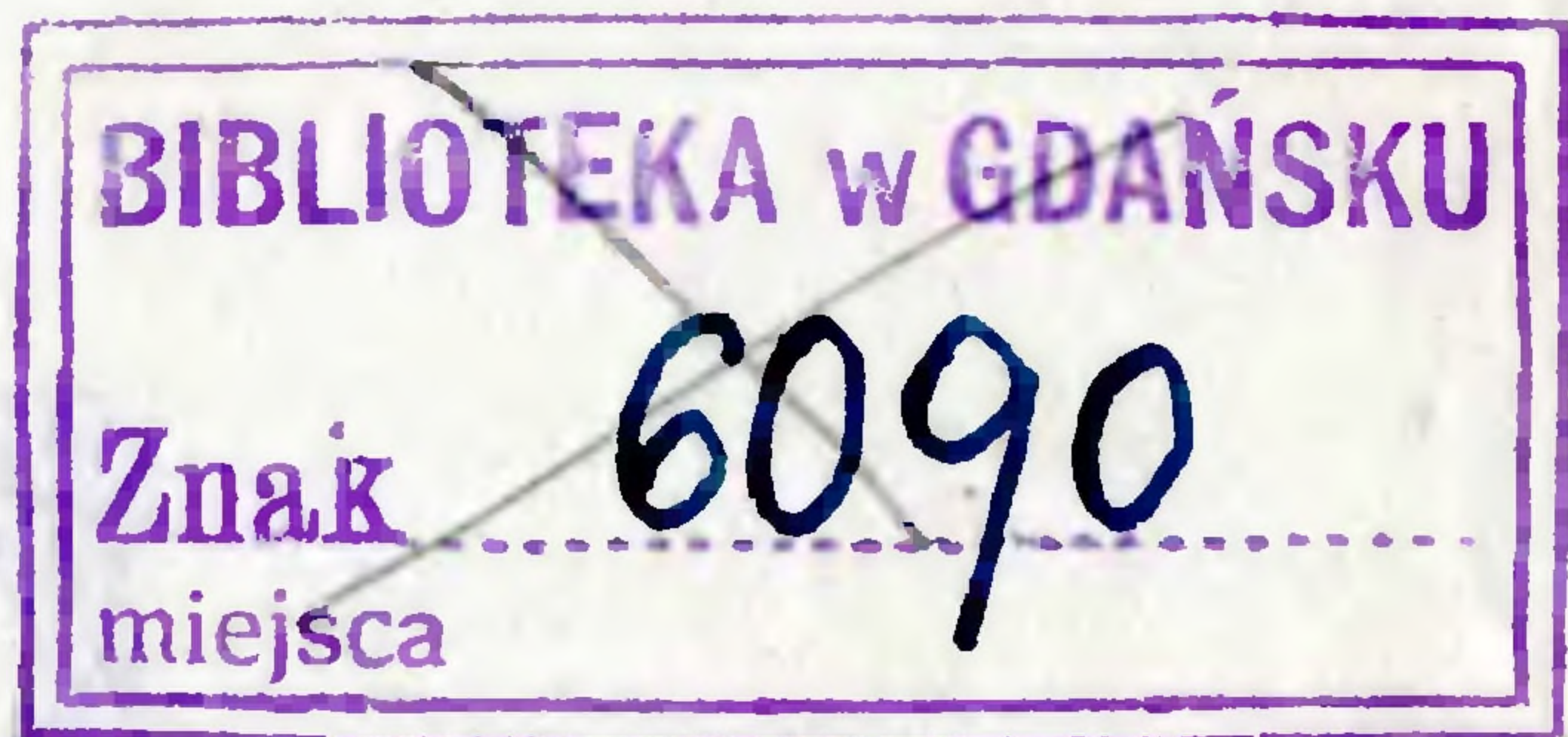


MARJUSZ ZARUSKI

NA POKŁADZIE „ISKRY”

PIERWSZA PODRÓŻ SZKOLNEGO ŻAGLOWEGO
OKRĘTU MARYNARKI WOJENNEJ
DO LIPAWY, TAGGALAHTI, HANKO, HELSINEK I WISBY

Z RYSUNKAMI AUTORA



WARSZAWA 1929

WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

I
19562

I 19562



1950 z 281

SPIS RZECZY

Od Autora	I
Spis załogi O. R. P. „Iskra”	3
Na pokładzie	5
Z Gdyni do Lipawy	II
W drodze do Taggalahti	18
Taggalahti — Hanko	24
Hanko — Helsinki	29
Sport morski	34
Rafałek	40
Z Helsinek do Wisby	45
Powrót	50

OD AUTORA

Rok 1928 pozostanie pamiętnym w dziejach tworzącej się od podstaw naszej marynarki wojennej. W tym roku bowiem, oprócz tego, że zaczęto we Francji budowę dwóch nowoczesnych torpedowców („Wicher” i „Burza”) oraz trzech łodzi podwodnych („Wilk”, „Ryś” i „Żbik”), zawinął do basenu wojennego Gdyni pierwszy żaglowy okręt szkolny marynarki wojennej „Iskra”.

