kurs na Visby. Wiatr jednak nie pozwolił nam wyjść jednym halssem do celu i o świcie 5-go sierpnia ujrzeliśmy przed sobą wysokie dwie wyspy — Stora (wymawia się Sztura) i Lilla Karlsö, od których zaczęło się znowu lawirowanie na północ do samego Visby. W czasie nocnej żeglugi oglądaliśmy seledynowy odbłask zorzy polarnej.

Visby — miasto ruin, troskliwie zresztą utrzymanych, baszt, murów obronnych i niezrównanych pejzażowych fragmentów. Główna niegdyś siedziba wojowniczych wikingów.

Tu — nowy cios dla załogi polskiego Argo. Złe snadź były dla żeglugi tej horoskopy, o czym Argonautai, rzecz prosta, wiedzieć nie mogli.

Jeden z naszych żeglarzy, latarnik urzędowy „Witezia“, słynny z tego, że wszystkie latarnie nieustannie mu gasły, oświadczył mi nagle, że 14-go musi być w Gdyni, w przeciwnym bowiem razie nastąpić może potop, trzęsienie ziemi i wogóle koniec świata.

Argumenty w istocie były tak ważne, że ja, jakkolwiek na „Witeziu“ piastowałem godność satrapy, musiałem przed nimi ustąpić i zająć się kalkulacją czasu.

W tem miejscu, ażeby nikogo z załogi nie skrzywdzić, uczynię małą dygresję i stwierdzę wyraźnie, że wszyscy jej członkowie jednakowo byli sławni. Ja też byłem sławny, ale przez skromność wrodzoną o swych tytułach do sławy przemilczę. Zastępca mój na jachtach słynął z potężnej siły, która pozwalała mu nietylko centnarowe beczki z wodą na barkach przenosić, lecz

również jednym pociągnięciem rozdzierać żagiel na dwoje. Podziwialiśmy wszyscy te jego zdolności. Pan Mikiel sławny był z orlego wzroku: znaki morskie, wiechy, baki i t. p. widział nawet na drugiej półkuli, wskutek czego używałem go w szkerach do wyszukiwania wśród wzburzonych nieraz odmętów owych ważnych ostrzegawczych znaków. Uważam tu za swój obowiązek zaświadczyć, że p. Mikiel w całej podróży nie przeoczył ani jednego znaku i widział wszystkie, a jeżeli nie zdążył którego dostrzec przed statkiem, to z równą zawsze ciekawością oglądał go z drugiej strony, kiedyśmy znak już minęli i zostawili daleko za sobą. Piąty wreszcie żeglarz, wynalazca „zupy na twardo“, po której spożyciu wszyscy uczestnicy biesiady na pół godziny sztywnieli, niezdolni do żadnego ruchu, przez gorliwe pełnienie czynności koka uzyskał osobliwą właściwość, polegającą na tem, że będąc cały oblepiony tłuszczami, mógł każdej chwili przez proste oparcie swego tułowia przykleić się do ściany, co pobyt na tak chwiejnym jak „Witeź“ statku czyniło mu o wiele znośniejszym.

Obliczyłem tedy czas potrzebny na przebycie drogi do Sztokholmu i, jakkolwiek blisko już było, przyszedłem do przekonania, że nie zdążylibyśmy na 14-ty do Gdyni, tem bardziej że na morzu panowały wiatry północne. Z żalem musiałem zdecydować się na powrót.

Załoga, dowiedziawszy się o tem, spuściła nosy na kwintę i zaczęła mówić do siebie o oktawę niżej.

Wskutek tego, gdyśmy dnia 8-go opuścili Visby, unosząc zamiast Griega — wspomnienia murzyńskiego „wrzask-bandu“, kurs wzięliśmy nie na północ, lecz

NNO^s — ku wyspie Farö (wymawia się Forö), gdzie polskiej bandery nie widziano jeszcze; minęliśmy Stenkyrkehuk, Hallshuk, Svarfvarhuk i cały szereg „huczków“ pomniejszych, a przed wieczorem okrążyliśmy daleko na morze wysunięty potężny młyn morski — rafy Svingrundu, gdzie morze czyniło sabat czarownic. Blisko przesunęliśmy się koło tej djabłowiny i skręciliśmy na południe — na wyrastające, jakgdyby z wody, dachy osady Farösundu. Nęciła mnie ona zawsze — tak samo jak Visby — ta zatraczona Psia Wółka szwedzka, gdzie mięsa na obiad można kupić tylko koziego — i to z opóźnieniem 24-godzinnem. Pierwej jednak potrzeba było przecisnąć się przez jedyne przejście do cieśniny, oznaczone wiechami, ale tak wąskie, że gruby człowiek, właściwie gruby okręt musiałby zawadzić o wiechy. Dziękowaliśmy Bogu, że „Witeź“ jest cienki i że wiatr mieliśmy po sobie, bo — jako żywo — w tej kiszce nie zdołalibyśmy wylawirować.

Na drugi dzień wyszliśmy z Farösundu, minawszy zamykającą cieśninę wyspę Bungeör, na pełne morze, na którem nasz Mikiel miał sposobność popisać się w wyszukaniu znaku Rute Missloper, a gdyśmy go znaleźli, skierowałem dziób „Witezia“ na wyspę Magö — nazwijmy ją wyspą Magów — poza którą spodziewałem się znaleźć inną Kozią Wółkę, zwaną po szwedzku Slite. Leży ona w przepięknej lesistej zatoce, zamknięta wyspami Asund i Grundet oraz wyspą Enholm, na której wznosi się staroświecka forteca. Wszystko to jest już na wschodnim brzegu Gotlandu.

^s NNO — północno-północny wschód.

Ze Slitehamnu wybraliśmy się wprost już do domu.

Zostawiliśmy piaszczystą wyspę „Magów“ za sobą i o godz. 9-tej wiecz. znaleźliśmy się w pobliżu wyspy Oestergarns-Holme, gdzie wypadło mi przeżyć pełne męczącej niepewności chwile. Najpierw zupełnie niespodziewanie wyrosła przed nami jakaś czarna ściana, jakby ogromnej wysokości skała. Ściana ta, gdyśmy do niej podeszli, w jednej chwili przewróciła się na nas i zrobiło się ciemno zupełnie. Był to kłęb mgły gęstej, samopas wędrujący po morzu. A kiedyśmy przez mgłę się przebili — ujrzelśmy nową jakąś czarodziejską sztukę: oto latarnia morska tejże nazwy, co wyspa, która według praw ludzkich, zapisanych w księgach locji,⁹ powinna była błyskać równem białem światłem z krótkimi przerwami, zaczęła robić do nas szwedzkie oko w sposób zupełnie nieprzepisowy, mrugając filuternie raz białem światłem, to znów dla niepoznaki — czerwonym. Flirt z morzem niezawsze jest równie bezpieczny, jak intryżka na balu maskowym, a nagłe znalezienie się wśród grona czarownic, wyprawiających na jakimś Svingrundzie swój piekielny sabat, nie należy do rzeczy przyjemnych. Dlatego patrzyłem zdumiony na przekomarżającą się ze mną latarnię, nie wiedząc, komu mam wierzyć: jej, czy swoim obserwacjom i obliczeniom, które niezbitnie wykazywały zbliżenie się jachtu do wyspy, tej właśnie Oestergarns-Holme, z jej daleko na morze wysuniętymi mieliznami i rafami Briterne. Gdzie jestem? Czy może anomalje

⁹ Locja — opis brzegów i znaków morskich.

magnetyczne sprowadziły „Witezia“ z drogi właściwej? Czy moje własne oczy mię mylą...?

Gdy się tak biedziłem, bijąc się z własnymi myślami, podczas gdy „Witeź“ mknął dalej pełnemi żaglami, jakaś zdradliwa szwedzka Cyrce przygotowała nową fantasmagorję: przed nami w ciemności zabłyśły nagle liczne nieruchome światelka — zupełnie takie, jak światła w oknach domów... Szanujący się kapitan rozmyślania swoje w podobnej sytuacji zacząłby prawdopodobnie od słów: do krośset stu tysięcy... Nie mogę zaręczyć, nie pamiętam, czy ja rozważań swoich nie zacząłem w sposób podobny, tem bardziej że postyszałem w tej chwili łagodny głos wachtowego, kochanego Mikiela, którego ciemna sylwetka rysowała się niewyraźnie koło masztu: „panie kapitanie, my na brzeg płyniemy, to jakaś zatoka...“ Masz, djabie, kaptur — jeszcze i ten ze swemi oczami — brzeg widzi... Zginiemy niechybnie. Jeszcze chwila... zaraz powinien być trzask, pękanie lin, szum wody wdzierającej się do kajuty — ładne będą mieli przebudzenie ci, co śpią teraz w kajucie — a potem?... Brrr... zimna w tej szerokości geograficznej woda!

Łaskawi czytelnicy zapewne podzielą moje przekonanie, że woda była tam zimna, ale marynarz zrozumie, że senność, która koło godziny 24-tej zaczyna rozmarzać żeglarza będącego na wachcie pierzchła z oczu moich prędzej, niż fala z przed dziobu okrętu. Jedziemy, panie dobrodzieju, jednym słowem, do jakiegoś Farösundu, Slitehamnu, na wyspę „Magów“, za chwilę wjedziemy pełnemi żaglami, jeżeli nie na rafę, to do sypialni jakiegoś szwedzkiego filistra i jak ludzie dobrze wychowani, powiemy: *god afton, min*

herre, dobry wieczór, *ursäkta mig*, przepraszamy, zrobiliśmy to niechcący...

Nie dałem się wszakże omamić widziadłom zaczerpniętego brzegu i jak Ulisses na śpiew syren, pozostałem głuchy na głos Mikiela. Płynęliśmy dalej w mroku, unoszeni na podobieństwo nocnego ptaka olbrzymimi skrzydłami „Witezia“, wprost na te światła i wkrótce znaleźliśmy się w środku ich rojowiska. Były to latarnie na statkach rybackich, zajętych połowem. Latarnia morska okazała się tą samą latarnią, tylko przerobioną przez Szwedów na inny system, o czym wieści do naszych urzędów hydrograficznych jeszcze nie były doszły. Nieporozumienia takie bywają często dla żeglarzy fatalne.

Okrążywszy wielki Briterne, zmieniłem kurs na SWtS¹/₂W, na przylądek Faluden. Rwisty wiatr południowy zaczął się wzmagać i stopniowo skręcać ku zachodowi; fale rosły z godziny na godzinę i spychały „Witezia“ na skaliste brzegi; barometr spadał. Wobec tego trzymałem pełne żagle, choć czas już był na ich refowanie, ażeby co prędzej obejść czerniący się przed nami przylądek. Odetchnąłem, gdyśmy go ominęli i zmniejszwszy powierzchnię żagli, rozpoczęliśmy lawirowanie w kierunku rodzimych wybrzeży. Popołudniu wszakże stało się jasno, że nie pokonamy gniewliwego morza; najwyżej potrafimy trwać w dryfie¹⁰ bez nadziei odejścia od pustynnych brzegów.

„Witeż“ bohatercko zmagał się z morzem: ostrym swym dziobem jak nożem rozcinał atakujące go wały,

¹⁰ W dryfie — na miejscu.



rzucał się na nie z jakąś zjadłością, deptał je swym kilem,¹¹ mimo to jednak bardzo wolno posuwał się naprzód. Ściany i szafy w kajucie skrzypiały, gdy wznosił się z trudem na najwyższe grzebienie, co świadczyło o wielkim jego wysiłku. Postanowiłem tedy dać za wygraną i zmykać na północ. Byliśmy już koło przylądka Hoborg — południowego krańca Gotlandu.

Jakoż niebawem „Witeź“ mknął wzdłuż zachodniego brzegu wyspy, w kierunku zacisznej zatoki Burgsviku, do której zawinęliśmy przed wieczorem.

Taka sama jak poprzednie, typowa szwedzka osada. Domy w ogródkach, czysto, schludnie, dostаточно — tylko ludzi nie widać: ani w dzień, ani w nocy — nigdzie ich niema. Jakiś przechodzień, jakiś robotnik dłubiący coś koło ziemi, czasem wóz na zakręcie albo pies flegmatycznie obserwujący świat boży — oto wszystko. Z nastaniem zmroku światła w oknach niema — mieszkańcy siedzą pociemku albo odrazu spać idą.

Zazdrości godne spokój i równowaga ducha. Ci ludzie prawdopodobnie po sto lat żyją.

Osobliwością Burgsviku są wielkie składy kamieni do ostrzenia narzędzi. Stąd rozchodzą się one po całej Europie. Podobno jedynie skały Gotlandu dostarczają takich kamieni.

W braku innych atrakcyj zwiedziliśmy wiatrak — taki sobie wiatrak, jakich setki widzi się w Szwecji, no i nie zawiedliśmy się: widzieliśmy, jak Szwedzi mielią ziarno, zmieszane z solą. Tem się prawdo-

¹¹ *Kil* — spodnia belka kadłuba okrętu.

podobnie tłumaczy, że smaczne szwedzkie pieczywo jeszcze po tygodniu zupełnie jest świeże.

Podobało się nam sielankowe życie Burgsviku i ludzie jego pogodni, milczący i pracowici, tak doskonale dostrojeni do otaczającej ich ubogiej przyrody. Wypoczywaliśmy tam też sami przez całe dwa dni.

Dnia 13-tego o brzasku pożegnaliśmy pogrążony jeszcze we śnie Burgsvik i wyszliśmy z zatoki, poczem wzięliśmy kurs S według kompasu. O godz. 11-tej minęliśmy trawers przylądka Hoborg, który jest dla Gotlandu Giewontem, śpiącym rycerzem. Prawom gości tylko posłuszni, godziliśmy się na tego rycerza, przypomina on bowiem raczej salceson, niż śpiącego woja.

Trzymając się jak poręczy południka polskiego, ruszyliśmy najkrótszą drogą do kraju.

Wiatr SW silnie nachylił maszt „Witezia“ ku wodzie i nie popuścił aż do brzegów Rozewia. Co więcej, na środku morza wzmógł się o tyle, że lewa burta jachtu znikła zupełnie pod wodą. Nie bacząc na to, trzymałem pełne żagle na maszcie.

„Witeź“, do połowy swych skrzydeł mokry od pian, które nieustannie zlewały jego pokład, strzelając kaskadami dogóry, wesoło ślizgał się po wielkiej fali; od czasu do czasu stawał dęba, to znów — na dziewiątym wale¹² wyskakiwał z rozpędu w powietrze i zanurzał się potem po sam pokład w odmętach.

W tej radosnej żegludze niepostrzeżenie minął nam dzień i noc następna, a rankiem ujrzelśmy wy-

¹² *Dziewiąty wał* — w języku marynarzy: fala większa od innych.

nurzającą się, jak wyspa z wody, lekką jak mgła poranna Jastrzębią Górę.

O godz. 9.20 (rano) przechodziliśmy już trawers Rozewia, czyli że przebyliśmy ten znaczny szmat Bałtyku w 22 i pół godziny.

Nie miałem na myśli rekordów i nie wzruszają mnie one, życzę jednak swoim następcom, którzy będą południkiem Rozewia płynęli, ażeby nie potrzebowali więcej czasu na przebycie tej drogi.

Koło Rozewia, rozumie się, zaczął się stłok, czyli bezmyślne, głupie rozpychanie się fal we wszystkich kierunkach, które łącznie z przelatującymi nad morzem szkwałami zatrzymały nas koło półwyspu, tak że dopiero o 6-tej wieczorem przepłynęliśmy koło portu Helu. Wpobliżu portu powitała nas flagowemi sygnałami „Carmen“, która wyszła na nasze spotkanie i eskortowała nas uprzejmie do Gdyni, gdzie stanęliśmy o późnym już zmroku.

3. Podróż w r. 1927.

Jacht, silnie nachylony na lewą burtę, pruć wzburzone fale zatoki, kierując się na latarnię helską...

Zostawiłem już brzegi za sobą i gwar życia powszedniego z jego zabiegami, troskami, intrygami: garstkę „świętych“, tułającą się po rozłogach życia polskiego, bezbarwne tłumy „zjadaczy chleba“ i sporą falangę nikczemników... wszystko, wszystko zostało już za mną. Brzegi coraz niższe, coraz bardziej zasnuwane welonem szarego dymu i kurzu... Nareszcie!

A już zdawało się, że i dziś jeszcze nie zdołamy odbić od brzegu. Jak lawina śnieżna, albo raczej jak

zwał kamieni brukowych, znagła obsuwający się z wielkiej kupy, sypały się nam przeszkody jedna za drugą: to kompas, to brak latarni, oliwy, ubezpieczenie jachtu od wypadku, a przede wszystkim obowiązki wynikające z mego stanowiska służbowego — komisje, komitety, rozjazdy bez końca. Nadomiar złego tego samego dnia przybił do nabrzeża portu największy ze wszystkich statków, które zawijały do Gdyni, parostatek francuski „Suffren“, wiozący na swym pokładzie około tysiąca Polaków, byłych wojskowych z Ameryki, przybywających w gościnę do Polski.

Niezaprzeczenie mili i drodzy goście. Witałem ich z urzędu, przemawiałem, szedłem z nimi w pochodzie w spiekocie dnia lipcowego, słuchałem sam licznych przemówień i brzęku kielichów, trącanych w imię szczytnych haseł...

A „Witeź“ stał i niecierpliwił się koło niewykończonego jeszcze torfowego brzegu basenu...

Przebrałem się szybko w wygodne, miękkie żeglarskie ubranie i z pewnym gorączkowym pośpiechem dałem rozkaz rozwinięcia żagli... A nuż w ostatniej chwili wypadnie jakiś raport, jakaś depesza? Uciekać, uciekać co prędzej: wszak urlop mam już w kieszeni. Tak było na wojnie: gdy tylko który z towarzyszy broni, mając urlop, zamarudził z wyjazdem — bęc! głupia kula, bzykająca w przestworzach bez wyraźnie określonego celu, napewno trafiła w marudę — i to nie gdzie indziej, tylko między oczy.

Więc uciekałem z portu, jak przemytnik z workiem tytoniu, oglądając się za siebie, czy nie goni mnie jaka motorówka albo holownik z depeszą.

Gdyby nie to, być może, że zostalibyśmy jeszcze

do dnia następnego, gdyż były ku temu dość ważne powody, prawda, odmiennej nieco natury — znaki na niebie i wodzie: dał silny wiatr od wschodu i czerniały stopniowo i niebo, i morze.

Zwłaszcza morze stało się jakieś złe, nerwowe, i gniewne; kolor wody nawet wskazywał, że wszystkie złe jego namiętności poruszyły się do samej głębi, coś mu — jak mawiał dawny mój bosman — „bebechy przewróciło dogóry“.

Minęliśmy wąską szyję basenu — najbardziej zbójeckie miejsce portu, gdzie rozbijają się statki, zostawiliśmy za sobą gorączkę portowego nabrzeża — i oto jesteśmy na wolnej wodzie.

Jacht, jak rzekło się wyżej, nachylił się i co chwila zanurzał lewą swą burtę w czarno-zielonym odmęcie, chociaż główny żagiel miał mocno zarefowany.

Dziwna rzecz, jak szybko na statku takim, jak „Witeź“, to znaczy żaglowym i małym — następuje przemiana „materji psychicznej“: godzinę temu — myśl zapięta na wszystkie guziki, każdy ruch opanowany, troska o to, co było, co jest i co będzie, równie uroczysta, jak błyszczące wokół ordery, a oto teraz — wiatr i morze, i niebo, i mewy, żałośliwie kwilące, a wszystka troska lądowa wraz z orderami... czy to było rzeczywiście, realnie? czy też to sen tylko — równie nudny, jak śmieszny? a przytem jakiś dawny, w konturach swych zamazany.