Jest to piękny trójmasztowy szkuner, zbudowany ze stali w Flyssingen. Rozmiary jego są następujące:

Długość w płaszcz. linii wodnej	37,9 m
Najw. szerokość	7,8 „
Wysok. pokładu	3,8 „
Wysok. maszt. od stępki.	27,5 „
Tonnaż	500 t. r.
Silnik	130 M. K.
Ożaglenie	475 m ²

Zbyteczną rzeczą jest rozwodzić się o znaczeniu takiego statku przy szkoleniu młodych oficerów i marynarzy. Marynarz, który nie przeszedł praktyki na żaglowym okręcie — bez przesady można powiedzieć — nie jest marynarzem w całym znaczeniu tego słowa, nie jest marynarzem skończonym, zupełnym: brak mu najważniejszego pierwiastka — całkowitego zżycia się z morzem, to znaczy poznania jego właściwości oraz stosunku swego do morza.

Zrozumiały to dawno narody żeglarskie i dziś niema państwa morskiego, któreby dla szkolenia młodzieży marynarskiej nie posiadało statków żaglowych.

„Iskra” w tym roku odbyła pierwszą swoją podróż okrężną po Bałtyku, składając w ten sposób hołd polskiemu morzu i szereg wizyt najbliższym naszym sąsiadom.

Spis załogi tej historycznej podróży podaję niżej.

Nadmienię przytem, że sam chętnie skorzystałem z uprzejmego zaproszenia d-cy floty wojennej, komandora J. Unruga do wzięcia udziału w podróży, postawiwszy sobie za zadanie dać młodej braci marynarskiej — o ile warunki na to pozwolą — jak najwięcej ze swego doświadczenia że glarskiego, nabytego na żaglowych okrętach, gdy sam pływałem po morzach dalekich początkowo jako prosty marynarz, a następnie jako kapitan statku.

gen. MARJUSZ ZARUSKI

Warszawa, 1928.

SPIS ZAŁOGI O. R. P. „ISKRA”

Oficerowie.

1. kpt. Eibel Henryk, dca O. R. P. „Iskra”,
2. „ Lewicki Anatol, st. oficer,
3. por. Kwiatkowski Stefan, młodszy oficer,
4. „ Salamon Władysław, oficer kursowy,
5. „ Dzienisiewicz Stanisław, oficer kursowy,
6. mjr. Szymkiewicz Zygmunt, lekarz,

Podoficerowie.

7. st. bosm. Trapszyc Tomasz, bosm. pokład.,
8. bosm. Andrzejczak Franciszek, bosm. maszyn.,
9. „ Szynkler Zygmunt, podof. rachunkowy,
10. „ Sobczyk Antoni, sternik-signalista,
11. bosmat Woźński Stanisław, sternik-signalista,
12. „ Gwiaździński Władysław, sternik-signalista,
13. „ Rybicki Stanisław, motorzysta,
14. mat Kałuża Jan, elektrykarz,
15. „ Nakielny Marjan, sternik-signalista,
16. „ Piekarski Kazimierz, radjotelegrafista,
17. st. mar. Niwiński Wacław, artylerzysta,
18. „ Maćkowiak Wiktor, motorzysta,
19. „ Gorzelniasz Adam, sanitariusz,
20. mar. Ługowski Mirosław, motorzysta,
21. „ Rogowski Józef, pokładowy,
22. „ Kleba Franciszek „
23. „ Hujdus Antoni „
24. „ Czajka Albin „
25. „ Budzisz Jan „
26. „ Szatko Marjan „
27. „ Sańko Józef „
28. „ Kurr Stefan „
29. „ Macura Emil, piekarz,
30. „ Ludziejewski, kucharz,
31. „ Szwedek Józef „

Uczniowie Ofic. Szkoły Mar. Woj.

32. mat podchor. Abramowski Czesław,
33. „ „ Biskupski Bolesław,
34. „ „ Ceceniowski Eligjusz,
35. „ „ Gonera Bolesław,
36. „ „ Jankowski Wacław,
37. „ „ Kamiński Tadeusz,
38. „ „ Karnicki Borys,
39. „ „ Kozak Stanisław,
40. „ „ Kullechitz Fryderyk,
41. „ „ May Jan,
42. „ „ Pitułko Franciszek,
43. „ „ Pohorecki Stanisław,
44. „ „ Poważę Wacław,
45. „ „ Przybyszewski Zbigniew,
46. „ „ Rekner Jerzy,
47. „ „ Tchórzniński Jan,
48. „ „ Włosek Bohdan,
49. „ „ Wroński Bohdan,
50. „ „ Busiakiewicz Jan.
-

NA POKŁADZIE

Dnia 16 maja zaokrętowałem się na O. R. P. „Iskra”.

Wiadomo, że jest to żaglowy statek szkolny naszej marynarki wojennej. Za kilka dni wyrusza w pierwszą swoją podróż na wody zagraniczne.

Niezbadane wyroki przeznaczeń sprawiły, że życie moje na pewien okres czasu sprzęgło się z losami „Iskry” i jej dzielnej załogi.

Mam pisać z drogi t. zw. „korespondencje”. Czy będą to korespondencje w przyjętem tego słowa znaczeniu — zobaczymy. Nie mam pewności, czy potrafię wywiązać się z misji: poważny bowiem i szanujący swą godność korespondent zaczyna zwykle korespondencję od gmachu parlamentu, który jest zawsze „wspaniały”, a gdzie niema parlamentu, to od ratusza — najczęściej z w. XIV; potem idzie muzeum ze znajdującą się w niem pamiątką polską w postaci jednej monety z podobizną Zygmunta III, dalej ruch uliczny, hotel „Bristol” z doskonałą kuchnią — tu parę łezek na wspomnienie kraju ojczystego — bal w poselstwie, rewerans w stronę uroczych dam, między którymi wyróżniała się markiza X. lub baronowa Y. (te zawsze mają szczęście do wyróżniania się), no i — rzecz prosta — polityka: zupełnie niewiarogodna, a jednak prawdziwa wiadomość o tem, jak zapatruje się przywódca stronnictwa konserwatywno-postępowego na ostatnie sukcesy Szang-Kai-Szeka oraz na wpływ „wypadków” chińskich na reformę rolną w Patagonji, które niewątpliwie odbijają się gdzieś „echem”. To jest rzecz pewna.