Było, było, ale już nie jest.

Teraz tylko wiatr hula i gwizdże, tylko fala tryska wysoko nad burty, tylko ono — morze ogromne, zawsze nowe, zawsze nieznane — i ja! I my, żeglarze, skupieni na tym oto malutkim skrawku pokładu, któ-

ry jest naszym domem, naszą ojczyzną i światem. Jeżeli ten dom się rozwali, rozwali się świat cały i my przestaniemy istnieć.

Wogóle istnieją tylko chmury, wiatr, morze i my: to znaczy — nasz okręt i my. Wszystko inne — to wymysł szczurów lądowych.

Jedziemy, lecimy w bezkresy — podobno do Łotwy? Wszystko jedno: świat teraz przed nami otworem stoi. Zresztą szanujący się kapitan żaglowego statku wie jedno tylko niezbie: że wypłynął z portu, którego nazwa zapisana jest w dzienniku okrętowym; do tego może dodać w myśli nazwę portu, który jest jego marzeniem, do którego chciałby się dostać, ale czy i kiedy dopłynie, gdzie będzie jutro o tej samej godzinie? — oto hamletowskie pytania. Jeżeli warunki żeglugi będą pomyślne, to prawdopodobnie pod temi a temi stopniami szerokości i długości geograficznej, w przeciwnym razie gdzieś indziej: może na tem samem miejscu, co w tej chwili, może w jakim porcie nieznanym, co do którego w zupełności da się zastosować ową staropolską gadułkę: „gdzie Rzym, gdzie Krym, a gdzie karczmy Babińskie“, może wraz z okrętem na suchym lądzie, a może wcale nie będzie (mowa o padole ziemskim). Wytworzył się nawet zwyczaj, że w dzienniku okrętowym żaglowego statku pisze się w nagłówku strony tylko port wyjścia i dyskretnie przemilcza się o celu podróży, który się wpisuje dopiero po przybyciu do nowego portu. Naprzykład: „żaglowy jacht „Witeź“, dnia 9 lipca, 1927 r. w drodze z Gdyni do... — tu kropki, cały szereg kropek. Wypełni się te miejsca w Lipawie, albowiem ona — ta Liepaja, z niemiecka u nas zwana Li-

bawą, a właściwie Lipawa (od lipa), jest celem naszej podróży.

Jest to zabobon — zgoda. Musimy zatem stwierdzić, że marynarze są przesądni. I niewiele się omylimy. Żołnierze są przesądni na wojnie, a marynarze na morzu, bo dla nich morze to wróg — potężny i żywy — z którym są „w stanie wojny“, nie takiej, jak Litwa z Polską, o czem będzie niżej, ale rzeczywistej, prawdziwej.

Tak więc dnia 9 lipca 1927 r. płynęliśmy z Gdyni do... Przed nami coraz wyraźniej zarysowała się latarnia morska na Helu. Mógłby ktoś przypuszczać, że to do niej, do przystani helskiej kieruje się „Witeź“. O, nie! To miejsce dla mnie fatalne, znam je z poprzednich podróży „Witezia“. Gdzie bądź, tylko nie do portu na Helu! Tu, nie gdzie indziej, sypały się na głowę moją nieszczęścia o zabarwieniu tragicznem: tu mi „Witeź“ palce zgruchotał, tu był „człowiek za burtą“, tu żagle podarto, a co najważniejsze, stąd zawsze dezertował jeden z żeglarzy; ni stąd, ni zowąd zapadał na ciężką, nieuleczalną aż do chwili odejścia „Witezia“ na morze chorobę i zostawał na brzegu.

— W prawo ster! tak trzymać! pół mili od przyładka — brzmiał rozkaz dla sternika.

„Witeź“ szedł pod wiatr i szarpał się coraz mocniej. Będzie noc niespokojna.

Przed zmrokiem jeszcze minęliśmy trawers latarni helskiej i wzięliśmy kurs — wprost na Lipawę.

Za przyładkiem fale, idące od dalekich brzegów Pilawy, stały się czarniejsze i większe. Jacht coraz głębiej zapadał w doliny i coraz wyżej się wznosił na

pieniące się grzbiety. Ostatni brzeg szybko zanurzał się w mroku.

W sygnalizacji morskiej zapomocą flag, czyli w t. zw. systemie Cod'u, jest sygnał z dwóch liter złożony: BR, co oznacza zdanie: „człowiek za burta“, a mnemotechnicznie określa się słowami: „bracie ratuj“.

Ktoś zajrzał do kajuty naszego okrętu i krzyknął:
— Bracie, ratuj — toniemy!

Zajrzałem i ja i oczom moim przedstawił się widok tragikomiczny.

Po pierwsze, stwierdziłem, że jacht istotnie szybko napęłnia się wodą, która zajęła już zęzę¹ i przez podłogę dostała się do kajuty. Fala harmonijnym ruchem przewalała się na całą długość kajuty od jednej koi do drugiej, o które rozbijała się na podobieństwo przyboju morza, szturmującego u brzegów.

Po drugie, ogromna część naszych zapasów żywności, tych, które nieopatrzny kok zawarł w torbach papierowych, jak: ryż, kasze, mączki, śliwki i t. p., zwabiona możliwością przyjemnej kąpieli, pootwierała sobie szafki i różne skrytki i — „hul kasztan na wodę“ — wskoczyła w kotłujące się po kajucie odmetry. Utworzyła się nie dająca się bliżej określić płynna masa z mąki, ryżu, marmelady i innych smakotków, w której pływały nakształt kąpiących się na plaży letników oliwki, śliwki i ordynarne kartofle.

Widok smutny i niepokojący: zaklajstrowana kajuta.

¹ Zęza — najniższe miejsca kadłuba.

Więc, bracie, ratuj! weźcie się, dziatki, do pompy!

Zaklekotała pompa i przez całą noc z małemi przerwami rozlegało się jej astmatyczne sapanie.

Okazało się, że jacht, przez długi czas stojąc w przystani, „puścił“ obiema burtami, w dodatku zapomniano w pośpiechu zamknąć otwór łańcucha kotwicznego w pokładzie (pod umocowaną szalupą) i tą drogą fale, które co chwila grzebieniami swemi zalewały pokład, dostały się do wnętrza. Wszystko było mokre: żeglarze, ich materace, ich rzeczy w szafkach, ich spojrzenia i myśli, zwłaszcza że temu i owemu stała „w gardle“ wizja morskiej choroby.

Zmęczeni, głodni, bo o przygotowaniu posiłku wieczornego mowy być nie mogło — do tego stopnia już wczoraj wszystko w kajucie skakało, tłukło się i przewracało — przemoczeni do nitki, paraliśmy się ze wzmagającym się sztormem, zmniejszając coraz bardziej powierzchnię żagla głównego.

Sztorm tymczasem rozmachał się na dobre.

Przewrócone „bebechy morskie“ wychodziły na powierzchnię w postaci coraz to wyższych i rozleglejszych zwałów wody, miotających nielitościwie naszą łupiną. Głuche uderzenia przedniej części jachtu, gdy spadał z grzebieni w głębokie jary wodne, rozlegały się na podobieństwo dalekich wystrzałów armatnich. Słyszało się wyraźnie jęk bitego przez morze i torturowanego statku.

Nasi przyjaciele w Gdyni, słuchając w nocy odgłosów rozpetanej burzy, niepokoiłi się bardzo o nasze losy. Opowiadali nam po powrocie naszym swoje wrażenia.

Myśmy tymczasem z trudem posuwali się w kierunku północno-wschodnim.

Nad ranem przekonałem się, że nie damy rady. Log wykazywał swoje $4\frac{1}{2}$ m, ale w rzeczywistości myśmy stali na miejscu, dryfując coraz bardziej ku brzegom Szwecji. O godzinie przeto 7-mej wykonaliśmy zwrot przez sztag i ruszyliśmy ku brzegom wschodnim Bałtyku, gdzie fale powinny były być mniejsze.

Dziennik okrętowy „Witezia“ notuje tutaj:

„O godz. 10,40 odkryto 4 R² z prawa łąd, który okazał się brzegiem Pilawa — Brusterort“.

Wysokie, strome brzegi Brusterortu zarysowywały się coraz wyraźniej, fale stały się mniejsze. Zbliżaliśmy się ku Prusom Wschodnim.

O godz. 15,30 minęliśmy trawers latarni morskiej na Brusterorcie, a potem kolejno Kranz i Nidden.

Następnego dnia płynęliśmy już u wybrzeży litewskich.

Pogoda zmienna: szkwały i deszcze naprzemian ze słońcem. Tak lawirując przy wiatrach przeciwnych, zbliżając się ku brzegom, to znów odchodząc na pełne morze, ujrzelśmy daleko jeszcze przed sobą Kłajpedę.

Na parę mil przed miastem ciągnie się tu ogromna plaża. Z kursu jachtu wypadło, że musieliśmy wziąć kierunek wprost na tę plażę — pełną w tym czasie Litwinów. Leżeli na piasku, chodzili, z ciekawością przyglądali się przybyszom z „wrogiego“ im państwa, gdyż nasza wielka bandera, hardo powiewająca

² 4 R = 4 rumby.

z wierchołka żagla głównego, nie przedstawiała wątpliwości co do przynależności państwowej.

Ilu pomiędzy tymi „litwinami“ było takich samych, jak my, Litwinów, Bóg wiedzieć raczy. Napewno niejedno serce zabiło żywiej na widok godła państwowego Polski, niejedne usta złożyłyby się do radosnego okrzyku, gdyby... Plaża ma też swoje uszy. Tu i ówdzie powiewano ku nam nieśmiało czapkami. Panie Waldemaras, dlaczego też z nami wojujesz?

Podpłynęliśmy do brzegu tak blisko, jak na to pozwala głębokość wody — nie dalej, jak jakie sto metrów — pozdrowiliśmy ruchami rąk mieszkańców wrogiego nam państwa i ruszyliśmy w swoją drogę.

Na zachodzie tymczasem od dłuższego już czasu zaczęły gromadzić się ciężkie chmury, przerzynane coraz częściej zygzakami piorunów.

Przed zmrokiem mijaliśmy (w znacznej odległości) wejście do portu Kłajpedy. Ujrzelśmy kuter motorowy, szybko zbliżający się do nas. Będzie awantura — pomyślałem. Kuter podpłynął blisko i z jego pokładu zabrzmiał głos grubego czerwonego Litwina, który przemówił do nas w niemieckim języku:

— Fahren sie nach Memel?

Odpowiedziałem też po niemiecku:

— Nein.

Kuter zakręcił i popykał zpowrotem do portu.

Chmury czarną ścianą wypełzły wysoko na niebo, a postrzępione ich strzaże przednie kłębiły się już nad naszymi głowami. W porcie zabłyśły latarnie, na maszcie zaś sygnałowym ukazały się dwa białe światła, jedno pod drugim...

— Oho! dawajcie tu księgę mądrości — locję morza Bałtyckiego.

Czytamy: „dwa światła białe na maszcie sygnałowym Memla oznaczają nadejście sztormu od W (zachodu) najdalej w ciągu 24 godzin“.

Jest wszystko: dwa światła, Memel, pioruny, chmury już niemal nad głową — zaraz zaczniesz muzykę.

— Tu niema „śmichu“ — powiedział raz aktor, grający w operetce poważną rolę klucznika więzienia, gdy publiczność salwami śmiechu przerywała mu jego produkcję.

Niema „śmichu“.

Brzeg po stronie zawietrznej. Jeżeli dmuchnie porządnie — nie wytrzymamy i będziemy z jachtem na brzegu. Właściwie nie na brzegu, ale w wodzie, z jachtem leżącym na boku. Perspektywa niedobra... Mielizby moi towarzysze umrzeć w tak młodym wieku?

Po krótkim rozważeniu wszystkich możliwości sytuacji postanowiłem, nie bacząc na stan wojny z Polską, schronić się w porcie przed zbliżającą się burzą. Skierowałem więc „Witezia“ ku brzegowi i robiąc gęste zwroty przez sztag, zaczęliśmy się zbliżać do wejścia. Ponieważ noc tymczasem zapadła, jeliśmy sygnałami świetlnymi wzywać pilota. Żadnej odpowiedzi: pilot nie wyjeżdżał. A wiatr już kręcił, zarywał to z jednej strony, to z drugiej i nerwowością swoją zapowiadał rozpoczęcie się burzy.

— Nie wyjeżdżasz, to ja sam trafię do portu i bez waszej pomocy stanę na kotwicy za falochronem.

Już byliśmy o ćwierć mili od wejścia, robiliśmy przedostatni zakos, żeby w następnym znaleźć się

w bramie portowej. Jeszcze „Witeź“ nie doszedł do punktu zwrotu, gdy z brzegu odezwała się gęsta, nerwowa strzelanina: jakgdyby dwa karabiny maszynowe wypuściły jednocześnie swoje „krótkie serje“...

Ładna historia. Nie wpuszczają nas zatem: po strzałach ostrzegawczych w powietrze, następne będą skierowane do jachtu. Prawo korzystania z „port de refuge“³ jako schronienia przed burzą lub w razie nieszczęścia, nieznane jest jeszcze na Litwie. Cóż robić?

— Do zwrotu przez sztag, puść fokat-szkot,⁴ lewo na burtę! Komenda ta była odpowiedzią na powitanie litewskie. Zamiast do wejścia skierowałem „Witezia“ równolegle do brzegu. Postanowiłem trzymać się na morzu przez całą noc naprzeciw wejścia do portu, a w razie ostatecznym, gdybyśmy już burzy sprostać nie mogli i gdyby jacht na brzeg wyrzucało, par force, nie bacząc na strzały, wpakować się do portu: nie chciałem nieprzytomnym fanatykom dać żałośliwego widoku rozbitego u ich brzegów jachtu polskiego.

W nocy odpłynęliśmy jeszcze dalej na pełne morze i krążyliśmy naprzeciw Kłajpedy. Po silnych podmuchach i szarpaninie wiatr osłabł, chmury zaczęły rzednąć i stopniowo się rozpraszać. Nie oznaczało to wszakże, że niebezpieczeństwo minęło — 24 godziny jeszcze nie upłynęły. Trzymaliśmy się tak do świtu, kiedy zaś spostrzegliśmy, że znaków ostrzegawczych na maszcie już niema, ruszyliśmy dalej.

³ *Port de refuge* — port schronienia (przed burzą).

⁴ *Foka-szkot* — lina od żagla przedniego.

Żegnaj, Kłajpedo! Może kiedyś, gdy na czele twego kraju staną ludzie o jasnym w przyszłość spojrzeniu, przyjmiesz jacht polski inaczej, niż spotkałaś „Witezia“. Mamy dla ciebie uśmiech dobry i litościwy. Za długo nosiłaś obcą obrożę, ażebyś mogła odróżnić rękę, która się do ciebie wyciąga!

Teraz dopiero, na szerokości Połagi, którą w pośpiechu minęliśmy, przystąpiliśmy do uporządkowania i osuszenia wnętrza naszego jachtu. Co się tam działo! Po trzech dobach niespokojnej i w dużej części deszczowej żeglugi kajuta przedstawiała obraz zniszczenia — jak po trzęsieniu ziemi: zapasy żywności rozrzucone pośród mokrych płaszców gumowych, buty marynarskie, tytoń, czekolada, kołnierzyki, talerze — wszystko tworzyło bezładną kupę, wśród której zmęczona podwachta⁵ spała snem beztroskich niemowląt.

Wyniesiono wszystko na pokład, czyszczono, myto, trzepano — no i po raz pierwszy od Gdyni golono się i manikiurowano. Pokład „Witezia“ zmienił się w miejsce uroczej sielanki.

Dnia 12 lipca o godz. 16-tej trawers Bulendikshofu. Od tego miejsca zaczyna się bajka: miraże jeden za drugim na morzu, na lądzie — wokoło. Przez trzy godziny, a nawet dłużej.

Na morzach dalekiej północy widywałem prześliczne i niezwykle wyraźne miraże. Tam one oznaczają zbliżanie się burzy. Na Bałtyku odwrotnie: mirażyć zaczyna na dobrą pogodę.

⁵ *Podwachta* — część załogi, która ukończyła służbę na pokładzie.

Przed zachwyconemi naszemi oczami wyrastały z morza wysokie wyspy, pokryte palmowemi gajami — nie inne drzewa, właśnie palmy tam rosły — otwierały się w nieistniejących lądach jakieś zatoki, a na nich białe żagle, migocące w słońcu jak ptaki. A kiedyśmy wzrok przenosili ku brzegom, widzieliśmy tam wyższe od wieży Eiffla kościoły z dwiema kondygnacjami domów — jeden na drugim. Daleka i niemożliwa jeszcze do ogarnięcia wzrokiem latarnia morska Papensee przeskoczyła nagle na brzegi najbliższe i widzieliśmy wyraźnie malowane w pasy jej ściany. Przez pewien czas byliśmy nawet wskutek tego zdezorientowani co do miejsca, w którym się znajdujemy.

A kiedy noc zapadła i księżyc wypłynął na pogodne niebo, ujrzeliśmy nowe cuda.

Proszę sobie wyobrazić wprost za rufą jachtu złotą smugę księżycą, biegnącą daleko, daleko do widnokręgu; na widnokręgu srebrzysty gościniec, idący pod prostym kątem do smugi od jednego krańca morza do drugiego; gościniec ten nad smugą wznosi się na kształt mostu chińskiego i znów dalej ciągnie się prosto.

A wszystko razem tak mocne, tak wyraźne, że — zda się — ręką dotknąć można. Dziw, że na gościńcu i na tym mostku ludzi nie widać...

Mimowoli przychodzą na myśl słowa poety:

Coraz dalej blask miesiąca
Nas prowadzi smugiem fal.
Płynemy, płynemy tak bez końca
W ciszę, w jasność, w błękit, w dal!

Piątego dnia, t. j. 13 lipca o 5-tej rano podchodziliśmy do Lipawy. Na pół mili przed portem zrobiła się cisza zwrotnikowa. Jacht stanął bezradnie i czekał zmiłowania bożego. Załoga czyściła „miedź“, szorowała jacht i siebie, czyniła się piękną.

Wreszcie ukazała się we wrotach portu motorówka, holująca maleńki jachcik. To do nas napewno. Istotnie, p. Kerpe, dyrektor stoczni lipawskiej, uprzedzony telegraficznie z Gdyni o naszym wyjeździe, dostrzegł naszego białego ptaka, stojącego na morzu z opuszczonemi skrzydłami, i wyruszył motorówką na pomoc.

Po zaznajomieniu się zabraliśmy dyrektora do siebie na pokład i holowani przez motorówkę, ruszyliśmy do portu.

Tu niech mi wolno będzie spuścić zasłonę na cztery dni naszego pobytu w Łotwie — w Lipawie i Rydze, bo gdybym chciał ten pobyt opisać, musiałbym karty całej książki wypełnić.

Powiem tylko, że tyle gościnności, serdecznej życzliwości i przyjacielskiej troski o każdy szczegół codziennego życia, ile myśmy doznali, mogą dać tylko ludzie o starej, swoistej pomimo długich lat ucisku kulturze, o psychice odrębnej i sercach gorących.

Postawiono nasz jacht w miejscu portu najlepszym, przydzielono natychmiast posterunek żołnierzy cłowych specjalnie dla pilnowania naszego statku podczas nieobecności załogi. Zaterkotał samochód oddany nam przez dowódcę garnizonu, gen. Krustinsa, do dyspozycji. Zabrano nas do hotelu, gdzie ja, jako kapitan jachtu, musiałem już pozostać; innym panom po długiem wymawianiu się pozwolono noco-

wać na jachcie. Obwożono nas wszędzie, pokazano wszystko, co było godne widzenia, nawet łodzie podwodne i składy amunicji w fortach, rozrzuconych w okolicy.

Wizyty, rewizyty, przemówienia, bankiety.

Pierwszą, oczywiście, była wizyta nasza u konsula p. A. Pomiana, który następnie podejmował nas gościnnie obiadem. Drugą była wizyta w Lipawskim Yacht-Klubie. Komandorem jego jest stary wilk morski kapitan Kirszfeld.

W serdecznej atmosferze czas minął, jak z bicia strzelił.

Trzeciego dnia pobytu wybraliśmy się (z wyjątkiem p. Koski) koleją do Rygi. Pociąg przechodzi przez terytorjum litewskie, zatrzymując się na stacji węzłowej Możejki. Pociąg od granicy do granicy zaplombowany.

Szara, piękna, ze swemi lasami i rojstami,⁶ uboga Litwa minęła. Rano stanęliśmy w Rydze.

O tem starem i prawdziwie pięknem mieście z jego szeroką, rdzawego koloru Dźwiną również pisać nie będę.

Znów szereg wizyt, z których na pierwszym miejscu wizyta u prezydenta Rzplitej Łotewskiej. Prezydent był nieobecny: bawił wówczas w swej letniej rezydencji. Zapisaliśmy się zatem tylko w księdze, zwiedziliśmy stary zamek, stałą rezydencję prezydenta, i pojechaliśmy dalej wypełniać pracowity program.

⁶ *Rojsty* — bagna, mokradła.

Dnia 17 lipca pod wieczór, po obiedzie, wydanym przez załogę „Witezia“ na cześć jej przyjaciół łotewskich, oddaliśmy cumy⁷ i usiłowaliśmy posunąć się kanałem portowym. Niestety, były to marzenia żółwia o lotach podniebnych: wiatr był tak słaby, że z trudem zdobyliśmy się na dwa zwroty przez sztag, w zupełności podobne od obrotów żółwia, i zdecydowawszy się na kapitulację, podaliśmy hol (linę) na holownik, na którym całe towarzystwo łotewskie, z p. Kerpe na czele, odprowadziło nas na morze. W porcie przyłączyły się do nas jachty Lipawskiego Yacht-Klubu, holowane przez motorówkę, i dwa kutry rybackie, pełne rybackiego ludu. Flotyła ta otoczyła „Witezia“ i wśród powiewania czapkami i okrzyków eskortowała daleko poza mury portu. Holownik zaś wyciągnął nas jakie sześć mil na morze, gdzieśmy uchwycili wiatr i pozostawieni zostali własnemu losowi. Jeszcze pożegnania, okrzyki na cześć Polski i Łotwy — i znów pozostaliśmy sami.

Kurs WtN, na przykład Hoborg, południowy cypel Gotlandu. Dlaczego na Hoborg?

Bo tak się nam spodobało.

Równie dobrze mogliśmy wziąć kurs na Skagen, który patrzy już na morze Północne, na Szkocję, na Islandję — Bóg wie na jakie kresy świata. Powiedziałem już, że przed dobrym jachtem świat otworem stoi.

O moi ziomkowie! zwłaszcza wy, młodzi, którzy wszyscy tak zawzięcie maltretujecie nieszczęsną piłkę nożną, kiedyż zapragniecie szerokiego oddechu mo-

⁷ Cumy — liny, któremi statek uwiązuje się do nabrzeża.

rza i jego widnokręgów bezkresnych, ponad którymi waży się Tajemnica! to coś nieznane, nieoczekiwane, a nęcące zawsze urokiem nowości?... bez kształtów wyraźnych, a jednak widzialne, plastyczne, wyczuwalne niemal zmysłami; bez imienia, a jednak drogie, jak pokrewny duchem członek rodziny; piękne, jak marzenie pierwszej młodości, i straszne, jak bajka dziecinna...

A droga do niego, jak w bajce, daleka i bliska, łatwa i śmiertelna, połączona z trudem nad siły...

Kiedyż pójdziecie kołysać się na wielkiej fali oceanowej nie jako ci, którzy za pewną ilość złota są przewożeni na parostatkach i napełniają je rozgwarem i nudą miast wielkich, ale jak błędni na morzach żeglarze, szukający tej Tajemnicy? jako kruszyny, cząsteczki samego morza, dążące na jego kresy w pogoni za mirażami swej duszy?

Idźcie tam i słuchajcie: w szumie potężnej fali znajdziecie swą Tajemnicę.

Wiatr ciągnął od południowego zachodu. Nie dziwcie się, łaskawi czytelnicy, że tak często wspominam o tym drugorzędnym dla was, a nieraz nieznośnym czynnikiem waszego życia, który podnosi tumany kurzu i zrywa wam kapelusze, a przed niedawnym czasem zmuszał panie do przytrzymywania sukien. Pamiętajcie, że nasz okręt nie posiadał innego środka ruchu prócz wiatru; że dla nas sprawa dmuchania była pierwszorzędną kwestją powodzenia żeglugi, a nawet życia. Nie można powiedzieć, ażebyśmy w podróży tej cieszyli się względami Zefirów, Akwilonów, Boreaszów i inych dmuchających potentatów morskich: dmuchali oni, co prawda, niekiedy nawet za-

nadto gorliwie, ale zawsze prawie nam prosto w nos.

I teraz znowu: kurs wypadał nam wpoprzek Bałtyku, prawie na zachód — i wietrzyk stamtąd właśnie zaciągał, przeskakując od SW przez czysty W do NW. Odpowiednio do tego musieliśmy kręcić swemi żaglami. O 1-szej w nocy tylko zrobiła się cisza, ale zato barometr zaczął spadać i spadał tak przez 24 godziny, aż do skutku, o którym będzie mowa za chwilę.

Na drugi dzień przed wieczorem na widnokręgu zarysowała się niebieskawa linja brzegu. Zmieniłem kurs na SW, a gdy rozpoznałem miejsca, skierowałem „Witezia“ jeszcze bardziej na południe — na przylądek Faludden — i dalej na Hoborg. Znałem te miejsca z zeszłorocznej żeglugi: tu właśnie czarownice szwedzkie zwodziły. „Witezia“ widmami mgieł, świateł nieznanych i dzwonem pływającym oraz rwistemi podmuchami wiatru, które tak przyciskały jacht do skalistych brzegów, że z trudem obszedł przylądek Faludden. Barometr wtedy również tu spadał.

Na niebie tymczasem gromadziły się chmury, a wiatr, zakręcając ku północy, wzrastał się z każdą godziną. Nastąpiła noc ciemna. Na dalekim brzegu zabłysły latarnie När i Faludden.

Przygotowaliśmy się na spotkanie burzy, jak uczciwi żeglarze: wielki fok zmieniliśmy na sztormowy i zarefowaliśmy (zmniejszyliśmy) grot (żagiel główny) do połowy. Zapasowa wanta przeniesiona została od masztu do burty. Oprócz tego otoczyłem rufę liną, której koniec szedł do bomu (drewno żagla głównego) i zpowrotem na pokład: była to pomoc dla

grota-szkotu⁸, który pod naporem żagla i tak już cierpiał nad miarę.

Błyskawice już gęsto pełgały po chmurach.

I oto niebawem rozpoczęło się morskie teatrums, w którym myśmy brali udział jako aktorzy, tak piękne w swojej grozie, że ja, jakkolwiek przebyłem wiele burz zwrotnikowych i podbiegunowych, nie zapomnę tej nocy. Tem plastyczniejsza i żywsza ona była, że widownią i sceną zarazem była tu nasza mała łupina, zagrzebana w falach po burty.

Przyleciały harpje szkwałów i z wściekłością uderzyły w „Witezia“. Nie wytrzymał „Witeż“ i legł masztem na wodzie. Ale się wnet wyprostował i obrócił piersią do wichru. Równocześnie rozdarło się niebo na dwoje, a z ognistej czeluści wypadł piorun i trzasnął tuż blisko jachtu. Oślepiłszy na chwilę zupełnie. A kiedyśmy wzrok odzyskali, już lały się potoki deszczu na morze i zasłoniły gęstą płachtą widnokrąg: znikły dalekie zarysy brzegów, światła latarni i kontury czarnych jak smoła zwałów wodnych, idących na nas do szturmu. Wśród przeraźliwego łoskotu piorunów i ognia błyskawic widzieliśmy tylko gęstą sieć kropel deszczowych, rozpryskujących się na powierzchni morza, a dalej — czarną próżnię. Krytyczność sytuacji powiększało to, iż przedtem zauważyliśmy światła dwóch parostatków, zbliżających się do nas: gdzieś tutaj, blisko teraz muszą być one, ale gdzie — nie nie widać. Każdej chwili mogła się wy-nurzyć z ciemności potworna sylweta parowca, sunącego wprost na nas, każdej chwili moglibyśmy być

⁸ Grota-szkot — lina.

stratowani i zatopieni w parę minut przez żelaznego kolosa.

Szczęściem uniknęliśmy tego losu.

Tak prawie przez całą noc borykaliśmy się z wichrami, nadlatującymi wraz z ulewą z rozmaitych rumbów.

Rozjuszone morze rzucało jachtem niemiłosiernie, ale i tę próbę wytrzymał: ani jedna lina nie pękła, ani jeden szew żagla nie puścił. Świt zastał „Witezia“ dumnie wzniesionego masztem ku chmurnemu niebu i płynącego wzdłuż brzegu ku południowemu cypłowi Gotlandu.

O 6-tej rano okrążaliśmy już przylądek Hoborg, kierując się ku zatoce Burgswiku, leżącej na zachodnim brzegu wyspy.

Trzeciego dnia żeglugi o godz. 14-tej stanęliśmy przy nabrzeżu w Burgswiku.

Znane już „Witeziowi“ te miejsca. Wnet przybył miły staruszek „kapten-hamn“ Smidt i powitał nas, jak starych znajomych. Odwiedziliśmy też dom jego: wszystko na miejscu — jest i „fröken“, nauczycielka ze Slitehamnu, i piesek, i pokoiki po szwedzku przytulne.

Staliśmy tu dwa dni, bo niebo było chmurne i pogoda niemiła.

Dnia 21 po południu ruszyliśmy w drogę. Barometr znów spadał, lecz czas już był wracać. Wiatry przeciwne, przerywane ciszą, smugi deszczów na horyzoncie.

O 2-giej w nocy pływający dzwon koło Hoborgu żegnał nas swym smutnym głosem na szczęśliwą drogę do kraju. Brzegi znikły już z oczu.

Płynęliśmy po południku Rozewia, przechodzącym przez sam środek Bałtyku. Dziwna pustka w tych miejscach (pisałem już o tem): o ile koło brzegów, zwłaszcza szwedzkich, dość często można spotkać okręty, środkowe połącze morza są prawdziwą pustynią. Tu leżą tylko drogi „Witezia“. O 5-tej rano widzieliśmy na horyzoncie jakieś trzy torpedowce (prawdopodobnie holenderskie, które gościły w Lipawie) i odtąd nic, żadnego statku, aż do polskich wybrzeży.

Zepsuł się log: musimy szybkość, a zatem i przebyta drogę, obliczać na oko. Wiatr (znowu wiatr) od południowych rumbów zaczął się zwiększać. Zarefowaliśmy żagiel główny. Wiatr kręci, przelotne deszcze.

Trzeciego dnia żeglugi o 1-szej w nocy przyszła silna fala — coraz to większa. Rano musieliśmy wziąć nowe refy, tak że została tylko trzecia część żagla. Wiatr znowu wzmógł się do siły sztormu, więc chociaż pod małemi żaglami, ptakiem lecieliśmy na południe.

Morze spieniło się całe. Ogromne grzebienie spadały z hukiem z wierzchołków rozpędzonych wałów, szły siwe „dziady“ jeden za drugim, parskając i pluając pianą w powietrze.

A pośród nich biały jachcik z wydętym żaglem wyglądał jak listek, rzucony wiatrem na morze: znikał co chwila w zagłębieniach pomiędzy dwoma zwalami, ażeby potem wyskoczyć nagle na sam wierzchołek fali i znów z głuchym łoskotem zwalić się w głębie.

Kaskady wody, rozbitej o burtę „Witezia“, tryskały na kilka metrów w górę tak, że żagle niemal całe były zmoczone. I biada było nam, siedzącym w kokpicie, jeżeli się sternik zagapił i przed nadchodzącą z hukiem i pluskiem „dziewiątą falą“ nie zwrócił jachtu piersią przeciw wodnej górze. Wnet jacht leżał na boku, a spieniony grzebień, uderzywszy w burtę nawietrzną, przewalał się nam przez głowy, zalewał kokpit po brzegi i przez drugą burtę spadał do morza. Mocno trzeba było się trzymać, ażeby potężne uderzenie wody nie strąciło z ławy i nie spłókało następnie z pokładu.

Kurs mieliśmy dobry, ale przy silnem dryfowaniu „Witezia“ i zepsutym logu czułem raczej, niż wiedziałem, że zanadto odchylamy się ku wschodowi. Więc od południa zmieniłem kurs o 2 rumby w prawo. I dobrze się stało, gdyż tegoż dnia o godzinie 16-tej dostrzegliśmy na widnokręgu brzegi, a podszedłszy bliżej, rozpoznaliśmy latarnię morską w Jastarni. Dalej na lewo widać było latarnię na Helu.

O godz. 20-tej byliśmy wpobliżu Jastarni. Wiatr ustał zupełnie, odrefowaliśmy więc grot całkowicie i pod pełnemi żaglami staliśmy bez ruchu wśród ci-szy pogodnego wieczoru o 1½ mili od brzegu.

Umyśliśmy się pięknie, przebrali i w wesołym nastroju zasiedliśmy wszyscy w kajucie do kolacji. Przy sterze pozostał jeden tylko z naszej załogi, p. Ż. — żeglarz dobry, ale niedoświadczony jeszcze na morzu. On to, nasz miły towarzysz, o mało nie utopił nas — i gdzie? Koło rodzimego brzegu.

Mądre są przysłowia narodów, mądre też i nasze, ostrzegające o tem, że można morze przepłynąć i ko-

ło brzegu utonąć. Niewiele brakowało, a sprawdziłoby się ono na nas.

Właśnie popijaliśmy wonną chińską herbatę, gdy poczułem, że jacht drgnął, a za burtą rozległ się charakterystyczny plusk drobnej fali, świadczący o biegu statku.

— Aha, poszliśmy, poszli! — odezwały się głosy.

Niedługo jednak było tej radości, bo oto nagle runęło wszystko w kajucie: szklanki, talerze, walizki, żeglarze, poduszki — cała zawartość kajuty zwała się na lewą burtę... Jeden za drugim rzuciliśmy się do wyjścia, a kiedy wyskoczyłem (ładnie to brzmi: wyskoczyłem — wypełzłem, wyczołgałem się), ujrzałem niezwykle widok: żagle „Witezia“, na płask leżące na wodzie i jacht cały na boku!

— Prawo na burtę!⁹ — krzyknąłem do sternika.

— Jest na burcie — odpowiedział. Istotnie ster był już na burcie, co świadczyło o przytomności umysłu winowajcy awarii.

Rzuciłem się do szkotów i puściłem je wolno.

„Witeź“ się podniósł.

— Żagle refować!

Był to przelotny, ale wściekły szkwał, który odrazu jacht położył na boku.

Jakie było pochylenie statku, niech świadczy o tem fakt, że płyty gramofonowe, które leżały w kajucie na koi, rzecz prosta, spadły. Ale czy spadły na podłogę, jak możnaby mniemać?

Nie: przeleciały pod stołem i wpadły na kanapę, tej samej wysokości, co pierwsza.

⁹ *Prawo na burtę* — odchylić ster najbardziej w prawo; komenda dla sternika.

Pochył jachtu zatem był bliski 90 stopni. Jeszcze trochę, a dzielny „Witeź” byłby się już nie podniósł... Tu, naprzeciw Jastarni, skończyłaby się żegluga i mybyśmy się również skończyli razem z „Witeziem”.

Nie mam pretensji do sternika — raczej winę biorę na siebie — nasz miły i tęgi towarzysz nie znał się na morzu: nie poznał znaków na niebie i wodzie, świadczących o zbliżaniu się szkwału; boć przecie szkwał z rękawa sternikowi nie wypadł, tylko że on go nie widział.

Mniejsza zresztą o to, kto winien: poszliśmy i to dobrze!

Noc już była, kiedyśmy pod zarefowanemi żaglami lawirowali od Helu w kierunku Gdyni. I tu znowu omal nie nastąpiła katastrofa.

W ciemności ukazały się światła jakiegoś parostatku (jak się później okazało, był to statek polski), zmierzającego do Jastarni i przecinającego nam kurs naukos. Nasze światła pozycyjne¹⁰ na wantach (czerwone i zielone) paliły się jasno, dla pewności jednak oświetlałem żagiel od czasu do czasu latarką elektryczną. Nie należy nigdy ufać napotkanemu w nocy okrętowi: wszak jego oficer wachtowy może drzemać w tej chwili, może być pijany, może wreszcie dostać kręcka, respective zwarjować — i katastrofa gotowa.

Według przepisów o prawie drogi na morzu myśmy obowiązani byli iść swoim kursem (jako statek żaglowy), on zaś, jako statek parowy, powinien był nas wyminąć. Nic podobnego. Parostatek rznął prosto przed siebie i ani myślał ustąpić — widocznie

¹⁰ *Światła pozycyjne* — światła boczne.

ktoś dostał tam kręcka. Jeszcze trochę — rozwali nas po połowie... szkoty i baksztagi w rękach... niepokój... co robić?

— Do zwrotu przez sztag! zwrot!...

„Witeż“ jak żołnierz obrócił się na pięcie i ustąpił parostatkowi, który z szumem i pluskiem przesunął się za jego rufą.

Zaryzykowałem zwrot w ostatniej chwili wbrew przepisom o drodze. A gdyby w tym momencie parostatek skręcił również, co miał obowiązek uczynić? Byłaby katastrofa.

Nie ufaj nigdy okrętowi spotkanemu w nocy!

Przez całą noc lawirowaliśmy w zatoce gdyńskiej przy silnych szkwałach i przelotnych deszczach i rankiem dnia 24 lipca wchodziliśmy do śpiącego jeszcze portu Gdyni. O pół do siódmej stanęliśmy w basenie wewnętrznym.

4. Podróż w r. 1928.

Źle się ona zaczęła. Dżdżysty świt zastał nas na wysokości Rozewia: walczyliśmy jeszcze ze szturmem wzburzonego morza, które rzucało wciąż na nas nowe zastępy rozpędzonych wałów, ale walka coraz wyraźniej stawała się beznadziejną. Żagle, zmniejszone do $\frac{1}{4}$ swej powierzchni, niezdolne były wyciągnąć jacht przeciw wiatrowi i falom, które idąc od dalekich brzegów Danji, w tych miejscach coraz bardziej przybierały na wielkości i sile. Zachodni wiatr uczynił z morza pustynię, pokrytą zaśnieżonemi wzgórzami. Tem się tylko pustynia ta różniła od Tybetańskiej, że wzgórze tu nie tkwiły na miejscu, lecz gnały

beładnie w kierunku wschodnim, prześcigając się i rozsypując w pianę co chwila.

Już w nocy wiedziałem, że od Rozewia nie odjeździemy, pocucie wszakże obowiązku żeglarskiego nie pozwalało mi bez walki ustąpić. Dlatego teraz napróżno to zbliżaliśmy się ku brzegom polskim, to odchodziliśmy na pełne morze, tracąc z oczu brzegi zupełnie — wszystko daremnie: latarnia morska na Rozewiu nie chciała nam zostać za rufą. Był to początek długiej, prawie pięciodniowej burzy, o czym — rzecz prosta — wówczas nie wiedziałem. Powodując się przeto danemi chwilami, postanowiłem przeczekać niepogodę w najbliższym porcie, to znaczy na Helu.