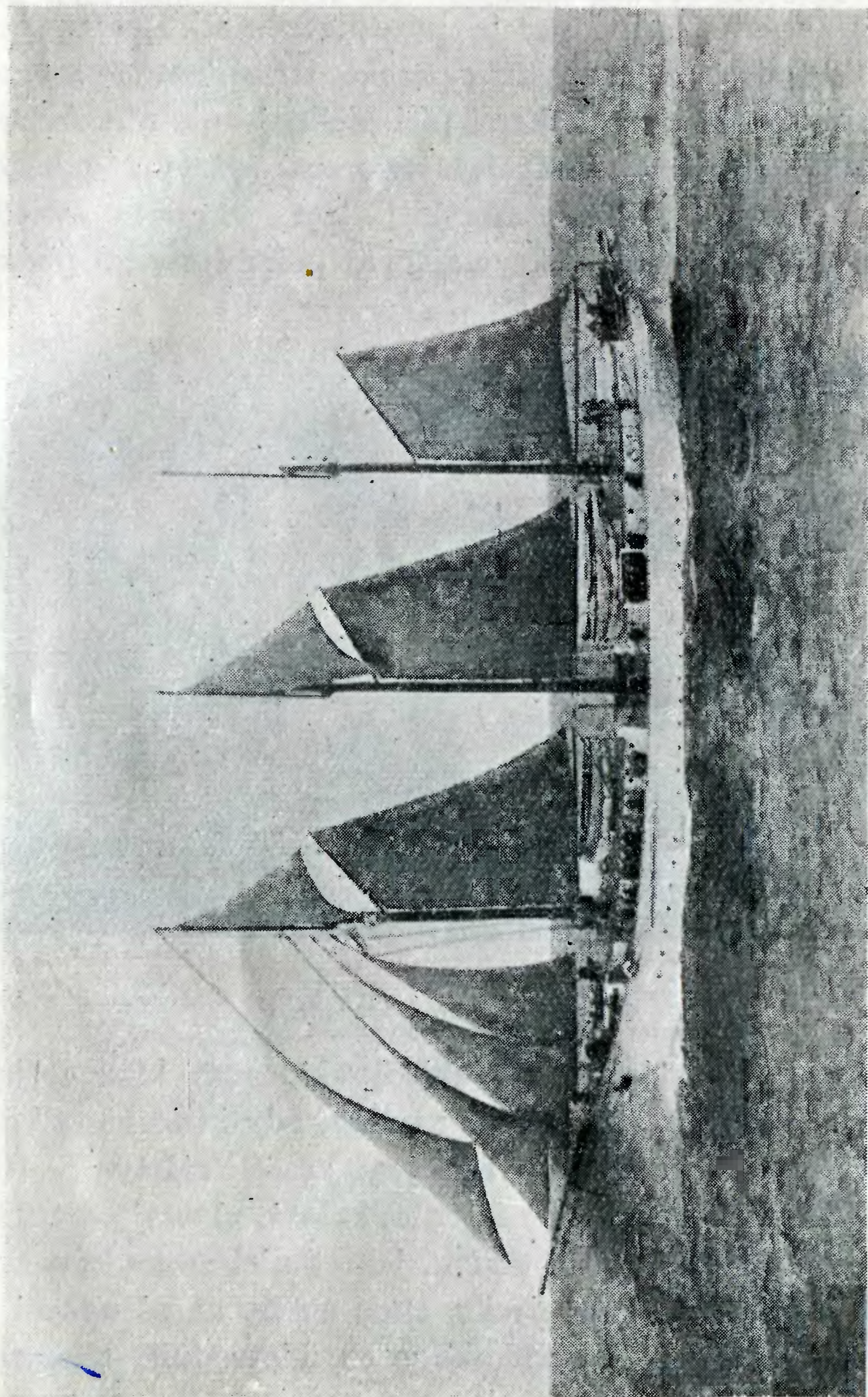
Dokładnie zdaję sobie sprawę, jak trudne będę miał do spełnienia zadanie, ponieważ „Iskra” będzie przeważnie na morzu, a w zatoce Taggalahti, do której między innemi zawita, niestety, niema parlamentu, ani nawet ratusza z XIV w.; długobrody zaś władca morza, Neptun, jak wiadomo, jest przekonany konserwatywnych i do dziś dnia rządzi bez parlamentu.

Zresztą już król Salomon powiedział, że nie poznasz nigdy trzech rzeczy: drogi węża na skale, drogi okrętu na morzu i drogi męża z niewiastą. To ostatnie pozostawiam matematykom literackim, znającym się na figurach geometrycznych: równoległobokach, zaczarowanych kołach, a zwłaszcza trójkątach. Moją rzeczą jest pisać o drodze okrętu na morzu. Mój Boże! woda, wiatr, fale, a od czasu do czasu bałwany. Co za asocjacje myśli tych poetów lądowych! I tu, w ruchach wielkiego, potężnego i mądrego odwiecznymi prawdami żywiołu muszą dopatrzeć się bałwanów. Nigdy więc, nigdy z nimi rozstać się nie mogą!