Nadomiar złego zachorował nam na morską chorobę jeden z żeglarzy i stał się niezdolny do pełnienia służby, a nawet wogóle — do życia.

Volens nolens — trzeba było wracać. „Witeź“ ruszył wzdłuż brzegu. Opodal zmykały w tym samym kierunku inne żaglowce, które próbowały szczęścia koło Rozewia, lecz przekonawszy się o jego smaku, szukały go gdzie indziej.

Po kilku godzinach okrążaliśmy już cypel półwyspu. Zaledwie jednak wysunęliśmy się poza południową jego krawędź, rzuciła się na nas rozjuszona sfera fal z zatoki Gdyńskiej. Zatoka jeszcze raz pokazała, do jakich kaprysów jest zdolna.

Kto jako żeglarz pływał po morzach, ten wie, że różne morza i ich części charakteryzują różnego rodzaju zjawiska hydrograficzne i meteorologiczne; nie mówię już o prądach morskich i wiatrach, jako zjawiskach mniej więcej stałych, ale rodzaj fal, ich rozległość, wysokość, sposoby atakowania okrętu

w różnych zakamarkach morskiego świata nie są podobne do siebie. Zatokę Gdynską przy wiatrach zachodnich znamionują ostre i wysokie fale — rozumie się w częściach dalej położonych od brzegu — posuwające się z wielką szybkością. Taka właśnie zgraja zjadłych jamników rzuciła się na „Witezia“, gdy tylko wychylił się poza falochron brzegu. Szare, spienione, złe jak tuzin szatanów, atakowały bez wytchnienia „Witezia“ od prawej burty. Jak szermierz parujący jeden za drugim ciosy pełnego temperamentu przeciwnika, zwracał się co chwila jacht dziobem przeciw fali, ażeby osłabić uderzenie jej w przednią część kadłuba; jak łomotanie pustej skrzyni uderzającej o wodę, rozlegały się głuche ciosy jachtu, gdy wznosił wysoko dziób ponad falę, ażeby potem z całym rozmachem płać po jej zboczu. Zmniejszone do ostatnich granic żagle (przyczem zarefowany grot podobny był raczej do balonu niż do żagla skośnego) nie mogły jachtu wyciągnąć przeciw burzy. Tak więc powoli zamiast do portu Helu zaczęliśmy dryfować w kierunku Gdańska. Gdy się zorjentowałem, że na Hel nie trafimy, powziąłem decyzję — wrócić do Gdyni.

Lecz nadaremnie.

Oddalaliśmy się od brzegów coraz bardziej, płynąc wciąż w kierunku Gdyni. Taki już los żaglowca: zamiast zbliżyć się do celu, oddala się często od niego — dryfuje, jak mówią marynarze.

Już miałem poczucie, że wichur odrzuci nas na pełne morze i tam będziemy „sztormować“ z niewiadomym szczęściem do końca burzy. Gotów byłem w ostateczności schronić się do Gdańska. Niestety,

zakos ten od Helu wyprowadził nas poza Westerplatte. Ominęliśmy w ten sposób wejście do portu. Więc naprzeciw Gdańska zrobiliśmy zwrot przez sztag i znowu ruszyliśmy w kierunku Helu. Tutaj jednak wysokie brzegi Orłowa przysły nam z pomocą, odbierając część siły wiatrowi, wskutek czego zaczęliśmy się nieco posuwać na zachód.

Po jedenastu godzinach zmagania się z morzem w nocy już stanęliśmy na kotwicy w wojennym porcie Gdyni.

Na drugi dzień niefortunny nasz żeglarz zrezygnował z dalszych prób żeglowania po morzu i bez wahania „wyokrętował się“ z jachtu. Dla mnie zdarzenie to jest jeszcze jednym dowodem, iż żeglarzy morskich tylko morze — i to pełne morze — zdolne jest wyrobić, gdyż wspomniany bezimiennie członek załogi „Witezia“ był jednym z najsprawniejszych jachtsmanów na Wiśle. Inna jest żegluga na cichej wodzie, a inna na otwartym morzu.

Zostałem, jak mi się już raz na Helu zdarzyło, z niekompletną załogą.

Dalsza podróż na tak małym jachcie jak „Witeź“ nastęcza tyle niewygód, że przeciążać siebie i pozostałych trzech członków załogi służbą żeglarską na morzu nie miałem najmniejszej ochoty. Trzeba było szukać piątego.

Skąd go wziąć napoczekaniu?

Na drugi dzień znaleźli się kandydaci. Jeden porucznik i dwóch podchorążych — wszyscy z marynarki wojennej. Z pewną dumą podkreślam fakt, że nasi młodzi marynarze tak chętnie decydowali się

powierzyć swe losy małemu i kruchemu bądź co bądź wobec morza statkowi, byle odbić od brzegu.

Zaczęły się zabiegi i starania u władz o pozwolenie wyjazdu. Tu jednak wysunął się na czoło groźny paragraf ustaw wojskowych, że pozwolenia na wyjazd zagranicę wojskowym może udzielić tylko minister. Zaczęto targać za druty telegraficzne, które — jak wiadomo — ruszają się z pewną trudnością, wreszcie po czterech dniach przysłała odpowiedź z Warszawy: „można“.

Następnego przeto dnia, 27 lipca rano, ruszyliśmy w drogę. O tej drodze muszę na wstępie słów parę powiedzieć.

Co to jest człowiek?

Bardzo poważni myśliciele twierdzą, że jest to istota rozumna, obdarzona rozmaitemi zaletami ducha, wolną wolą, zdolnością do kłamstwa i t. d., i t. d., inni, niemniej poważni, są zdania, że jest to właściwie konglomerat, złożony z 43 kilogramów wody, 10 tłuszczu, 11 białka, 6 wapna, 5 substancyj mineralnych z dodatkiem pewnej ilości cukru i żelaza. Jakkolwiek w zastosowaniu do wielu istot tego gatunku mam pewne wątpliwości co do ich rozumu, gdyż istoty rozumne niezdolne byłyby wykonać tak potwornej ilości łajdactw wszelkiego rodzaju, nie mogę się również zgodzić, ażeby 43 kg wody z dodatkiem tłuszczu i cukru mogły do czego innego oprócz niestrawności doprowadzić istotę. Zauważyłem, że ten tłuszcz z wodą sprowadza człowieka, jeżeli nie na drogę występku, to w każdym razie na ścieżki o krok leżące od niego; staje się bezpośrednią przyczyną pychy człowieka, jego obżarstwa i lenistwa. Sam, niestety, do-

znawałem tego na sobie, gdy tłuszcz z wodą zachęcały mnie do ułożenia marszruty podróży na sposób wypróbowany przez zacnych filistrów: od portu do portu, a tak blisko brzegu, ażeby za pierwszym mocniejszym podmuchem wiatru zawsze mieć możność „zwiąć“ za ścianę falochronu; - a na tak krótkie dystanse, ażeby broń Boże nie zmęczyć się trochę; a w takich godzinach, ażeby na noc bezpiecznie stanąć na kotwicy i zjeść i wyspać się dobrze. I niepogodę w porcie przeczekać, a potem w jasnym słoneczku rozwinąć żagle i płynąć, płynąć aż do następnego portu, który już widać zdaleka.

Tak w bezkresną dal po słonej wodzie żeglować, jeżeli nie do Bydgoszczy, bo ta nie posiada słonej wody, to do Szczecina lub Kopenhagi. A jak miło w cieniu pełnych żagli i własnej swej sławy wchodzić do obcego portu!

— A skądże to panowie?

— Z Warszawy.

— Ho, ho! to bardzo daleko.

— Naturalnie, nieblisko.

Kto wie, możeby mnie w kraju uznano za polskiego Gerbaulta.

„Poco wichry, burze, czy nie lepiej po bajurze pływać nam?“ — wciskały mi się w ucho słowa dowcipnego okolicznościowego wierszyka. Na morzu tak zimno, mokro, tak tłucze i rzuca jachtem, a z nim razem i nieszczęsnym żeglarzem — ani snu, ani wypoczynku i poco?

W słone ku, od wysepki do wysepki, od portu do portu...

Takie mniej więcej myśli podsuwał mi tłuszcz,

którego nb. nie mam za wiele (cóżby było, gdybym go miał dużo), z domieszką reszty. Wszakże dwaj panowie, kpt. Horyd i Laudański, oddalili ode mnie pokusy wygody i sławy, oświadczając, że im urlopy niedługo się kończą; musimy się śpieszyć.

Jeżeli tak — dobrze. Będziemy się śpieszyć. Już zaczynamy.

Jedziemy prosto: direct — jak się to mówi „po polsku“ — Gdynia, Kopenhaga, tędy i nawywrót.

To właśnie o drodze chciałem powiedzieć: rozwiały się marzenia moje o sławie, gdyż jechaliśmy „tędy i direct“, to znaczy tam, gdzie zimno i mokro — na pełne morze. Płyn zatem, miły „Witeziu“, jeszcze raz w te strony, gdzie leżą wyspy Bornholm i Hanö, i skały Utklippan, i wogóle tam, gdzie pieprz nie rośnie, tylko pomidory, zasadzone przez twego żeglarza na rafie Malquarn...

Wszak drogę znasz dobrze. Nie masz ochoty? Cóż robić. I ja nie mam ochoty. Musimy.

Ruszyliśmy tedy w drogę i już tegoż dnia o północy zegnaliśmy widok brzegów ojczystych w postaci latarni morskiej na Rozewiu, która długo jeszcze smagała nas bieżami swych promieni, rzucających w przestworza przez potężny reflektor.

Żegnaj! żegnaj!

Jest sporo sentymentu w tem mruganiu latarni rozewskiej — czy przyznacie mi słuszność, towarzysze drodzy?

To nie jest to samo, co latarnia w Szanghaju, albo na wzgórzach Mudjugi, albo Porkala-Kalboda. Zupełnie co innego. Tamto jest to światło, błyskające w pewnych odstępach czasu, słabiej lub silniej,

ostrzej lub mgliściej, a to... to ma swój wyraz, to jest żywe oko, przez które ziemia polska patrzy na ciebie, zgarniając srebrnymi strzałami promieni wszystkie smutki i radości, których zaznałeś na przestrzeni swego życia. I rzuca je raz za razem na pokład twego stateczku: masz, weź, zachłyśnij się nimi, może po raz ostatni, wszak nie wiesz, gdzie jutro będziesz.

Wyłynęliśmy na pełne morze.

Och, dobrze jest na morzu otwartem! naprawdę „lekko, lubo i błogo“. Trudno jest tylko odbić od brzegu. Teraz mosty spalone, nici zerwane, latarnia mrugać przestała. Zachodni wiatr rozwiął ostatecznie fluidy lądowe. Nie już nie słychać, tylko warkot fali, a potem głuche jej dudnienie, gdy spada i rozbija się o dno wodnej kotlinki. I szum, szum nieustanny wiatru, ślizgającego się po płótnie żagli, i rozgwar niezliczonych tłumów wodnych, wałęsających się po bezkresach morza.

Kurs nasz ogólny — zachód północny. Musimy się „przyciskać“ do wiatru, raz W, to znowu bardziej ku północy NW, a nawet N¹ czysty — zależnie od wiatru.

Kręcimy więc to w prawo, to w lewo, starając się wyjść na Bornholm, wiatr jednak zachodni spychał nas ciągle dalej ku wschodowi.

Fale, wolne od wpływów przybrzeżnych, piętrzyły się lekko, szeroko, swobodnie, jak przystało na dziewicze córy pustyni, to wznosząc się wysoko ponad burty „Witezia“, to rozlewając się ruchem ślizgowym w rozległe doliny i hale.

¹ N (*nord*) — północ; W (*west*) — zachód; NW — północny zachód

Jacht, nieustannie nachylony na prawą burzę, parł naprzód, na zachód północny. Kiwaliśmy się tak przez noc całą i dzień następny i jeszcze raz to samo, wreszcie trzeciego dnia ujrzeliśmy zarysy jakiegoś brzegu. Wysokie skały szybko wynurzały się z wody, a na nich wieża wysoka.

— Coś znajomego. Panie Michale, wszak to Utklippan?

Michał wpatrzył się w dalekie jeszcze kontury obrazu i potwierdził me przypuszczenie.

— Zupełnie podobne. Pamięta pan, w promieniach wschodzącego słońca wzięliśmy te skały za płótna żaglowego okrętu? To było trzy lata temu.

W księdze locji wszakże, coprawda w starem wydaniu, latarnia morska na Utklippan opisana jest jako wieża kamienna, szara, o ścianach prostych. A tu — już widać wyraźnie przez lornetę — wieża żelazna, wygięta jak wieża Eiffla i czerwona. Więc cóż to jest, co wylazło z wody przed nami?

Poszukiwania w mapach nic nie przyniosły: nie ma żadnej latarni o kształtach podobnych.

Zaczęliśmy krążyć w pewnej znacznej odległości, ażeby rozpoznać zagadkową tę wyspę. Bliżej bałem się podejść ze względu na rafy podwodne, które u szwedzkich brzegów wysuwają się w morze nieraz bardzo daleko.

Na wyspie jednak czuwano i widziano manewry „Witezia“. Na szczęście miałem jeszcze na jachcie inne locje. I oto w nowszym wydaniu jest: latarnia na Utklippan żelazna, czerwona — wszystko się zgadza — to Utklippan! Starą, znaną sobie drogą wy-

szedł „Witeź“ pod cieśninę Kalmarską. Jednym zakosem przepłynął morze Bałtyckie.

Podciągnęliśmy tedy szkoty i kurs wzięliśmy SSW,² zmuszeni do tego południowym wiatrem.

Byliśmy już daleko od samotnej wysepki, która jak strażnica ze swoją latarnią stoi na końcu olbrzymiej rafy podwodnej, gdy dostrzegliśmy, iż jakiś statek nas goni: wyraźnie widać, że zabiega nam drogę. Wśród załogi „Witezia“ budzi się zainteresowanie. Kto? poco? czego chce od nas?

Biały, dość duży kuter zgubił już swoją wyspę i szparko zbliża się do nas, chociaż i my ostro morze prujemy.

Na pokładzie jego sporo ludzi. Jakiś pan w okularach, jakby wycięty z powieści Vernego — lekarz albo botanik — inny zdaje się piórem tylko umie sterować, ale są i marynarze: tych odrazu po ruchach poznać można.

— Panowie nas wzywaliście? — krzyczą do nas z kutra.

Zdumieni patrzymy po sobie: wszak krążenie po morzu nie oznacza jeszcze wezwania.

— Bandera, bandera! — krzyczą znowu Szwedzi i pokazują palcami na maszt „Witezia“.

Tu dopiero znaleźliśmy wytłumaczenie nieoczekiwanego pościgu. Oto w czasie krążenia zmuszeni byliśmy zarefować więcej grot-żagiel, przyczem wskutek zapomnienia bandera została nieco wyżej od wierzchołka żagla. Szwedzi wzięli to za sygnał wzywający lekarza, który też, nie namysławiac się, pogonił za zmykającymi pacjentami.

² SSW — południowo-południowy zachód.

— Czy macie chorych?

— Nie.

Sprawa się wyjaśniła. Podziękowaliśmy za troskliwość Szwedom, chociaż zdaje mi się, że to raczej monotonia życia na odludnej skale była przyczyną tej gorliwości. Skorzystali z okazji, ażeby obejrzyć jacht polski, przybywający z za morza, i puścili się w pogoń, a że „Witeź“ mknął szybko, dopędzili nas dopiero naprzeciw Turko.

Ze względu na nieustannie trwające wiatry zachodnie postanowiłem trzymać się w promieniu widzialności brzegu szwedzkiego, kurs przeto wziętem na Ahus.³ Wciąż lawirując, to podchodząc do wiech, któremi otoczona jest niemal cała Szwecja, to oddalając się na pełne morze, nocą już ujrzelśmy łuny świetlne, wznoszące się nad Ahusem. Duże fale toczyły się od zatoki Hanö, grzebieniami swojemi gęsto zalewając pokład; jacht miotał się silnie.

W tych właśnie miejscach wydarzyła mi się przygoda, która stała się dla mnie przyczyną niemałych zaiste cierpień.

Wachty moje, jako kapitana jachtu, jakkolwiek trwały przez całą dobę, zaczynały się właściwie o zmroku i kończyły się o świcie. I tej nocy również, ubrany w kompletny deszczowy strój marynarski i wysokie buty gumowe, wpatrywałem się w ciemności, szukając zdradzieckich świateł okrętów: wiatr niemile smagał wodą po twarzy. W pewnej chwili zeszedłem do kajuty, ażeby się zorientować na mapie co do miejsca statku, a gdym wychodził na pokład przez lukę wejściową, wskutek nagłego rzucenia się

³ Ahus — port w zatoce Hanö.

jachtu ześlizgnęła mi się stopa, oparta na krawędzi wysokiego progu, i całym ciężarem ciała upadłem na zamknięte drzwiczki. Ból w boku na chwilę zatamował mi oddech. Przekonałem się jednak, że żyję, ale „pod piątem żebrem“ coś się zmieniło. Prostu mówiąc, złamało się żebro. Diagnozę tę z powodu braku lekarza sam postawiłem i — jak się okazało później — nie omyliłem się. Żebro było złamane.

Do rana czułem tylko ból zewnętrzny od uderzenia, ale w dzień zaczęły się przepisywane katusze.

Nie życzę Wam, drodzy czytelnicy, złamanego żebra w boku. Mogę was upewnić, że wszystkie „dobre“ życzenia ze staropolskiej piosenki, jak: „w polu góra, w moście dziura, pień na drodze i cierń w nodze, i sól w oku, kolka w boku“ — są niczem wobec tej „kolki“. I gorączka, i oddychać nie można, i ruszyć się trudno, i nawet nie można usłyszeć „na zdrowie“, gdy na kichanie się zbiera, bo kichnąć także nie można. Można tylko wachty pełnić, co też czyniłem, bo — jak już zaznaczyłem — moja wachta trwała bez przerwy.

Grzyb musi leżeć do kosza, a kapitan musi tkwić na pokładzie. Tak — zdaje się — w rozmówkach Olendorfa⁴ jest napisane.

Tkwiłem więc tam i swoją służbę pełniłem „direct do Kopenhagi“, ale ile mnie to kosztowało cierpienia i trudu, niech nikt „Witeziowi“ za jego twarde drzwiczki tego nie pamięta.

Od Ahus skierowałem jacht na południe. Następnego dnia minęliśmy Simrishamn i wkrótce okrążyliśmy półwysep Sandhameren, skąd brzeg zakręca

⁴ Znany podręcznik nauki języków obcych.

znowu na zachód. Tu ukochany przez Bałtyk wiatr zachodni, popularnie zwany westem, nie hamowany już przeszkodami lądu, z całą pasją zaczął dmuchać w dziób naszego statku. Z przerażeniem widzieliśmy, jak małe dziury w naszym głównym żaglu zaczęły się w oczach powiększać, grożąc niechybnem rozdarciem się żagla na całą jego szerokość. Biedne, spracowane czteroletnią włóczęgą żagle „Witezia“ odmawiały już posłuszeństwa. Żądały odpoczynku. Ale czas wybrały nieodpowiedni, gdyż morze huczało naokół, a spienione wały, rzucające jachtem jak piłką, odsuwały wszelką myśl o wypoczynku.

Zabraliśmy się tedy do zamiany grot-żagla — to jest właściwie zabrali się moi koledzy, gdyż ja z trudem, jakgdybym był ze szkła, poruszając się po pokładzie, zaledwie mogłem rękojeść steru utrzymać, lecz i ta czynność sprawiała mi ból niemiłosierny.

Wielki fok zamieniliśmy na mniejszy i odwróciwszy go naopak, uczyniliśmy go żaglem głównym, ten zaś opuściliśmy nadół, poczem Michał zabrał się do szycia. Jacht tymczasem, kierując się wciąż na zachód, faktycznie dryfował ku południowemu wschodowi.

Zanim p. Michał skończył łatanie grota, po lewej burcie dostrzegliśmy brzegi. Była to wyspa Bornholm, którą tak gładko w lawirowaniu swem ominęliśmy i zostawiliśmy daleko za sobą.

Gdzie Rzym, gdzie Krym: zbliżyliśmy się znowu do Gdyni. Znowu zaczynać trzeba od pieca.

Z niemałym trudem grot prawdziwy postawiono na miejsce. Zrobiliśmy zwrot i znów ruszyliśmy do brzegu szwedzkiego. Znowu Sandhameren zamaja-

czył na widnokręgu, a kiedy drugi raz, zrobiwszy zwrot przez sztag wpobliżu brzegu, odeszliśmy na pełne morze, znowu znaleźliśmy się koło Bornholmu!

Wzburzone morze nie puszczało nas naprzód.

Wreszcie dnia 31 lipca morze uspokoiło się nieco. Mogliśmy już w lawirowaniu posuwać się ku celowi.

Minęliśmy Ystad, Tralleborg i wzięliśmy kurs na pływającą latarnię „Falsterborev“, stojącą już u wejścia do Sundu.

Nocy tej obserwowaliśmy bardzo rzadkie na Bałtyku zjawisko — fosforescencję morza. W ciągu kilku godzin „Witeź“ płynął w wieńcu fosforycznej lawy, wyrzucając z niej snopy płonących zimnym ogniem iskier. Chwiały się one, tryskały i gasły po obydwóch burtach jachtu, jak łan zboża, powalony ostrem uderzeniem wiatru. Obraz był wspaniały. Przypomniały mi się inne dalekie morza, po których smoki ogniste pływają pod gwiazdzistym niebem południa...

Dwa morza — dwoje niebios — patrzą tam na siebie:

Jedno w górze wysoko, drugie — tu na ziemi.

Lecz Bałtyk — to nie morze Indyjskie: dokuczliwe zimno, które zmuszało nas do noszenia ciepłego ubrania, wzmogło się jeszcze bardziej, wiatr siekł po twarzach przelotnymi deszczami i barometr stale opadał. Od strony kontynentu niebo zasnuło się brzydkimi szaremi chmurami, które coraz gęściej łączyły się w jedną ołowianą mgławicę; z szarzyzny tej raz po raz wypadały wichry, niosąc na swych skrzydłach deszcz i rozterkę żywiołów, w których widnokrąg, i tak niedaleki, niknął zupełnie. A właśnie zbliżaliśmy się do niebezpiecznych wód Sundu, gdzie mo-

rze po obydwóch stronach farwateru⁵ na ogromnych przestrzeniach usiane jest mieliznami, dochodzącymi do jednego metra. Od pływającej latarni „Falsterborev“ droga prowadzi prosto na północ, odgradzona od wschodnich mielizn zwykłymi wiechami, rozstawionymi przytem bardzo rzadko.

Te to powody sprawiły, że zacząłem poważnie się zastanawiać, czy nie przyjąć na pokład pilota.

Zbiżaliśmy się do okrętu-latarni. Pomalowany na kolor jaskrawo czerwony z ogromnym na burcie napisem „Falsterborev“, wyglądał jak herold średnio-wieczny, postawiony tutaj na posterunku; głosił wszystkim: uważać! obchodzić mnie od południa, stoję na skraju mielizny!

Po krótkim wahaniu się postanowiłem zażądać pilota. Byłby to pierwszy pilot, który wstąpił na pokład „Witezia“. A tyle przejść zawitych, manewrów między rafami, mieliznami, portów malutkich przebył już „Witeż“, zawsze samodzielnie!

Przyznam się, było mi nieprzyjemnie.

Do powzięcia tej decyzji skłoniły mnie oprócz gorączki z powodu złamanego żebra — to mniejsza — inne jeszcze powody, o których powinienbym przemilczeć. Ponieważ jednak piszę tę rzecz ku zbudowaniu potomnych, muszę tajemnicę zdradzić.

Moi towarzysze żeglarze mieli szalony apetyt: nie przesadzę, zdaje się, jeżeli powiem, że ruszali szczękami przez 24 godziny bez przerwy... właśnie, omyliłem się: w czasie snu — a spali po 12 godzin na dobę — tej pożytecznej czynności nie wykonywali. Żuli zatem tylko przez 12 godzin. Żuli nawet wtedy, kiedy

⁵ *Farwater* — nurt.

jacht się przewracał (p. żegluga z r. 1927) i myśleli o kaszce z konfiturami zamiast o żaglach.

Tak też i teraz. Co chwila od steru rozlegał się głos sternika:

— A nie macie tam czego smacznego?

Zawsze się coś znalazło. Czyjaś dobrotliwa ręka wysuwała się wówczas z kajuty i podawała sternikowi pajdę chleba z nałożonemi nań kawałkami — wszystko jedno czego: sardynki, sera, mięsa, powideł; chciwie jak oczy wilka oczy u steru wpijały się w tę pajdę, poczem następowało uroczyste doręczenie jej osobie urzędującej u steru, a co następowało potem, zanim pajda zniknęła w odpowiedniej czeluści, wolę przemilczeć.

Jacht tymczasem, jak młody rumak samopas puszczony, hasał w kolisku 32 rumbów, rad, że nie czuje przebrzydłego wędzidła.

Dujawice idą niemałe... A co, jeżeli moi sternicy właśnie teraz zaczną żuć najusilniej? Poza wiechy ostowe przechodzić nie wolno pod groźbą śmierci, żadnej nie wolno przeoczyć... Uświadomienie sobie tych wszystkich tak poważnych czynników sprawiło, że poleciłem wywiesić na salingu^o sygnałową flagę S — żądanie pilota. Niech mi potomni tego nie pamiętają!

Przepełniliśmy pod samą rufą „Falsterborev“. Na pokładzie jego — nikogo. Nie zauważyli nas. Odeszliśmy paręset metrów, i to z niemałym trudem, bo wicher już dał potężnie i fale miotają jachtem jak łupiną orzecha, obróciliśmy się przez sztag i skiero-

^o *Saling* — poprzeczne wiązanie w połowie masztu, służące do wzmocnienia masztu i do sygnalizacji.

waliśmy się znów do okrętu. Tak kilka razy przepłynęliśmy tam i napowrót, zanim na latarni zauważono nasz sygnał. Zrobił się ruch i po chwili od burty okrętu odbiła motorowa szalupa, obwieszona brodatami odbijaczami.

Miło było patrzeć na jej taniec wśród spienionych bełtów: jak mewa, siedząca na wodzie, nikła co chwila w odmęcie i co chwila pojawiała się nagle, ukazując nam całe swe dnisko.

Po dłuższej walce z falami zbliżyła się do nas. Jak teraz przybić do burty „Witezia“, który to samo czyżni co ona, t. j. tańczy jakąś wściekłą tarantelę — oto hamletowskie pytanie. Jedno zderzenie się burt i może być „kaput“ (słowo międzynarodowe) dla obydwóch korabiów.

Kilka razy sternik szalupy podprowadzał ją blisko burty „Witezia“, którego ja (siedziałem wówczas u steru) odpowiednio stawiałem w położenie „łopotu“ (żagli) i za każdym razem oddalał się: nie uchwycił momentu.

Nareszcie przybił.

I w tejże chwili pilot jak kot przeskoczył na wanny „Witezia“ i zawisnął nad wodą: jacht był mocno położony na boku. Poczem znikł z żaglach. Szalupa odrazu odbiła. Po dłuższej chwili pilot wynurzył się z żagli. Był to wysoki, kościsty chłop, o bladej, do brotliwej — jak u większości Szwedów — twarzy.

Odetchnąłem z uczuciem ulgi. No, teraz możecie sobie żuć, ile chcecie, sternicy moi drodzy.

Jazda na północ!

I poszliśmy. W baksztag, to znaczy z miejsca marsz-marsz. Brudne szarozielone zwały ścigały nas

z zajądłością sfory psów gończych, lecz daremnie: „Witeź“ jak jeleń sadył przez przeszkody i gnał środkiem Sundu ku pływającej latarni „Drogden“, od której cieśnina Królewska, okalająca od zachodu wyspę Amager, prowadzi już wprost do Kopenhagi. Zato prześcigały „Witezia“ wichry, potężniejące z każdą godziną, i zmuszały nas do ustawicznego refowania i tak już malutkiego grotu.

Długo trwała ta jazda szalona, wreszcie w szarudze zamajaczyła sylweta latarni „Drogden“. Za latarnią rysowały się dalekie wieże stolicy.

„Witeź“ skierował dziób swój ku pływającej latarni. Już byliśmy w odległości od niej o jakie pół mili, wszystkie wieże Kopenhagi można było gołym okiem przeliczyć, gdy nagle od zachodu z szumem i wyciem nadleciało stado obłąkanych furyj... Z piekielnym skowytom, niosąc w powietrzu płachty potarganej w strzępy wody, dopadł nas szkwał o sile niemal huraganu. Fale zatraciły kontury, gdyż piany, leżące nad wodą, zasłoniły powierzchnię morza zupełnie. Powietrze huczało niesamowicie.

— Refować! krzyknąłem z całej siły, bo o krok już nie słyszeć nie było.

Poczołgali się wszyscy ku masztowi i na pułap kajuty, podczas gdy ja zostałem u steru. Jedną ręką nie można go było utrzymać. Grot zmalał do wielkości ogrodowego parasola, a pomimo to jacht leżał niemal zupełnie na boku. Trzecia część nadbudówki kajuty zanurzona była w wodzie. Pilot odruchowo wyskoczył z kokpitu na burtę, gdyż sądził, że statek przewraca się ostatecznie.

Chwila była wielce osobliwa.

Mieliśmy już „Drogden“ tuż przed sobą, ręką — jak to się mówi — podać, ale nie było mowy o tem, ażeby do niego dopłynąć. Obłąkana wichura znosiła nas ku szwedzkim brzegom. Widząc to, zrezygnowałem z dostania się do Kopenhagi i skierowałem jacht we wschodnią odnogę Sundu, zamierzając trafić do szwedzkiego portu Malmö.

Jakoż, unoszeni jak liść przymocą gwałtownego sztormu, niebawem znaleźliśmy się na linii boi, wskazujących wejście do Malmö. Ogromnego wysiłku musiałem użyć, ażeby utrzymać jacht w ogrodzeniu dwóch szeregów boi — do tego stopnia mętne, wzburzone do samego dna morze miało statkiem na wszystkie strony. Zaledwie odprowadziłem jacht od jednej boi, już, rzucony nadbiegłym ztyłu wałem, znajdował się on u przeciwległej krawędzi szerokiego nurtu.

Ostatecznie „Witeź“ nie wpłynął, ale wpadł do bramy portu. Stanęliśmy w przystani jachtowej na boi, którą nam usłużny bosman Yacht-Klubu wskazał i pomógł się przycumować.

Po pięciodniowej żegludze znaleźliśmy się prawie u celu, co prawda nie w Kopenhadze, do której dążyliśmy, ale naprzeciwnie.

Mają słuszość kapitanowie żaglowych okrętów, że w dzienniku okrętowym wpisują cel podróży dopiero po przybyciu do niego.

Podchorąży Mańkowski, do którego należało prowadzenie dziennika, wpisał tedy w nagłówek: „Jacht „Witeź“ w drodze z Gdyni do Malmö“.

I dobrze.

W przeciwnym razie wyszłoby: w nos mierzył,

w piętę uderzył. Już król Salomon powiedział, że nie poznasz trzech rzeczy: drogi węża na skale, drogi okrętu na morzu i drogi męża z niewiastą.

Stare miasto, piękne swoją starością. Wizyty w Yacht-Klubie, reszta w Baedekerze.⁷

Podkreślę tu tylko wielką rzetelność Szwedów. Pierwszego dnia, rozumie się, odbyła się na naszym jachcie wizyta urzędnika portowego i celnego zarazem. Młody człowiek, niezmiernie uprzejmy, wynotował sobie urzędowe dane dotyczące się jachtu i załogi: skąd przybywamy, jaki port macierzysty etc., wreszcie wiadomości o ilości alkoholu na statku. Pożegnał się i odpłynął. Na drugi dzień rano słyszymy plusk wiosła i lekkie stuknięcie o burtę „Witezia“. Jest nasz miły znajomy. Z pewnem zażenowaniem tłumaczy nam, że pilot w rachunku się omylił i policzył za pilotaż o 5 koron za dużo. Właśnie zwraca on tę nadwyżkę, umyślnie przybył w tym celu.

Oto stara, głęboko w treść duszy człowieka sięgająca kultura, a przede wszystkim świetne, mądre wychowanie młodzieży, prowadzone przez takich samych pedagogów.

W Skandynawji pojęcie kradzieży, zdaje się, nie istnieje. Nasuwają mi się smutne refleksje o innym, mniej szczęśliwym kraju, gdzie prosperuje prasa żyjąca z pikantnych opisów czynów pospolitych rzeźmieszków. Pozwala się w ten sposób wychowywać nowe pokolenia opryszków. Tej prawdy u nas jeszcze nie zrozumiano.

Wysłaliśmy depesze i listy do kraju, naprawili-

⁷ Mowa tu o jednym z przewodników Baedekera.

śmy żagle przetarte niegorzej i przyprowadziliśmy jacht do porządku, to jest właściwie przyprowadzili moi towarzysze, bo ja, wciąż chromy na żebro, poruszałem się jeszcze jak mucha w śmietanie i ograniczałem się tylko do kierownictwa.

Trzeciego dnia, a 2-go miesiąca sierpnia przy dobrej pogodzie wyszliśmy z portu i okrążając od północy wyspę Salto, o godz. 8,45 przeszliśmy koło płynącej latarni Lots; o godz. 14 byliśmy już w Kopenhadze.

Zatrzymawszy się chwilę wskutek braku dokładnej mapy w wolnym porcie, stanęliśmy na boi obok Królewskiego Yacht-Klubu.

Cała armada jachtów!

Przystań Królewskiego Yacht-Klubu zatłoczona jachtami: stoją rzędem jeden obok drugiego, rufami zwrócone do nadbrzeża. Razem z jachtami stojącymi wzdłuż bulwaru po zewnętrznej stronie przystani było ich niespełna 200. Ile też tysięcy żeglarzy-amatorów wyhodowały te jachty!

Polskę reprezentował jeden jedyny jacht „Witeź“. I trzeba przyznać, reprezentował ją dobrze: pomimo długiej i mocno burzliwej żeglugi nietylko nie wyróżniał się niekorzystnie, lecz przeciwnie, był jednym z piękniejszych wśród jachtów swego typu. Postaraliśmy się uczynić go jeszcze piękniejszym, przystępując według starego morskiego zwyczaju do dobrych okrętów z miejsca do „djabelskich porządków“.

Dopiero po jakichś trzech godzinach załoga uakteryzowała się na dżentelmanów i wyruszyliśmy do miasta, rzecz prosta, w kierunku poselstwa pol-

skiego. Niestety, doznaliśmy tutaj zawodu: nasz poseł pełnomocny, p. Rozwadowski, wprawdzie nie wyjechał jeszcze z Kopenhagi, ale na drugi dzień miał wyjechać na nowe stanowisko w Szokholmie. Prywatne mieszkanie p. posła było zwinięte. Powitał nas bardzo serdecznie i wyraził żal, że nie może nas przyjąć odpowiednio, zwłaszcza że oboje pp. Rozwadowscy za pół godziny mieli być na pożegnalnym bankiecie, wydanym przez sfery dyplomatyczne Kopenhagi.

Dowiedzieliśmy się, że Królewski Yacht-Klub, powiadomiony o spodziewanem naszym przybyciu, był przekonany, że staniemy do wielkich dorocznych regat, które odbywają się zawsze wielce uroczyście, w obecności króla i dworu. Były zarezerwowane dla nas miejsca w regatach, na bankietach i innych uroczystościach, związanych z tem świętem sportowem stolicy, po którym bezpośrednio Kopenhaga wyludnia się, gdyż mieszkańcy jej rozjeżdżają się na letniska.

Zostaliśmy oddani pod uprzejmą opiekę sekretarza poselstwa, p. Leitgebera, który następnego dnia podejmował nas śniadaniem w Królewskim Yacht-Klubie.

Rzecz prosta, złożyliśmy wizyty w Królewskim i innych Yacht-Klubach i zapisaliśmy się w księgach wizytowych. Trzeciego dopiero dnia miałem czas pomyśleć o swoim boku i udałem się do lekarza. Znalazł wszystko w porządku: żebro złamane jak należy, gorączka, ale komplikacyj niema. Powiedział, że za dziesięć dni żebro zrośnie się mocniej i życzył powodzenia. Badał skrupulatnie. Na pożegnanie nie przy-

jął, pomimo moich nalegań, honorarjum, opierając się na tem, że jestem cudzoziemcem i gościem Danji. Nie wiem, czy u nas w sferach lekarskich również przyjęty jest ten zwyczaj.

Jeszcze jedna uwaga, charakterystyczna dla stonsunków jachtowych Kopenhagi. Kiedy po przybyciu stanęliśmy na boi, oczekiwałem na podstawie swego doświadczenia motorówki z przedstawicielem władzy. Godziny mijały, władza nie przybywała. Przyznam się, że zacząłem trochę się niecierpliwić, bo przecie wiadomo, że tak jak człowiek składa się z ciała, duszy i dowodu osobistego, okręt również oprócz kadłuba i armatury powinien posiadać paszport. „Witeż“ w porządku miał wszystkie swoje papiery.

Trzeba przecież komuś je pokazać, a ten ktoś ani rusz nie chciał się zjawić.

Ostatecznie nie zjawił się wcale.

Przyszedliśmy i odeszliśmy w świat przez nikogo nie indagowani.

I w czasie naszego trzydniowego postoju na sąsiednich bojach zatrzymywały się przychodzące z morza jakieś cudzoziemskie jachty: raz Niemiec, to znów Szwed albo Norwegczyk. Przychodziły, stały, ile chciały, odchodziły, a nigdy nie widziałem, ażeby szalupy portowe do nich przybijały.

Widocznie można i tak.

Kopenhagi, tego pięknego, lecz trochę ciężkiego miasta pomników, rowerów i samochodów przyjętym przez siebie zwyczajem nie będę opisywał. Łaskawi czytelnicy po powrocie w przyszłym roku parostatku „Gdynia“ z wycieczki znajdą opis cudów Kopenhagi we wszystkich czasopismach. Morza, co prawda, tam

nie znajdują, czemu zresztą nie można się dziwić, boć przecie trudno uroki morza opiewać, znajdując się w stanie, gdy serce do gardła podchodzi, a równocześnie dusza osuwa się w pięty. Ale muzeum Thorwaldsena, zamek Christiansborg, Marmorkirken, imponującą brązową grupę Gefion, przedstawiającą Danję, wyrującą ziemię z morza, i tyle, tyle czarów Tivoli na pewno znajdują. Dodam tu tylko, że w Kopenhadze dzikie kaczki stadkami po kanałach miejskich pływają, a flamingi w Tivoli mają też swój pomnik — piękną w układzie, brązową grupę flamingów.

Jakże Ameryka byłaby wdzięczna, gdyby Warszawa postawiła jej takie flamingi na Krakowskim Przedmieściu!