Osobiście nie mam na sumieniu ani jednego bałwana: dla mnie są wały, fale, zwały, wełny, dziady, grzebienie, doliny, przyboje i różne inne twory wodne, ale przenigdy bałwany! Mam zwyczaj, że gdy jestem na morzu, zapominam o lądzie zupełnie.

Za kilka godzin rumiane zorze,
Promieńmi błysnie jasnymi,
Zobaczę niebo, zobaczę morze,
Lecz nie zobaczę mej ziemi.

Przedewszystkiem kilka słów o samym okręcie. Dla marynarza statek nie jest tem, czem parostatek pasażerski dla przygodnego gościa — podróżnego. Dla tego ostatniego okręt — to coś w rodzaju sleepingu, za który on zgóry zapłacił i ma prawo żądać jak największych wygod — aż do zabezpieczenia od morskiej choroby włącznie. A jeśli świeży wiatr zacznie statkiem kołysać, mówi do towarzysza niedoli z tej samej kabiny: „panie, panie — pan zdaje się oso-



O. R. P. „Iskra” pod żaglami.

Fot. J. May.

biście zna kapitana? Na miłość boską, powiedz mu, żeby przestał huśtać!”. Wie taki gość, że go gdzieś wiozą — przez jakieś wody, koło jakichś wysepek i że ostatecznie wysadzą go na ląd w porcie przeznaczenia. Reszta go — poza kuchnią i towarzyskiem przekomarzaniem się z omdlewającymi przedstawicielkami płci pięknej—nic nie obchodzi.

Dla marynarza okręt jest tworem żywym, dzielącym z nim dolę i niedolę morską; jest jakgdyby wielkim i możliwym patriarchą, okrywającym połami swego płaszcza



Dowódca „Iskry” kpt. Eibel.

Fot. J. May.

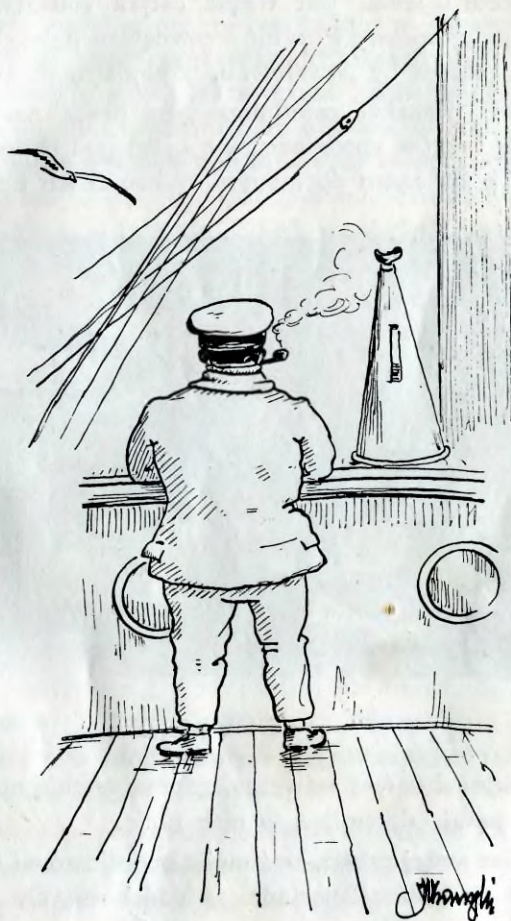
całą żeglarską rodzinę — niekiedy skłóconą, klnącą (bywa i tak w rodzinie), ale zawsze zgodną, gdy idzie nietylko już o życie patriarchy, ale nawet o jego cześć i zalety.

— Twój okręt, to stare pudło, kalosz, pływająca trumna.

— Nieprawda. Dla takich, jak ty nieboszczyków trumny nie trzeba. Twoja niecka, choć nowa, na pierwszej mili za rufą zostanie. Zresztą mogę to udowodnić, zliczywszy wszystkie twoe kości....

W taki mniej więcej sposób rodzina żeglarska broni godności swego patris familias.

„Iskra” jest pięknym trójmasztowym szkunerem o korpusie stalowym i strzelistych masztach również ze stali. Dla pomyślnych wiatrów posiada na fok-maszcie reję —



Na wachcie.

oczywiście, przeznaczoną dla odpowiedniego żagla. Żagle, maszty, pokład, kabiny — wszystko nowe, w tym roku wykonane w Stoczni Gdańskiej. Biała jak mewa.

Posiada też silnik pomocniczy o sile 130 koni benzynowych, dający jej w razie potrzeby szybkość 6 węzłów. Głównem jednak zadaniem silnika, jak każdego zresztą piątego koła u wozu, jest trząść całym statkiem z pasją, godną lepszej sprawy i czynić we wnętrzu hałas, od którego umarli z grobów by powstawali, gdyby byli na statku.

„Iskra” wszakże zaludniona jest przez naród młody, który „się laurów spodziewa, jak orzeł pod chmurą żartuje z burz”, a śpi snem doczesnym w hamakach i nie rad się



Na pokładzie.

Fot. J. May.

z nich podnosi nawet wówczas, gdy wszystkie moce benzynowe rozpętają drzemiacą w nich furję.