Wracajmy jednak na morze, ponieważ czas nagli: tak przynajmniej twierdzą żeglarze „Witezia”: kpt. Horyd i Mikiel (Laudański), którym już od dwóch tygodni codziennie „urlop się kończy“. Miarkowałem, że dwaj inni żeglarze byli nieco odmiennego zdania: podchorąży — obecnie podporucznik — Mańkowski, nie zwiedził jeszcze wszystkich teatrzyków w Tivoli, marynarz Feliks (Wadowski), pracujący „w cywilu“ w dziedzinie spółdzielni, po zwiedzeniu sześciu spółek mleczarskich (może co do liczby się myłę), projektował sobie jeszcze wizytę w siódmej.

Względy koleżeństwa jednak musiały przeważać, wskutek czego dnia 5 sierpnia odczepiliśmy się od gościnnej boi Langelinji, nad którą na głazie wystającym z wody czuwa prześliczna brązowa Mała Dziewczynka Portowa (Lille Havfrue), i przy dość świeżym wietrze wyszliśmy na morze, po drodze

w samej bramie portowej nagłym zwrotem przez sztag uniknąwszy zderzenia się z duńskim jachci-kiem, który nie znał przepisów o wymijaniu się okrętów. Skończyło się na strachu towarzystwa duńskiego.

Ze względu na owe urlopy — kurs znowu prosto na Gdynię. W południe mineliśmy „Drogden“, a już o godz. 15,15 obcinaliśmy rufę latarni morskiej „Falsterborev“. Cała załoga jej była na pokładzie, a wśród niej i nasz pilot, który odrazu nas poznał. Ogromnie serdeczne było pożegnanie: ukłonom, wymachiwaniom czapkami nie było końca. W życzliwości i w zaciekawionych twarzach Szwedów wyczytałem coś więcej, niż wyraz sympatji — mianowicie szacunek dla naszego okrętu z powodu jego małych rozmiarów. W ich oczach „Witeź“, wyruszający w daleką jak na niego drogę, nie był zjawiskiem powszedniem.

Ja też muszę stanąć w obronie „Witezia“ i przyznać Szwedom słusność. W ostatnich czterech latach dość dużo włączyłem się po Bałtyku i dalej, a tylko dwa razy spotkałem na pełnem wprawdzie morzu, ale na przejściach nieznacznych, jachty żaglowe: raz w północnej części cieśniny Kalmarskiej — jacht kilka razy większy od „Witezia“, w dodatku z motorem, i drugi raz pomiędzy Szwecją a Bornholmem — jacht tej samej wielkości. Poza tem na pełnem, w całym znaczeniu tego słowa, morzu — ani jednego jachtowego żagla.

Mylą się ci, którzy twierdzą, że jachty bałtyckie pływają wszędzie: prawda, że pływają wszędzie i nawet daleko, ale trzymają się w pobliżu brzegów.

Śmiem twierdzić, że drogi „Witezia“, prowadzące zawsze przez morze otwarte, nie są powszednie.

W drodze do Kopenhagi mieliśmy przeważnie *westy* (wiatry zachodnie). Rozliczałem, że i teraz one się utrzymają i poniosą nas szybko do domu. Jakby naprzekór, za „Falsterborev“ spotkaliśmy wiatry od *ost: ost, nordost, ziudost* etc. Rób, co chesz — musimy lawirować: widocznie „Witeziowi“ nie wolno z prądem pływać. I słusznie: z prądem i zdechła ryba płynąć potrafi.

Na odmianę cisza, a potem silny szkwał od NO i znowu cisza.

Cały następny dzień żegluga od Traleborgu do Sandhameren.

Prawdziwem utrapieniem na tym odcinku drogi były spotykane liczne okręty. W dzień wzajemne wymijanie się odbywało się gładko, ale gdy przyszła noc, „Witeż“ nie był pewny żadnej swojej godziny. Zwłaszcza szybkobieżne pasażerskie smoki dokuczały nam mocno: ukaże się taki potwór, oświetlony tysiącem elektrycznych lampek, nie zdążysz fajki wypalić, a on jest już tu i sunie prosto na ciebie. Widać obydwie pozycyjne światła — zielone i czerwone. My go widzimy oddawna, ale on nas nie widzi, gdyż „Witeż“ jest mały, światła boczne ma słabe, w dodatku co chwila znika między dwiema falami, a z nim razem i nasze pozycyjne światełka. Smok pcha się prosto na nas. Czy dostrzeże swego małego kolecę? czy nie dostrzeże go za późno?

Miałem zawsze w pogotowiu latarkę elektryczną, przeznaczoną specjalnie dla smoków. W takich razach oświetlałem żagiel, ażeby zwrócić uwagę drze-

miących tam panów. Smok dostrzegł. Zaczyna kręcić sterem, ażeby wyminąć przybysza; znika światło czerwone, a zatem skręcił w lewo, chce nas obejść po rufie. Po chwili jednak znika zielone i widać znowu tylko czerwone: zmienił przeto zamiar i chce nam kurs przeciąć przed dziobem. Zgoda. Ale patrz: nowa zmiana — znowu obrócił się prawym bokiem, ukazało się światło zielone... Panowie drodzy — chciałoby się im krzyknąć — że jesteście tam na mostku obecni, to widzę, ale czy jesteście przytomni? czy wy wreszcie, do stu tysięcy krabów, skończycie ten kadryl? Dla was to igraszka, a nam chodzi o życie, bo jeżeli stukniecie w nasz okręt, to dwa tysiące kilogramów ołowiu w kilu pociągnie go na dno najwyżej w ciągu jednej minuty — czy rozumiecie to, moi mili ludkowie?

Nareszcie wyminął.

A oto jest już drugi: zaczyna się nowy kadryl, tym razem z akompanjamentem szkwału, który nie pozwala nam zrobić zwrotu, ażeby uwolnić się od nie miłego sąsiedztwa.

Tak całą noc.

Od Sandhameren kurs wzięliśmy O S O na przyładek Bornholmu, Hammer-Odde, który minęliśmy o godzinie 1 w nocy. Dmuchało już wówczas porządnie, gdyż średnia szybkość jachtu według logu wynosiła osiem węzłów. Nocą też przy zamglonym widnokręgu przeszliśmy koło wysp Christiansö, których czarne kontury z latarnią morską tejsze nazwy rysowały się w poświacie księżycowej dostatecznie wyraźnie, i nad ranem straciliśmy z oczu brzegi Bornholmu.

Wiatr przeskoczył od S O do przeciwnego rumbu NW^s i krzepnął coraz bardziej. Mieliśmy teraz baksztąg (wiatr zukosa od tyłu) przy dużej fali. Położyłem teraz umocować daleko ponad wodę wysunięty bom kontrazskotem, obniesionym poza wanty do dziobu, co przy silnie podciągniętym topnancie dało nam spokojniejszą żeglugę, ponieważ bom nie zanurzał się już w falach i nie groziło nagłe przerzucenie go na drugą stronę.

Przed wieczorem mieliśmy już wielką falę i wicher sztormowy.

Ten odcinek Bałtyku, pomiędzy Bornholmem a Gdynią, nigdy nie przepuścił „Witezia“ bezkarnie. Pamiętam w roku 1925 tu właśnie szamotaliśmy się z burzą, która parę razy nam grot przerzuciła i gasiła ustawicznie latarnie.

Tylko grot-żagiel — ten sam niestety — był wówczas młodszy, a dziś rozłaził się nam w drodze do Kopenhagi. Patrzyłem z niepokojem, kiedy zacznie rozłazić się teraz już, jak się to mówi, na amen.

Trzymał się jednak i nie chciał pękać, a miał ku temu wszelkie powody.

Doganiały nas fale ogromne, zwichrzone, zdaleka już huczące wodospadami swoich skotłowanych grzebieni; wznosiły się co chwila wysoko nad rufą, gotowe, zda się, pochłonąć marną łupinę, uciekającą bezskutecznie przed niemi; rzucały się z przekleństwem i złością, wymachując pięściami, i spadały na łeb na szyję w próżnię, bo „Witeż“ wspaniałym ruchem potrafił je zawsze przepuścić pod kilem i wskoczyć na

^s SO — południowy wschód; NW — północny zachód.

siwy łeb zwał, zaledwie tylko ten się wynurzył przed dziobem. Wicher potężnie napierał na żagle i pomimo że grot był już mocno zarefowany, trzeba go było jeszcze refować. Niebardzo pociągała nas ta czynność, ponieważ do refowania trzeba było jacht przeciw wiatrowi obrócić, t. zn. najpierw postawić go wpoprzek fali (niemiły moment), a potem zwrócić go do „łopotu“, przyczem stare żagle mogły całkowicie wyłopotać w powietrze. Ująłem ster w obie ręce, przedziwnie jakoś połączone teraz ze złamanem żebrem, podczas gdy moi towarzysze ulokowali się na szkotach i przy maszcie, i wybrawszy chwilę, gdy przeszła dziewiąta fala, wziąłem ster na burtę. Mocno położył się „Witeź“ na boku, ale obrócił się przeciw wiatrowi. Teraz na gwizdek załoga przystąpiła do refowania. Raz po raz trzeba było tę czynność przerwać, gdyż fale wciąż jacht obracały naprzeczek, poczem znów wystawiać żagle na próbę wytrzymałości, wreszcie i to skończyliśmy i legliśmy na dawny kurs.

Nie skończyły się jednak niepokoje sztormowe. Spostrzegliśmy bardzo niemiły dla nas w tych warunkach fakt silnego obluzowania się osi rękokojeści steru: rumpel na parę dziesiątków stopni chodził w lewo i w prawo niezależnie od steru. Lada chwila mógł zacząć kręcić się swobodnie na swojej osi, czyli że jacht wówczas pozostałby bez steru. Perspektywa w czasie burzy arcyniemiała. Próby naprawy spełzły na niczem, gdyż mutry nie można było odkręcić. Poleciłem więc sternikom sterować możliwie miękko, ażeby uchronić rumpel od zupełnego zniszczenia. Płynął tedy „Witeź“ po skotłowanym morzu jak dobrze

podchmielony okręt: jeden rumb w prawo i dwa rumby w lewo, a potem naodwrot.

Gdy wieczorem zmieniłem kurs bardziej ku południowi, wkrótce błysnęło światło latarni. Była to niemiecka latarnia morska Stilo.

Dnia 8 sierpnia o godz. 2 w nocy przechodziliśmy trawers latarni Rozewie, a potem kolejno inne własne strażnice morza: Jastarnię i Hel. Było pochmurno i lekka mgła spowijała brzegi ojczyście. Pomimo to zdawały się one witać nas uśmiechem radosnym i ciepłem rodzinnego domu.

W samo południe wchodziliśmy do portu wojennego Gdyni, salutując stojące tam nasze okręty wojenne.

IV

Na jachcie „Junak“

Podróż w r. 1931

I znowu plusk wody rozstępującej się przed pierśią jachtu. Zatracony silnik przestał opowiadać bajdy ze swego, smarami błyszczącego światka: zamilkł na dobre do czasu, aż go się zbudzi przed wejściem do jakiegoś portu; niepoprawny gaduła i plotkarz ustąpił miejsca cichym, ale pełnym odwagi i polotu żaglom, które wystrzeliły na potężnym maszcie „Junaka“.

Bo też to nie smukły, jak ptak bystry, ale filigranowy „Witeź“, lecz żubr morski, przebojem torujący sobie drogę przez gęstwą pian i wichrów morza.¹

Dość spojrzeć na jego burty, jak pancerz odbijające rozpędzone fale, na jego wręgi,² którychby się nie powstydzili i wielki okręt, ażeby zrozumieć słowa Child-Harolda, skierowane do pazia:

„Rozwesel oko, rozjaśnij czoło!
W dobrym okręcie w pogodę

¹ Jacht „Junak“, żaglowy z pomocniczym silnikiem, własność Marynarki Wojennej. Wyporność 45 tonn, prawie 9 razy większy od „Witezia“. Ożaglenie 115 m². Silnie zbudowany z dębu dla żeglugi pełnomorskiej. Latem w dyspozycji Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

² Wręgi — żebra kadłuba.

Lotny nasz sokół nie tak wesoło,
Jak my polecim przez wodę!"

Noc już zapadła, obchodzimy właśnie południowo-wschodni cypel półwyspu Helskiego, a tam już otwarte morze, przez które kierujemy się do brzegów duńskich i szwedzkich, tak daleko, jak czas na to pozwoli. Rzecz prosta, o Kopenhagę musimy zawadzić: miłe miasto, ogromny port jachtowy, w którym jachtsmanom oczy z zachwytu się rozbiegają od widoku tyłu i tak pięknych jachtów.

Nie mogę dziś uskarżać się na brak żeglarzy. Jest ich na pokładzie „Junaka“, nad którym sprawują rządy kapitańskie, osiemnastu, nie licząc dziewiętnastego, o którym w tej chwili nic jeszcze nie wiem, gdyż leży w samym dziobie jachtu, przykryty blaszankami z naftą, oliwą, farbami i innemi rupieciami.

Jest tak ciasno, że żeglarze wychodzący na wachtę muszą ustępować swe koje tym, którzy udają się na spoczynek; obiad i posiłki podaje się na dwie zmiany.

Nie można się temu dziwić ani narzekać, „Junak“ bowiem jest jachtem szkolnym w rozporządzeniu Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W., a na pokład swój zabrał tych z uczestników kursu żeglarstwa pełno-morskiego w „Ośrodku Morskim“ w Gdyni, którzy w sierpniu przygotowali się do egzaminów na stopień kapitana jachtowej żeglugi morskiej.

Kurs lipcowy stawał już do egzaminów i parę tygodni temu odpływał swoje na tym samym „Junaku“. Ze względu na krótkość czasu przeznaczanego na żeglugę, spowodowaną opóźnieniem remontu jach-

tu, byliśmy wówczas tylko na Bornholmie, a w powrotnej drodze zawadziliśmy o dzikie samotne wysepki Christiansö.

Rojno też jest na „Junaku“. Załoga nie była jaka: sami kapitanowie, prawda, w tej chwili *in spe*, ale ze względu na swoją wiedzę i gruntowne przygotowanie nie nastroczający żadnych wątpliwości co do wyniku egzaminów.

Czuję się wobec tego już nie kapitanem jachtu, lecz admirałem. I czyż bez powodu? Oto ten żeglarz, który w tej chwili na wantach dłubie coś w czerwonej „latarni pozycyjnej“, to porucznik kawalerji A. Bohomolec, zwany na jachcie „huzarem“; ten drugi — to doktor medycyny, znany zresztą jachtsman, F. Hłasko, a tamten — komendant wodnych drużyn harcerskich, druh W. Bublewski. Obok przechodzi inżynier elektrotechnik St. Trzetrzewiński, „na oku“ w nieprzemakalnym płaszczu — nauczyciel szkół powszechnych, harcerz Bahyrycz.

Nie sposób wyliczyć wszystkich zacnych żeglarzy, którzy na tym ruchomym skrawku Polski zebrali się, ażeby rzetelną pracą żeglarską zdobyć odznaki kapitańskie. Powiem tylko, że w tej chwili jest wachta p. Adama Wolffa, którego wielka i masywna postać wytoczyła się z kajuty. P. Wolff, jako człek na wodzie bywały, wie, że noc będzie zimna, więc z miejsca zapobiegł wszelkim w tym względzie nieporozumieniom, wdziawszy na siebie ogromny płaszcz kapitański, a ziujdwestkę umocowawszy przezornie „węzłem refowym“ pod brodą.³ Dobrze zrobił: kapelusze zo-

³ Węzeł refowy — jeden z licznych węzłów marynarskich.

stanie na głowie i nie będzie służył za ozdobę twarzy delfinom, które od czasu zeszłorocznych podróży „Junaka“ nauczyły się nosić te kapelusze.

Drugi mój urzędowy zastępca, sędzia — harcerz dr Edward Heil, wraz z oficerem nawigacyjnym por. Mar. Handl. Janem Witkowskim w tej chwili w kajucie przy świetle elektrycznem (co za luksus!) spożywają kolację, ażeby zdrzemnąć się jeszcze przed „psią wachtą“.

Patrząc na nich przez oszklony luk z pokładu, podziwiam kulinarną sztukę marynarza (Mar. Woj.) J. Bonko, który z wnętrza puszek konserwowych potrafił wydobyć coś, co można w istocie nazwać kolacją: jest to bowiem gorące, paruje, bajecznie kolorowe i samo idzie do łyżki. Smacznego!

Ażeby uzupełnić opis naszego światka żeglarskiego, dodam jeszcze, że w liczbie załogi jest bosman Mar. Woj. A. Sobczyk, świetny marynarz, którego znam jeszcze z żeglugi na żaglowcu szkolnym Mar. Woj., „Iskrze“; jest i motorzysta, mat⁴ Mar. Woj. M. Maćkowiak, który ma opiekę nad silnikiem.

To wszystko. Niewiele i dużo zarazem. Częsteczka Polski, chroniona jej banderą wojenną, na której dodany jest znak Yacht-Klubu Polski w postaci krzyża św. Andrzeja. „Junak“ bowiem jest przypisany do Yacht-Klubu Polski.

Ta częsteczka kieruje się teraz w stronę Bornholmu. Bornholm — polska wyspa. Gdziekolwiek polski jacht wyruszy, musi zawadzić o Bornholm. Piękna wyspa, żyzna i zamożna.

⁴ Mat — w Mar. Woj. to samo, co kapral.

Niebo powoli zasnuwa się mgiełką, nad głową ukazują się „cyrrusy”,⁵ barometr stopniowo opada. Niedługo zatem moi żeglarze dostaną swój „chrzest morza”. Fala rośnie.

O godzinie 6 rano oficer wachtowy, sędzia Heil, zapisał w dzienniku okrętowym: „O godz. 6 stwierdzono obecność obcego człowieka”.

Obcego człowieka? Tego jeszcze brakowało. Dawać tu obcego człowieka! Po chwili obcy człowiek staje przedemną. A! to mój żeglarz z lipcowej żeglugi, uczestnik kursu poprzedniego i kursu zeszłorocznego w Jastarni, znany „łazik morski”, który już próbował smaku morskiej wody na polskich i na szwedzkich okrętach. Nazwijmy go Iks.

— Jakże się pan czuje?

— Doskonale, panie generale, tylko bardzo mi się nafta dała we znaki; nie mogłem już dłużej wytrzymać.

Iksowi — jak się okazało — mało było żeglugi jednego kursu, więc przybrał na się postać „zająca” i ukrył się w kajucie marynarzy w składzie farb, na samym dziobie jachtu, gdzie 12 godzin przeleżał bez ruchu, a kiedy skombinował, że jacht jest już na pełnem morzu, wylazł z ukrycia.

Przyznam się wam pocichu (tylko proszę, nie zdradźcie mnie), że podobał mi się ten gest zajęczy, jako że był świadectwem pragnień żeglarskich młodzieńca, jednak surowo zapytałem łazika:

— A pan wie, że prawa morskie są twarde? że za zbrodnią idzie kara?

⁵ Cyrrusy — chmury pierzaste, zwiastuny zbliżającego się niżu, a z nim i niepogody.

— Wiem, panie generale (na jachcie ani rusz nie chciano mnie awansować na kapitana).

— Uda się pan do kuchni i będzie pan czyścić røndle i skrobał kartofle aż do odwołania.

— Rozkaz, panie generale!

„Zając“ odbywał służbę wojskową i był wielkim rygorystą. Oczy mu się śmiały z radości, że jacht nie zawróci do Gdyni, ażeby go na ląd wysadzić, a on w świat nieznany popłynie. Skrobał też kartofle aż do Göteborgu, gdzie mu przywróciłem prawa żeglarsza z tym kategorycznym nakazem, że odtąd nie ma prawa chorować na morską chorobę, gdyż do tego czasu zawsze jakoś tak się zdarzało, iż w okresach wielkiej chwiejby jachtu nasz „zając“ potrafił się zdematerializować: poprostu znikał jak kamfora i najskrupulatniejsze poszukiwania pozostawały bez wyniku. Po skończonym sztormie zjawiał się wesóły i uśmiechnięty. W Göteborgu w odpowiedzi na mój zakaz morskiej choroby powtórzył swoje stereotypowe: „rozkaz, panie generale“ i po wojskowemu go wykonał: w sztormową pogodę włączył się bez potrzeby po pokładzie, ażeby pokazać, że gwizdże na morską chorobę. I rzeczywiście, ani myślał chorować.

Taka jest siła łazików morskich.

Ale oto drugiego dnia około godz. 16-tej „Junak“ zaczął tańczyć swego „matelot’a“,⁶ co tem łacniej mu przychodziło, iż jest statkiem francuskiego pochodzenia, a światło dzienne ujrzał w Hawrze.

Barometr spadł z 760 do 750 mm, niebo całe zawlokło się chmurami, a wiatr wzmógł się do siły

⁶ Taniec marynarski.

sztormu. Zwinęto kliwer⁷ i zmniejszono powierzchnię żagla głównego; wzdłuż pokładu przeciągnięto sztorm-liny⁸ i umocowano wszystko, co mogło odbywać po pokładzie nieprzepisowe wędrówki.

„Junak“ — jacht świetny. Miło było patrzeć, jak borykał się z morzem, jak swoim poziomym, długim bukszprytem przeszywał jak dzidą nadbiegające spienione wały, jak potem rozbijał je piersią i wskakiwał na pochylone ich grzbiety. Ani jednym skrzypnięciem nie dał do poznania, że mu jest chwilami ciężko, że jest już zmęczony. Przebojem torował sobie drogę. Towarzystwo pełniło swą służbę, wszakże nie wszyscy mieli „wilczy apetyt“. Byli też tacy, którzy go wcale nie mieli. Nic w tem nie było dziwnego, ponieważ niektórym francuski taniec „Junaka“ był zupełnie nieznanym.

O godz. 23 zapis w dzienniku okrętowym głosił jak następuje: „Chwilowa cisza w sztormie. Ukazały się gwiazdy. Znow idą szkwały“.

Latarnię morską Scholpin widzieliśmy jeszcze wieczorem.

Wreszcie koło godz. 3-ciej w nocy siła wiatru zaczęła słabnąć tak, że rano mogliśmy znow postawić pełne żagle, a równocześnie prawie dostrzeżono na widnokręgu zarysy brzegów dalekiego jeszcze Bornholmu. Jeszcze minęło kilka godzin, a rozpoznano dachy i wieże kościelne miasteczka Nexö na wschodnim wybrzeżu wyspy. Znaczy to, że pomimo nocnych ekstrawagancji i silnych anomalij magnetycznych na

⁷ Kliwer — żagiel przedni.

⁸ Sztorm-liny służą do trzymania się w czasie burzy.

obszarze wód przyległych do Bornholmu kurs mieliśmy dobry.

Wiara, nadzieja i miłość zapanowały znów na pokładzie „Junaka“, chociaż — trzeba to stwierdzić — nikt nie „załamywał dłoni“, a że ktoś tam może i „leżał napół martwy“, to jego jest tajemnica.

Tak czy inaczej, załoga jachtu wyszła z burzy zwycięsko i teraz żeglowała wesoło po lekko sfalowanym morzu, pelengując^o zawzięcie, co tylko można było zapelengować, i określając dewiację według latarni na przylądku Due-Odde. Mam pewne dane do przypuszczenia, że w zapale nawigacyjnym pelengowano nawet punkty poruszające się na brzegu.

Ale to nie „Junakowi“ nie zaszkodziło.

O godz. 19,40 (14 sierpnia) podpłynęła do burty jachtu motorówka pilota, a o godz. 20-tej „Junak“ już stał przy nabrzeżu w porcie stołecznego miasta Bornholmu — Rønne.

Najtrudniejszy, jak wiadomo, jest początek, a ten początek — pierwszy etap podróży — został już za nami.

To też kapitanowie-żeglarze z nieukrywaniem zadowolaniem prostowali swe nogi po chodnikach Rønne, trzaskali aparatami fotograficznymi i spijali najlepszą na świecie kawę z bynajmniej nie gorszą od niej śmietanką od krów tegoż dnia pelengowanych.

Na pochwałę załogi muszę tu zaznaczyć, że nigdzie, w żadnym porcie nie ociągała się z wyjściem na morze: przeciwnie, sama nieraz, utrudzona prze-

^o *Peleng* — kierunek kompasowy; *pelengować* — brać kierunki przedmiotów według kompasu.

życiami żeglugi, wyrażała życzenie podniesienia kotwicy, byle dalej, jak najdalej w świat, na pełne morze.

To też następnego dnia (15 sierpnia) po obiedzie już zdejmowano pokrowce z żagli, zakładano bloki od gafel-fał¹⁰, układano wszystko na pokładzie na sposób podróży: mocno, solidnie, porządnie, bo nie wiadomo, jakie pogody statek czekają.

Następny przejazd miał wyprowadzić nas na wody Kattegatu i Skagerraku — jak daleko, nikt, nie wyłączając mnie, nie mógł przewidzieć. Mówiono o Oslo. Mitygowałem jednak zapędy żeglarzy, rozumiewając, że na Oslo nie starczy nam czasu, musimy bowiem na egzaminy powrócić do Gdyni.

— Göteborg, moi panowie, daj Boże, żebyśmy do Göteborga dopełzli: „*It's a long, long way to Tipperary*“ — daleka droga do Tipperary, mówi angielska piosenka marynarska. A zresztą zobaczymy, jak powiedział ślepy. Na morzu, na żaglowym okręcie jest tak: dziś tu, a jutro o sto mil dalej, o ile to nie będzie o sto mil bliżej. Najważniejsze: trzymajmy się kupy, nie rozbiegajmy się!

Tak pokrzepieni na duchu wyruszyliśmy z Rönne i zaraz za portem skręciliśmy w prawo, ku szwedzkim wybrzeżom.

O godz. 22-giej już mieliśmy sposobność odczuć, że jesteśmy na żaglowym statku: wiatry usnęły, zrobiła się cisza zupełna. Jacht stanął na miejscu, podrzucany sporą martwą falą,¹¹ idącą od SO. Wachto-
wy oficer, inżynier Trzetrzewiński, zanotował

¹⁰ *Gafel-fał* — lina służąca do podnoszenia żagla głównego.

¹¹ *Martwa fala* — falowanie morza przy zupełnej ciszy.

w dzienniku okrętowym: „prąd niesie nas na SSO“, czyli zpowrotem do Rönne. O godz. 23-ciej zwinięto grot-żagiel, który na martwej fali niemiłosiernie się tłukł i szarpał w powietrzu bez żadnego z tej „telepatji“ wyniku. A w chwilę potem zamigotało niezmierznie jeszcze dalekie światło szwedzkiej latarni Sandhameren.

Nie można powiedzieć, żeby w ciągu nocy szwedzkie latarnie morskie migają nam jak słupy telegraficzne w pędzącym pociągu pośpiesznym, ale bądź co bądź przy pomocy bałtyckich zefirów minęliśmy porty: Ystad, Smyge Huk, Trälleborg i przylądek Falsterbo-Udde. Rano przechodziliśmy w odległości paruset metrów koło pływającej latarni morskiej Falsterborev, od której skierowaliśmy się wprost na północ. Jesteśmy w Sundzie.

Tu rozminęliśmy się z niemieckim żaglowcem, który najwidoczniej szukał awarii¹² i dążył do zderzenia się z „Junakiem“. Takie operacje finansowo czasem bywają korzystne. Nagłym zwrotem przez sztag nie dopuściłem do zrealizowania „dobrych chęci“ Niemca.

Jeszcze kilka ciągów od pływającej latarni Drogden, wysepki Lilgrund, Nordre Rose i oto Kopenhaga. Kjöbenhavn — port kupców. Przy silnym wietrze wchodzimy do portu. Mijamy stojący na boi podobny do „Junaka“, tylko znacznie mniejszy angielski jacht „Emeryt“, którego załoga zaprasza nas, ażeby stanąć tuż obok nich. Stajemy nieco bliżej od przystani królewskiego Yacht-Klubu na potężnej boi, jednej z wielu, umieszczonych tu dla gości.

¹² *Awarja* — uszkodzenie statku.

— Stop! Wstecz, średni!¹³ — „Junak“ zakręcił się i stanął spokojnie.

Ale cóż to za wspaniały okręt tam na kotwicy?

— To „Dar Pomorza“! „Dar Pomorza“... przechodzi z ust do ust.

Istotnie to on sam. Biały, ogromny, wyniosły wyróżnia się pomiędzy innymi statkami, stojącymi tutaj w przystani. To nasi kochani chłopcy, „wilezki morskie“, wracający ze szkolnej podróży na Atlantyk i morze Północne.

Na „Junaku“ zawrzała gorączkowa praca, ażeby co rychlej doprowadzić go do porządku i błyszczącego wyglądu. Leje się woda, migają szczotki, „Sidoł“ cieknie strugami po miedzianych powierzchniach i w trzy — nieco dłuższe — pacierze „Junak“ przybrał taką postać, jakgdyby wcale nie był w podróży, a myślał tylko o swej elegancji. Złośliwi twierdzili, że załoga tak przyzwyczaiła się do czyszczenia mosiężnych części „Junaka“, iż potem, gdyśmy się znaleźli w Göteborgu, z trudem tylko dała się odwieść od zamiaru oczyszczenia z patyny brązowego pomnika Gustawa Adolfa. Zwłaszcza zaśniedziałe rajtarskie buty króla do żywego raziły uczucia zwolenników czystości, którzy koniecznie chcieli, ażeby świeciły one „jaśniej słońca“.

Nowa wielka bandera na rufie radośnie mieniła się czerwienią i bielą, jakgdyby śląc pozdrowienia w stronę „Daru Pomorza“.

— Szalupa, szalupa z „Daru Pomorza“!

Gną się wiosła jak trzciny w rękach uczniów Szkoły Morskiej w Gdyni: ...raz! raz! Szalupa kie-

¹³ Komendy do maszyny.

ruje się w stronę „Junaka“ i po chwili młody oficer marynarki staje przede mną, meldując swoje przybycie z rozkazu komendanta „Daru Pomorza“, kapitana Matyjewicza-Maciejowicza. Kapitan w ten sposób „komplementuje“ „Junaka“ i czyni mi honor nie-mały. Miałem zamiar to samo uczynić i już przed chwilą został wydany rozkaz spuszczenia szalupy. Kapitan jednak mnie uprzedził.

A oto i druga szalupa z „Daru Pomorza“: bandera na rufie oznacza, że oficer jedzie. Tym razem sam kapitan Miciejewicz we własnej osobie „Junakowi“ składa wizytę.

Gwizdek, honory — spotykam kapitana, przy schodkach. Przejęty grzecznością komendanta „Daru Pomorza“, sprowadzam gości do kajuty i wraz z kolegami-żeglarzami częstuję ich, jak mogę.

Bezpośrednio potem w szalupie kapitana jadę na „Dar Pomorza“ z rewizytą. Znów gwizdki, honory, przywitanie się ze znajomymi oficerami naszej pięknej fregaty¹⁴ i załogą, poczem po krótkim przyjęciu we wspaniałych kajutach okrętu powrót, bo już za pół godziny „Dar Pomorza“ podnosi kotwicę i wyrusza do Gdyni.

Istotnie w oznaczonym czasie obok nas przesuwa się majestatycznie biały olbrzym z liczną załogą na pokładzie.

Jeszcze raz i tu, i tam gwizdki, komendy, obydwie bandery powoli opuszczają się nadół i wracają na swoje miejsca. Ustawieni na pokładzie „Junaka“

¹⁴ *Fregata* — statek żaglowy trójmasztowy z rejami. „Dar Pomorza“ jest statkiem szkolnym Mar. Handl., ofiarowany Państwu przez Komitet Floty Narodowej.

w szeregu, zegnamy odpływającą fregatę — chlubę naszej Marynarki Handlowej.

Na salingu „Junaka“ ukazują się trzy flagi kolorowe oznaczające litery TDL, co w sygnalizacji morskiej wyraża: „życzę wam przyjemnej podróży“.

Na drugi dzień — zwiedzanie miasta, wizyta u naszego posła i ministra pełnomocnego, p. Sokolnickiego, potem przyjęcie śniadaniem w apartamentach poselstwa „starszyny“ „Junaka“ przez oboje pp. Sokolnickich — i czas znów myśleć o żaglach.

Kopenhagę opisałem obszernie w jednej z podróży „Witezia“, mogę więc teraz bogate to miasto kupców pominąć milczeniem. Niech kupcy handlują, wytwarzają dobra ziemskie i tworzą środowiska kultury dla Andersenów i Thorwaldsenów, nam czas na morze.

„Przyleciały wiatry, zaszumiały fale i znów przed okrętem mirażowe dale“ — jak mówi zapomniana piosenka żeglarska.

A działa się to 19 sierpnia koło godziny 18-tej. Minęliśmy wysoką wyspę Ven i już o godzinie 23-ciej płynęliśmy blisko ogromnego zameczyska Kronborg, w którym ongiś król Lewicki duński w rozterce ducha starał się znaleźć odpowiedź na pytanie: być albo nie być? Z tych oto okien patrzył na fale, które teraz rozstępują się przed piersią „Junaka“, i w miarowym ich szumie odnajdywał tętno życia wszechświata. Szacowne miejsca, owiane technieniem wiecznie żywej tragedji człowieka...¹⁵

Z prawej strony brzeg szwedzki migotał tysiącem

¹⁵ Mowa tu o Hamlecie.

białych i kolorowych światełek, z których jedno pło-
nęły w oknach domów, inne zaś oznaczały linje kie-
runkowe, ogradzające mielizny i rafy.

Istny labirynt!

Po północy mijaliśmy przylądek Kullen — wy-
soki grzbiet górski, daleko wysunięty w morze. Czar-
ne jego ściany w nocy łudzaco przypominały Gibralt-
tar. Bo też Kulen dla Sundu jest prawdziwą Ultima
Tule:¹⁶ za nim cieśnina rozszerza się w rozległe wody
Kattegatu, przewyższające swoją szerokością połud-
niowo-zachodnią część Bałtyku.

— Coś pan pokłócił się trochę z pogodą, panie
Adamie — zwróciłem się, wyszedłszy o świcie na po-
kład, do p. Wolffa, który jako oficer wachtowy czu-
wał na rufie. Niebo zasnuwane już było chmurami
i mżył deszczowy zimny.

— A tak, barometr spadł z pieca na łeb: z wczor-
ajszych 757 mamy już 748. Trzeba topsel zwinąć.

— Niech pan zwija.

Rozległ się gwizdek i wkrótce tupotały po pokła-
dzie nogi żeglarzy, szamocących się z żaglem.

W ślady topsla wkrótce poszedł kliwer. Zaczy-
nała się znów sztormowa pogoda — w języku istot za-
mieszkujących lądy stała: burza morska. Zachodni
wiatr pędził coraz to nowe mgławice atlantyckich
oparów, z których wrywały się w górę oddzielne
ostre strzępy. Chmury pędziły dwiema warstwami,
przyczem dolna prześcigała górną.

Porucznik Witkowski, jako mój zastępca i za-
razem oficer nawigacyjny — zauważyłem — od-

¹⁶ Ultima Tule — rzymska nazwa Gibraltaru.

dawna już zerkał ku niebu i co chwila poglądał na kompas. Wreszcie zwierzył mi się ze swemi troskami.

— Tak i tak, sztorm idzie od westa, fala rośnie...

— Niech pan nie kończy, ja skończę za pana: na prawo niezliczone szkery i rafy. Jeżeli morze rozhu-ka się na dobre, możemy nie dać rady — wyrzuci nas na skały, nieprawdaż?

— Właśnie, właśnie, a tu na prawo w tym deszczu Warberg — ostatni port do ludzi podobny. Dalej do Göteborga nie ma już nic.

Jak to jest dobrze, kiedy kapitan i jego zastępca równocześnie zerkają na niebo i wzajem na siebie i nic do siebie nie mówią. Wtedy harmonja jest pełna. Wystarczy, gdy jeden z nich powie:

— Uhu!

A drugi odpowie:

— Oho!

— Właśnie: oho!

— Jak tam na logu?

— Siedemdziesiąt osiem.

Akuratnie jesteśmy na trawersie. Zmieniamy zatem kurs wprost na O.¹⁷

Pełnemi żaglami ruszył „Junak“ w mgławicę wprost na ten Warberg.

A jeżeli log nakłamał? jeżeli przyczepiła się do niego szmatka i zamiast 78 mil mamy w istocie 90, czyli zamiast Warbergu wynurzy się z szarugi deszczowej jakiś „djabelski młyn“, mielący zabłąkane okręty?

To są, łaskawi państwo, niepokoje i troski kapitańskie.

¹⁷ O (ost) — wschód.

Rozumieliśmy się dobrze z por. Witkowskim. Fale i wiatr były już tak wielkie, że w razie dostrzeżenia błędu logu i przebytej drogi nie wiadomo, czy dałoby się wylawirować przeciwko sztormowi. Deszcz siekł i lornetować dokładnie nie było możliwości.

Nareszcie ukazały się zarysy brzegów, szare, zamazane deszczem skały bez wybitnych wzniesień i znaków. W dobrą pogodę zdaleka możnaby było rozpoznać miejsca i tak lub inaczej pokierować okrętem, lecz teraz...

Trzeba było podejść zupełnie blisko, ażeby gołym okiem wypatrzeć to, czego się szukało.

A jeżeli tam nie Warberg, lecz leżą przed nami niewidoczne skały podwodne?

Możliwe. Marynarz jednak w takich warunkach nie ma wyboru: musi zaufać swoim przyrządom nawigacyjnym i — Bogu.

Ukazała się baka — biała wieżyczka na brzegu... dobrze, dobrze — baka tam być powinna! Jeszcze kilka chwil męczących — jest i wiecha, stojąca na kamieniu podwodnym... A zatem dobrze, wychodzimy wprost na Warberg. Log prawdę mówił.

Spojrzelśmy po sobie i odetchnęliśmy z uczuciem ulgi.

O godz. 10-tej staliśmy już na cumach w Warbergu.

Tu znowu kolosalne z granitu zameczysko. Szwedzi z pietyzmem ochraniają pamiątki swojej rycerskiej przeszłości. Wszędzie mury, zamki, wieże, zachowane doskonale.

Żeglarze „Junaka“ poszli zwiedzać miasteczko i zamek. Wieczorem, przed udaniem się na spoczy-

nek, żeglarze-harcerze zebrali się na pokładzie i wystąpili z prawdziwym koncertem przed zebraną tłumnie na nabrzeżu publicznością szwedzką. Dyrygował chórem druż-żeglarz Michałowski sprawnie i umiejętnie. Chór — uważny i karny — prześcięgnął siebie samego.

Przy słabem świetle latarni portowych popłynęły w ciemność nocy rzewne i zawadjackie polskie piosenki. Nie ulega wątpliwości, że po raz pierwszy pod niebem Warbergu.

Harcerską piosenkę „Płonie ognisko i szumią knieje“ zmienił „Rozmaryn“, a po nim „Czerwony pas, za pasem broń“, by ustąpić miejsca zadzierzystej marynarskiej „Czy na Bałtyku, czy na Atlantyku ze swego losu drwi“.