Oprócz stałej załogi, złożonej z podoficerów i marynarzy w liczbie 25, „Iskra” posiada 19 podchorążych ze Szkoły Morskiej w Toruniu.

Dowódcą okrętu jest kpt. Eibel, jego zastępcą kpt. Lewicki; służbę pokładową pełnią por. Dzienisiewicz, por. Kwiatkowski i por. Salamon.

Nad zdrowiem całości czuwa mjr. dr. Szymkiewicz.

Z GDYNI DO LIPAWY

W pierwszym rozdziale zapowiedziałem ciąg dalszy na morzu. I nic z tego nie wyszło, bo chociaż piszę na pokładzie „Iskry”, wszakże nie na morzu, ale w Lipawie, w kanale portowym obok nabrzeża. W oczach mam jeszcze „wiatr nordowy”, a w uszach szum rozhukanego morza. Wybaczcie mi, mili czytelnicy, że oto jeszcze raz na mnie sprawdziła się pogwarka polska o tym chłopie, co strzela, a Bóg kule mu nosi. Nie bądź pyszny, człowieku, i mów raczej: zrobiłem, niż zrobię — zwłaszcza, jeśli jesteś na żaglowym okręcie na morzu.

Wdzięczny byłbym temu mistrzowi, któryby mi pokazał, jak się to robi (pisze się korespondencje), gdy stolik, przy którym siedzę w pewnej chwili „robi koziołka”, a ja razem ze stołkiem jadę od koi (łóżka) w kierunku drzwi, równocześnie zaś dwie walizki jak dwa rozjuszony brytany wypadają z pod łóżka i wskazują mi na kolana... Pomijam już taką błąhą przeszkodę, jak to, że uprzednio karafka, pokłóciwszy się z kubkiem, została lekko przez niego dziobnięta i wypuściła całą zawartość swoją wprost na moje książki i rękopisy!

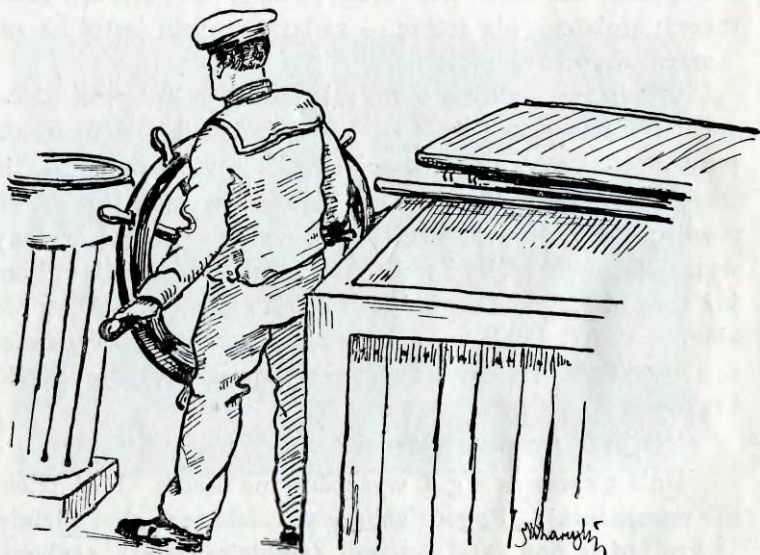
Nie bądź pyszny, człowieku...

Dnia 5 czerwca o g. 8 wyszliśmy na morze. Mój dziennik notuje tutaj: „Pogoda sztormowa, fale rozległe i wielkie. „Iskra” idzie pod zarefowanymi (zmniejszonymi) żaglami; burty w środku zalewa”.

A zatem jest pogoda z dodatkiem małym: sztormowa. Czy zastanawiałeś się, łaskawy czytelniku, który tramwajem jedziesz na Żolibórz, co to jest za pogoda? taka, której nie ma? *contradictio in adiecto*?

Na łądzie takiej nie ma. Każdy człowiek rozsądny wyśmiałby Pima (prawda, czyni to zawsze, ale to tak — przez dobrotliwą złośliwość), gdyby mu odważył się mówić o pogodzie burzliwej, na morzu jednak tak bywa i Pim ma słu-

szość gdy mówi: przelotne deszcze, dyskretnie pomijając miejsca, w których mają te deszcze latać. Kto był w monsunie oceanu Indyjskiego, w pasatach Atlantyku, ten wie, jaka to przy jasnym słońeczku bywa pogoda, kiedy wichry się rozdmuchają. Właśnie taka, jak ta, przy której stoły stają dosłownie do góry nogami, a „specjalni korespondenci” z piórem w ręku jeżdżą po kajutach na własnych „redakcyjnych” stołkach, piastując przy tem na kolanach walizki.



U steru.

Taka właśnie „pogoda” uczyniła się na „mare nostrum”, gdy „Iskra”, pochyliwszy się na prawą burtę, sunęła w kierunku ...Lipawy — bo tam leżał cel jej wędrówki? Nie: w kierunku Gotlandu. Zaś szwedzki Gotland i łotewska Lipawa (to samo co Libawa), to „dwie wielkie różnice”. Uczciwy parostatek, rzecz prosta, „różnłby” wprost na Lipawę, nie licząc się z jakimś tam „westem”, czy „ostem” (wiatry), ale uczciwy żaglowiec z niemi musi się liczyć:

musi zrobić sobie „zapas żeglugi” w myśl starej, dobrej gadułki, że „na morzu jest miękko a przy brzegach twardo”, albowiem nawet Pim wiedzieć nie może, jak długo west będzie dmuchał i czy nie przydmucha ostatecznie żaglowca do brzegów, przy których zawsze jest twardo.