Po każdym „numerze“ wśród publiczności rozlegały się oklaski, co u tego zimnokrwistego narodu jest oznaką niezwyklego uznania. Oni potrafią godzinę siedzieć przy stoliku w kawiarni i nie odezwać się ani jednym słowem.

Poczeiwi Warberżanie (i Warberżanki) stali bez ruchu i bez słowa dobrą godzinę, a nowi coraz to przybywali; stali tak długo, aż chór zaśpiewał:

„Wszystkie nasze codzienne sprawy przyjm litośnie,
Boże prawy“, poczem żeglarze zaczęli schodzić do kajuty.

Szwedzi powoli ruszyli również do domów.

Burzliwą żeglugę zakończył istotnie piękny i niezapomniany ten wieczór.

Następnego dnia rano żeglarze „Junaka“ pelenowali już nie małe punkty na brzegu, lecz wielką latarnię Klåback w drodze do Göteborgu. Taki sam

los spotkał inne latarnie: Fladen (l. pływająca), Nidingen i parę innych, aż ukazała się pod wieczór latarnia Vinga — punkt zwrotny do wejścia w szkery Göteborga.

Na Vinga okręty zwykle biorą pilotów. Wierny jednak swej zasadzie: „o własnych siłach“ skierowałem jacht na skalistą wyspę. Gdyśmy się już mieli rozbić o wyspę, wyspa się rozstała i z prawej strony ukazało się wąskie przejście pomiędzy nią a drugą wysepką, na której stoi latarnia i domek latarnika. „Junak“ przeszedł obok wysepki tak blisko, że można byłoby rozmówić się z ludźmi na brzegu. Za nią druga, trzecia, dalej boje na prawo, na lewo, aż pod samą twierdzę Knippelholm, skąd „droga“ skręca na prawo i pomiędzy dwoma szeregami boi prowadzi w rzekę Gota, na której lewym brzegu rozłożyło się miasto.

Na prawym znajdują się stocznie i doki.

Port wielki. Pojedynczo i grupami stoją wszędzie oceaniczne parostatki, które stąd mają wyjście wprost na morze Północne.

Znam ten port: przed laty byłem tu na trójmasztowym parostatku „Blesk“, na którym pływałem jako prosty marynarz. Pamiętam, jak całą załogą, zawieszoną na foka-rei,¹⁸ nie mogliśmy wydźwignąć oblodzonego żagla. Dwa razy wysiłki spełzły na niczem i dopiero, gdy któryś zaintonował pieśń burłaków¹⁹ „Dubinuszke“, udało się zgodnym wysiłkiem wywalić potworny ciężar na reję.

¹⁸ *Foka-reja* — reja główna masztu przedniego.

¹⁹ *Burłak* — człowiek ciągnący barki w górę. Wołgi.

Dziwnych uczuć doznawałem, patrząc na znajome skaliste wzgórza, bramujące rzekę.

„Blesk“... „Dubinuszka“... srogi kapitan — Niemiec..., a oto teraz na polskim jachcie wpływam do tego portu...

Dziwnie się plecie
Na bożym świecie.

Płynąc wgórę rzeki pod silnikiem, trzymałem się prawej strony: prowadziłem jacht wzdłuż szeregu parostatków przycumowanych do brzegu. Nagle z poza któregoś z nich wyskoczył prom parowy — t. zw. „fara“. „Junak“ już był blisko. Prom się zatrzymał, a „Junak“, posłuszny maszynie pracującej wstecz i sterowi, gładko „farę“ wyminął.

Stanęliśmy przy nabrzeżu Lloydu.

Wiele ciekawych rzeczy posiada Göteborg, tak wiele, że nie zmieściłyby się one pod „skrzydłami jachtów“. Dlatego nie weźmiecie mi za złe, Szanowni Czytelnicy, że na te rzeczy opuszczę zasłonę, jak to się czyni na scenie, gdzie w pewnym momencie najpiękniejszy krajobraz, a na jego tle najciekawszy pod słońcem ludzie, uwikłani w galimatjas, którzy sami spowodowali, nagle znikają za kotarą, zdobną w bogate sznury i festony, ratując w ten sposób autora i siebie, a bardzo często i publiczność.

Zresztą, ktoby chciał dziwy göteborskie poznać, nie potrzebuje nawet kupować Baedekera, lecz uczynić tak, jak my, żeglarze z „Junaka“, to uczyniliśmy: wsiąść na jacht i pojechać — wprost do Göteborga. Biletów w biurze podróży nie trzeba kupować, życie zaś nie więcej kosztuje, niż na lądzie.

Całych 24 godziny bawiliśmy w Göteborgu. Był czas na świat boży się napatrzeć!

O godzinie 18-tej płynęliśmy znowu, niestety już zpowrotem. Dwudziestego siódmego, żywi czy umarli, powinni byliśmy się stawić w Gdyni.

Czytam w dzienniku okrętowym „Junaka”: „za latarnią Bötte wzięto kurs kompasowy 225° na statek latarniowy Vinga. O godzinie 21-szej latarnia Yttre Tistlarne“.

Wszystko dobrze, ale już o godzinie 1-szej w nocy: „zwinięto topsel, wzdłuż lewej burty przeciągnięto linę sztormową“ (do trzymania się), stan morza — 6“, to znaczy: jest już wielka fala — i znowu wiatr *west*.

„Junak“ silnie miotał się, zalewany od czasu do czasu spienionemi grzebieniami, atakującemi go od prawej burty.

O świcie ukazał się znowu — czarny teraz, jak brama piekielna — przylądek Kullen.

Pędziliśmy ptakiem. To też o godz. 9-tej rano minęliśmy już statek latarniowy Swinbadan, a o 10-tej za mielizną Lappe Grund skrzyliśmy w prawo, w kierunku zamku Hamleta. O godzinie 11-tej stanęliśmy w porcie Helsingör.

Tu odprawa władz portowych i celnych, porządki na pokładzie, woda, sidol et caetera — i na brzeg! Wprost do zamku Kronborg.

Ogromny, wspaniały i przepiękny zamek! Siedziaba niegdyś blasków królewskich i cierpień nadludzkich. Dziś na górnych piętrach muzeum, reszta świeci pustkami. Na tarasach długimi rzędami stoją gotowe do strzału staroświeckie armaty, a przy nich

ułożone w piramidki okrągłe pociski. Tylko patrzeć, a na Sundzie ukaże się „orlog“, płynący pełnemi żaglami, „kog“ hanzeatycki, albo nawet „pinka“²⁰ genueńska, podążająca do Gdańska.

Po tych tarasach przechadzał się królewicz duński, uginający się pod ciężarem tragicznych wydarzeń, tutaj ukazał mu się duch ojca i tu rozegrał się krwawy epilog.

W tych straszliwych podziemiach, nie posiadających wcale okien, trzymani byli jeńcy wojenni; jeszcze dalej — mroczne korytarze, podzielone na małe klatki, w których skazańcy tylko stać mogli. W ostatnich częściach czarne sklepienie zniża się coraz bardziej: tu jeńcy mogli tylko stać w pozycji pochylonej...

I stali tak — aż do śmierci.

Zgrozą przejmujące miejsca! Rozumny człowiek w okrucieństwie swem przeszedł najdalsze zwierzęta.

A tamte ogromne, również mroczne korytarze — kazamaty: koszary, w których mieściła się licząca 4.000 głów załoga.

Na górze powoli rozprasza się koszmar przyniesiony z podziemi. Rzekłbyś, duchy zamęczonych tam ludzi — i więźniów, i żołdactwa — towarzyszyły nam aż do sal muzealnych, skąd dopiero powróciły do miejsc swoich kaźni.

Muzeum jest obszerne i bogate. Szczególnie interesujące są sale obejmujące dział morski: typy różnych okrętów, sprzęt żeglarski, dawne przybory na-

²⁰ Orlog, kog, pinka — typy dawnych okrętów.

wigacyjne, mapy i t. p. W osobnych salach zebrane są przedmioty obrazujące życie krain polarnych, domy Eskimosów, ich łodzie i psie zaprzęgi, broń, odzież.

Z nowszych czasów z pietyzmem oglądamy kompas szalupowy Amundsena, model „Fram’a”,²¹ złożony z sześciu psów zaprząg Nansena i inne przedmioty z bohaterskich ich wypraw w okolice podbiegunowe.

Na każdym kroku zaznacza się zrozumienie u Duńczyków spraw morza i cześć dla ofiarnych wysiłków człowieka. Szczęśliwy naród wielkiej pracy i wysokiej kultury!

Z pewnem uczuciem smutku opuszczamy zamek i wracamy do swego „domu“.

Na drugi dzień (24 sierpnia) pod motorem wyszliśmy z portu. Dęła silna bryza.²² Na redzie²³ stawialiśmy żagle. I tu zaszedł wypadek, który na statku zawsze jest poważnem zdarzeniem i stawia na równe nogi załogę. W życiu żeglarskiem posiada on nazwę „człowiek za burzą“.

Przy stawianiu wielkiego żagla (grota) drewno jego dolne, czyli t. zw. bom, musi mieć zupełną swobodę ruchów, w przeciwnym bowiem razie dociągnięcie żagla do miejsca wymaga wielkiego wysiłku. Bom zaś na „Junaku“ posiada rozmiary mniej więcej słupa telegraficznego, jest tylko nieco grubszy i cięższy.

Ten to bom, spuszczone z uwięzi krępujących go

²¹ „Fram“ — statek, na którym Nansen odbywał swe podróże polarne.

²² *Bryza* — wiatr w pobliżu brzegów. W dzień wieje od strony morza, w nocy (o świcie) od strony lądu.

²³ *Reda* — część morza przed portem.

szkotów, w niedorzecznych swych ruchach zetknął się przypadkowo z głową jednego z naszych żeglarzy, druha W. Tabisza. Był to prawdopodobnie ze strony boma wyraz sympatji dla p. Tabisza, coś w rodzaju karesu. P. Tabisz jednak odczuł to inaczej, gdyż ogłuszony wypadł za burłę. Krzyknąłem: „Człowiek za burłę, koło ratunkowe rzuć“!

Już odwiązywano koło, przygotowano koniec liny. Obejrzałem się za siebie i ujrzałem p. Tabisza, płynącego z jedną ręką wzniesioną dogóry, a po chwili, gdy „człowiek za burłę“ nabrał tchu, usłyszałem okrzyk: „jest“!

P. Tabisz rozumiał widocznie, że odbywa się zbiórka ludzi za burłę, a jako karny żeglarz, uważał za stosowne na moje wezwanie odpowiedzieć i wskazać miejsce swego czasowego pobytu.

Podobało się to innym żeglarzom, którzy jednak zadowoleni byli ze swoich miejsc na pokładzie i nie stawili się na zbiórkę w wodzie. W pół pacierza wyciągnęliśmy człowieka z za burty i postawiwszy żagle, ruszyliśmy dalej.

Minęliśmy Kopenhagę, a za nią różne Weste Flacke, latarnie Kalkgrundet, Oskargrundet i weszliśmy w trudne pod względem żeglarskim miejsca, usiane mieliznami oraz oznaczającymi je wiechami i bojami. Wiatr był przeciwny. Musieliśmy więc nieustannie zmieniać kierunek i chwycić wiatr raz z lewej, drugi raz z prawej strony. Cały dzień zeszedł nam na tem lawirowaniu.

Dopiero o północy mijaliśmy latarniowy okręt Falsterborev, od którego zmienia się kurs z południowego na wschodni.

Znajome już załodze „Junaka“ wybrzeża szwedzkie przesuwaly się teraz po lewej stronie.

Od przylądka Sandhammeren wziąłem kurs na północny przylądek Bornholmu Hammer-Odde.

Pogoda była dobra, postanowiłem tedy dać możność żeglarzom poznać jeszcze wysepki Christians-ö i wziąłem kurs na nie.

Przed wieczorem zbliżaliśmy się już do nich. Ale tu wpadliśmy w sieci — dosłownie. Znaleźliśmy się w istnym ich labiryncie: na prawo — chorągiewki oznaczające zanurzone w tem miejscu sieci, na lewo — chorągiewki, za nami, przed nami — to samo.

Z trudem nie miałym, wykręcając się między chorągiewkami jak tancerka w tańcu wśród mieczów, wydobył się „Junak“ z pułapki.

W nocy wiatr przeskoczył od rumbów²⁴ południowo-zachodnich do północno-wschodnich. Barometr podnosił się stale i stale rosła siła wiatru, a z nią i wielkość fali. W nocy też zwinięto żagiel górny — topsel.

Następnego dnia rozmachał się już sztormik nie-najgorszy. Siła wiatru według dziennika okrętowego wynosiła: 5, 6, 7, 8.

Osiem — to wiatr sztormowy. Pomyślne dla nas było to, że wiatr kręcił się koło N: to trochę od wschodu, to od zachodu, parł w żagle całą swoją mocą. Ufny byłem w wytrzymałość „Junaka“, więc żagli nie zmniejszałem. To też „Junak“ chylił się na boki, skakał jak jelen, ale przez kłębowisko fal prze-

²⁴ Wiatr przeskoczył od rumbów takich do innych — wyrażenie marynarskie określające nagłą zmianę kierunku wiatru.

bijał się jak pocisk. Szliśmy z szybkością 10 mil na godzinę. Dla tak ciężkiego jachtu jak „Junak“, to szybkość bardzo dobra.

Parę razy przeżyłem niespokojne chwile. Raz przed wieczorem staliśmy z oficerem wachtowym, sędzią Heilem, u lewej burty w połowie długości jachtu, trzymając się liny sztormowej, on o krok jeden przede mną. Zbliżała się wielka fala, taka, którą marynarze nazywają dziewiątą: pieniała się i huczała groźnie zdaleka. Przybiegła i gruchnęła w burtę jachtu. „Junak“ przechylił się na bok tak silnie, że prawa burta i 60 cm pokładu znikło pod wodą, a równocześnie z lewej strony wyskoczyła ściana wodna, która po chwili runęła na pokład i przewaliła się przez statek, zalewając go na całą niemal długość od dziobu do rufy. Obydwóch nas, rozumie się, fala nakryła zupełnie. Na czas jakiś straciłem z oczu sędziego. A kiedy otrząsnęliśmy się z wody, ujrzałem go na tem samem miejscu, zaniepokoiłem się jednak o los reszty załogi: czy nie spłókało kogo z pokładu?

Rzuciłem okiem — wszyscy są.

Ukazała się latarnia Stilo. W pięć godzin potem mijaliśmy już naszą na Rozewiu. Za nią w szybkim tempie poszły Jastarnia i Hel.

O godzinie 1-szej w nocy przycumowaliśmy się w Gdyni do boi w porcie jachtowym.

Znużona sztormową podróżą załoga, ułożywszy liny naprędce i nakrywszy żagle pokrowcami, zasnęła snem kamiennym. Nie widziała zdziwienia i radości pozostałych w „Ośrodku Morskim“ kolegów, którzy rano gromadzili się na nabrzeżu i patrzyli na

kołyszącego się mocno „Junaka“, na którego pokładzie nie widać było żywej duszy.

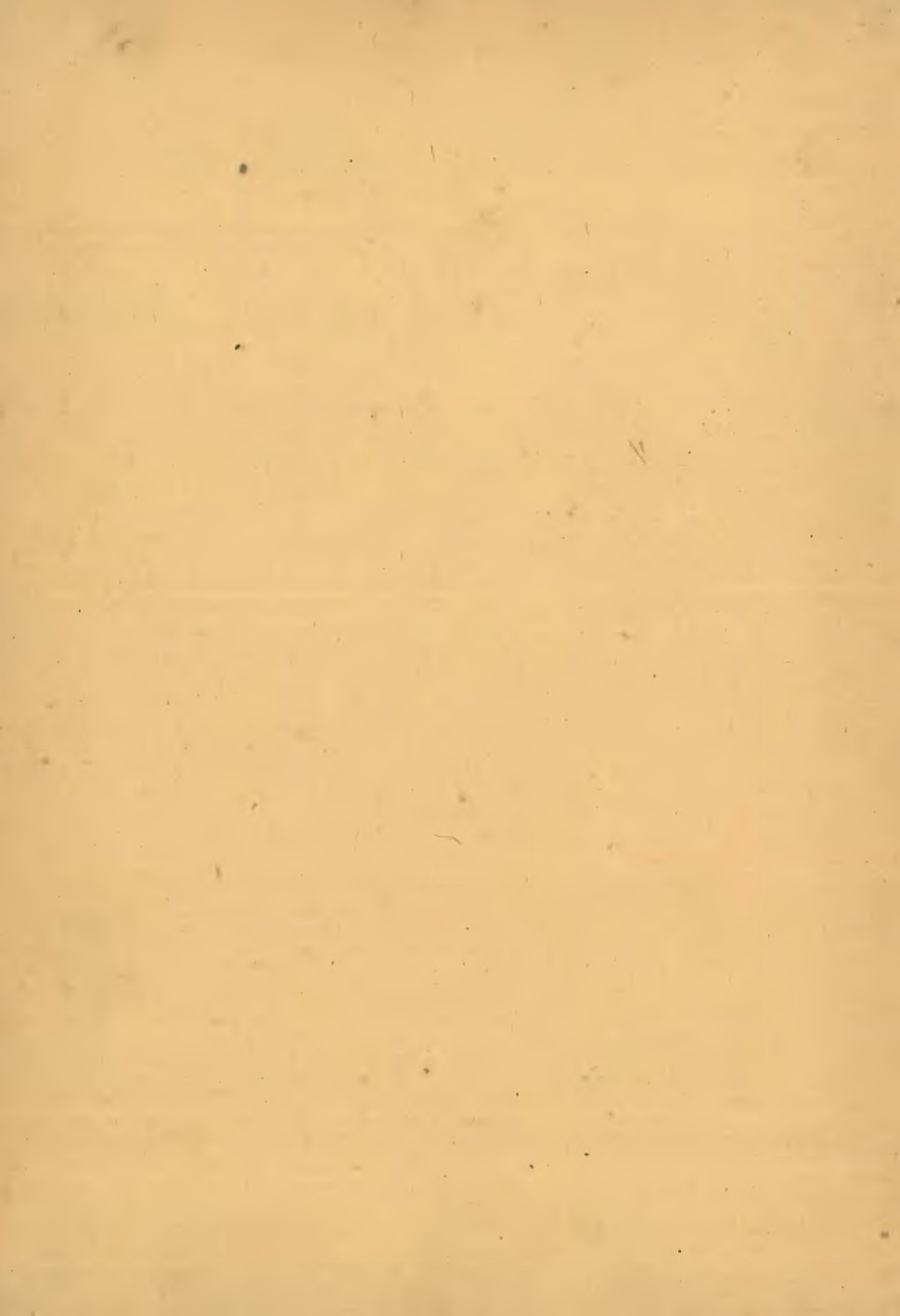
Udał się im sen — myśleli zapewne. Istotnie udał się sen, zasłużony po trudach żeglugi, jak udała się cała podróż, pełna pracy żeglarskiej, niewygód, ale i wrażeń niezapomnianych, a — co najważniejsze — doświadczeń, bez których tytuł żeglarza staje się czemś w rodzaju matematycznej „wielkości urojonej“.

A Polska dziś potrzebuje nie urojonych, ale z krwi, kości i umiłowania prawdziwych ludzi morza.



Spis treści.

Od autora	3
I. „Jaskółka“	7
II. Spotkanie	24
III. Na jachcie „Witeź“	37
1. Podróż w r. 1925	37
2. Podróż w r. 1926	61
3. Podróż w r. 1927	78
4. Podróż w r. 1928	102
IV. Na jachcie „Junak“	132
Podróż w r. 1931	132



BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

i 901