Tak to „Iskra”, robiąc sobie zapas żeglugi, kierowała się wprost na Gotland, a potem nawet na Oeland, odwracając się coraz bardziej niegrzecznie do celu swojej podróży. Było to nie salonowo, ale przezornie. Kpt. Eibel zupełnie słusznie był tego zdania, że lepiej długo żeglować, niż krótko się rozbić.

Fale rosły i pogłębiały się, zawijając się coraz mocniej w spienione grzebienie, rozpryskujące się pod działaniem wiatru w miliony brylantów, — w kaskady bryzgów tęczyowych, w wichurę kolorów i błysków, mknącą w zawody z huczącymi wałami wodnemi.

Czy widziałeś go, bracie lądowy, kiedy, tam — nie u Helu — lecz na prawdziwym morzu? i to nie w stanie nawpół wniebowziętym przez morską chorobę, ale tak, zwyczajnie przy zdrowych zmysłach?

Oto ukazał się on — dziad siwy, brodaty, — zły, jak pół tuzina szatanów, a większy nawet od wuja Tomasza, który, jak wiadomo, jest największy w Warszawie. Zdaleka już go widać, jak puszy się, wścieka, przewraca się ze złości, że zobaczył jakiegoś tam włóczęgę, przybysza, djabli wiedzą z jakiego tytułu powiewającego mu przed oczami biało-czerwoną banderą... byli, byli tu już tacy, ale nie gęsto: w roku zeszłym był tutaj „Witeź” — dałem mu porządną naukę, że ruski miesiąc będzie ją pamiętał, ale tego jeszcze nie było... cały biały, wiatr sześciu chwyta żaglami i nic; prze naprzód, jak delfin... Dawać go tu! hur-hur-hur-hur, a bij-że go! Hrym!... Aż jęła „Iskra”, gdy dopadł ją stary dziadzisko i gruchnął w lewą burtę: potężnie przechylił na bok, wskoczył na pokład, rozbijając się nieprzytomnie o kabiny i maszty, większą wszakże częścią olbrzymiego cielska

przebiegając pod kilem, by z głuchym warkotem bezsilnego potwora wynurzyć się z drugiej strony i gnać dalej z przekleństwem w pysku i żądzą zemsty w mocarnej swej piersi.

Jak rzekłem, „Iskra” kurs miała na Gotland, przygotowując sobie „zapas żeglugi”: Bóg wiedzieć raczy, ile cza-



Gen. Zaruski.

Fot. J. May.

su ten „west” będzie dmuchał i czy „Iskra”, zmniejszając coraz bardziej powierzchnię swych żagli, nie „przydryfuje” do wschodnich brzegów Bałtyku.

A żagli mieliśmy już mało: poszły już na spoczynek przednie kliwry, przytuliły się do salingów dumne żagle

wierzchołkowe, już bezan-żagiel podwinął swe poły, a morze wciąż rosło i rzucało nowe zastępy spienionych wałów. Sztormowaliśmy jak się patrzy.

Gwizdek.

— Wachtowa sekcja na pokład, żywo! bezan-szkot podciągnąć!...

Tupią liczne nogi zaspanych chłopców po mokrym pokładzie, obijają się o burty skulone postacie, wyrwane z zacisza kajuty na wicher, smagający biczami bryzgów wodnych po twarzy i sekcja rozbiega się na swe stanowiska przy linach.

Ooo-ho, ooo-ho! razem! ciągną chłopcy twardą jak życie marynarza linę, ślizgają się na pokładzie, płaczą się w skłębionych jej zwojach, ale mocno trzymają żagiel, który potrójnie wzrósł w siłę i chce ich za burtę wyrzucić.

— Obłóżyć! brzmi rozkaz bosmana. Westchnienie ulgi wyrywa się ze zdyszanych piersi: no, nareszcie, szkot umocowany — żagiel nie wyrwie się z ręki. Nie martwią się nawet, że pan bosman mruczy coś jeszcze pod nosem: wiadomo, że bosmani należą do kategorii ludzi, którym żaden dobry genjusz dogodzić nie może; choćbyś, bracie, wyciągnął linę jak strunę na arfie i zawinął jej koniec w misterny szmuklerski wykrętas, jeszcze taki bosman coś „cholernego” w niej znajdzie, co łącznie psom na strawę mogłoby służyć, w najlepszym zaś razie nadałoby się do straganów za Żelazną Bramą.

Na twarzach znać zmęczenie i bladość głodówki, powodowanej u niejednego morską chorobą. Młode wilki przechodzą swój chrzest morza: odrazu z zacisza przystani wpadli w zamęt zwichrzonego morza; dobra to jednak metoda — uczyć się pływać nie koło brzegu, lecz na głębinie, żeglować nie przy dźwiękach barkaroli, lecz wśród chrapliwych pomruków burzy.

Na rufie zjawiają się nowe postacie, ustawiają się szeregiem przed oficerem wachtowym i usiłując zachować na

tańczącym pokładzie postawę służbową i równanie — z mi-zernym zresztą skutkiem — salutują jeden po drugim.

— Panie poruczniku, podchorąży Abramowski melduje objęcie służby!

— Panie poruczniku, po-kr-me-ta-ra-ta-ta, sypią się jak groch słowa formułki służbowej.

Pan porucznik spojrzeniem Jowisza — przepraszam — Neptuna przyjmuje do wiadomości zmianę służby i ze swej



Wachtowy podchorąży.

strony stara się podtrzymać na mokrych deskach pokładu chwiejącą się powagę autorytetu.

Po chwili: „wachtowy!”...

...Wachtowy leci jak opętany przez złego ducha. Już jest tu, już jest tam.

Wachtowy — to taki pan od wszystkiego. Zawsze jest winien, a przynajmniej powinien być winien: lina spadła na

pokład — wachtowy winien, woda zebrała się w ścieku — winien, zmiana zamarudziła — on winien, węgiel wysypali nie z burty właściwej, światło zgasło na maszcie, wiatr zachodzi do „norda”, kucharz dostał morskiej choroby, Pekin zdobyty — winien wachtowy.

Figaro si, Figaro la, wachtowy... Marny jest los wachtowego. Ale młodzież z uśmiechem marznie na tem stanowisku, myśląc nie bez racji: przetrzymaliśmy Moskala i Niemca, przetrzymaliśmy burzę, przetrzymamy i wachtowego...

Na dziobie inna sytuacja: tam stoi mąż wysoce odpowiedzialny wobec Boga i ludzi, tam stoi „oko”. Ze względu na czas letni ubrany w kozuch, okrywający go szczelnie od desek pokładu powyżej czubka głowy, tak że właściwie należałoby powiedzieć: tam stoi kozuch. Kozuch ten robi oko na morze, patrzy za wszystkich, a gdy niekiedy uda mu się dostrzec dym z komina parostatku, ryczy nieludzkim głosem w stronę rufy: „na lewo po burcie parostatek!” poczem znów patrzy na morze. W nocy ma towarzysza w postaci drugiego kozucha. Tak to dwa kozuchy czterema młodem ślepiami czuwają nad naszym bezpieczeństwem, wpatrując się w ciemną próżnię. A kiedy mgła padnie na morze, jeden z nich — nawet w dzień — przynosi instrument muzyczny, zwany rogiem sygnałowym. Jest to skrzynka z korbą i trąbą, wobec której trąba jerychońska jest pianolą, melodikonem. Ta bowiem wydaje dźwięk, będący czemś pośredniem pomiędzy rykiem przedpotopowego osła a wrzaskiem zakatarzonej foki. Wymaga znacznej umiejętności w obchodzeniu się, osoba przeto, wygrywająca na niej piekielne melodie, musi być obdarzona pewnego rodzaju talentem muzycznym.

„Iskra” szła naprzód, uparcie rozbijając wysoką swą sztabą czeredy morskich potworów. Skrzypiała tylko meblami w kajutach, huczała linami, ale parla przed siebie. Na morzu jest prawo: kto się ulęknie, osłabnie, ten zginie. Wre



walka o prawo istnienia. „Iskra” pierwszy raz wyszła na morze i musiała sobie prawo to zdobyć.

I zdobyła.

Dzień długi i noc całą do białego rana brzmiała ta piosenka — oj dana, oj dana, wręcz do samej Lipawy. Tu, przed portem, jak na komendę, podaną dobrze wyszkolonym szeregom, uciszyły się wiatry, rozproszyły się chmury i uczynił się dzień jasny, cichy, słoneczny.

Potwory morskie uznały, że dalsza walka jest bezcelowa i kapitulowały przed „Iskrą”. Więcej jej z pewnością zaczepiać nie będą, a jeśli to uczynią, to po dobroci — z radości ze spotkania się z dobrym znajomym, który odnalazł królewski „list żelazny” na prawo pływania po wszystkich morzach świata.

W DRODZE DO TAGGALAHTI

Dziewiątego czerwca odcumowaliśmy się od nabrzeży Lipawy i ruszyliśmy z pilotem przez bramę północną portu. Tkwi w niej biała tyka, oznaczająca miejsce, w którym jakiś statek zakończył swój żywot. Dziś on jest „wrakiem”, t. j. trupem okrętu, spoczywającym na dnie niegłębokiej wody. Gorzej, jeżeli taki trup staje się upiorem i zaczyna pływać, opuszczony przez swoją załogę.

Wówczas jest on „wrakiem pływającym” i stanowi poważne niebezpieczeństwo dla okrętów żywych. Upiór taki o nic nie pyta i sunie prosto przed siebie; w nocy nie pali przepisowych świateł, nie zna też „prawa drogi” o wzajemnym wymijaniu się statków, mielizny i skały podwodne nie istnieją dla niego.

Nie widać na rufie sternika,
Załoga nie stoi u dział,
Lecz okręt bez trwogi żegluj,
Nie boi się mielizn ni skał.

Znaną jest historia amerykańskiego czteromasztowego żaglowca „Tarslow”, który, po opuszczeniu go przez załogę w pobliżu przylądka Hatteras w Ameryce Północnej na t. zw. przez marynarzy „Cmentarzu djabła”, błakał się w ciągu wielu miesięcy po ocenie jako rzeczywiste świadectwo legendy o okrętach — widmach.

Pierwszy, po trzech miesiącach od czasu katastrofy, gdy urzędowe akta stwierdziły już niechybny zgon „Tarslowa”, napotkał go holenderski parostatek „Sleedrecht” i zaalarmo-

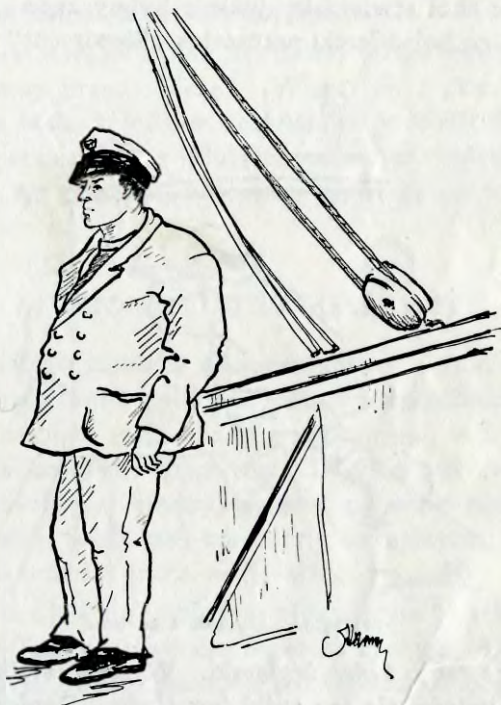


Pelenguje na prawo i na lewo.

wał przez radio świat żeglarski. Wysłano statki na poszukiwanie upiora, ale ten znikł bez śladu. Dopiero niedawno pojawił się znowu — tym razem już w pobliżu Norwegii. Wysłano znów ekspedycję, która po długich poszukiwaniach dostrzegła wreszcie na pełnym morzu jakiś płonący okręt, Załogi na nim nie było. Kadłub był już na tyle spalony, że niepodobieństwem było stwierdzić jego nazwę i pochodzenie. Tajemniczy płonący okręt poszedł na dno morza, czy był to jednak „Tarslow” — niewiadomo. Nie jest wyklu-

zione, że upiór ukaże się jeszcze gdzieś w innej części świata naprzekór urzędowym aktom i przewidywaniom. Legenda o błędnym Holendrze żyje i nie chce ustąpić z widowni oceanów.

Minęliśmy tę jedną mogiłę morską, a oto w drugiej bramie tegoż portu inna tyka: to grób innego, niegdyś pięk-



St. bosman Trapszyc.

nego niemieckiego okrętu wojennego „Düsseldorf”; dalej znowu sterczą z wody żałosne resztki jakiegoś również pancernego okrętu. To rosyjski „Gromoboj” tu, w pobliżu samego falochronu, znalazł miejsce swego wiecznego spoczynku.

Niegdyś wrogowie — dziś obojętni na wszystko, co się wokół nich dzieje, spoczywają zgodnie na wspólnym cmentarzu morskim.

Requiescant in pace.

Po wyjściu z portu kurs Nord. Postawiono wszystkie żagle. Oglądaliśmy jeszcze smukłą latarnię morską „Stein-ort” i obok niej czerwoną boję, a potem już nic nie oglądaliśmy, albowiem mgła padła na morze — i to tak nagle, jak to ona na Bałtyku potrafi.

Odezwała się znów trąba jerychońska na dziobie i znów zaczęły się oczy wpijać w próżnię bezbarwną, z której każdej chwili może się coś — jakieś лихо wynurzyć. Czy będzie to parostatek, czy okręt żaglowy, czy holownik, wlokący za



6 czerwca 1928. (Spotkany parostatek).

sobą dwie barże-lichtugi, odległe od siebie o pół kilometra? I jakim kursem będzie szło to лихо? przeciwnym naukos, pod prostym kątem? oto pytania niepokojące, które w taką pogodę opanowują myśl każdego marynarza. Każdy zajęty swą pracą, a jednak łypie co chwila oczyma za burtę i wpatruje się w zamazaną szarzyznę; każdy bezwiednie oczekuje alarmu, niewiadomo z jakiej strony i z jakiego powodu.

To też raz po raz na dziobie okrętu, na podwyższonym półbaku tworzą się grupki, które w milczeniu patrzą w pustą przestrzeń, rozciągającą się pod kliwrami (przednie żagle trójkątne) i starają się odgadnąć jej tajemnicę. A tu jak na złość — nic, bezmiar napełniony milczeniem. Bosman Trapszyc, sam jako stary marynarz, rozumiejący stan duszy

podwładnych, nie „urzęduje” tym razem, lecz z kawałkiem liny w ręku preparuje w niej jakiś splis — to tak, z urzędu, a w rzeczywistości biega wzrokiem od burty do burty i szuka czegoś. Oczekuje, jak inni.

Oficerowie zamienili się we wzrok i słuch. Chodzące lornety i mikrofony.



Krytyczna sytuacja.

„Trąba jerychońska” porykuje swoje sygnały: trzy dźwięki co minuta. Oznaczają one, że my idziemy pełnym wiatrem.

A wszystko to dzieje się w przenikliwym chłodzie mórz północnych, do których zalicza się Bałtyk. Kto ma kożuch, nawleka go na siebie. Brrr... Mimowoli na zasadzie kon-

trastu myśl biegnie — już nie ku krajom zwrotnikowym, ale choćby do Złotego Rogu, gdzie teraz „banabaki” barwnymi chustami ocierają pot z czoła, na morze Egejskie, do zatoki Iskanderunu, zamkniętej od wiatrów północnych górami Tauru i Libanu: akurat teraz rozkwitają tam lasy oleandrowe — i wielu innych szczęśliwszych Arkadyj.

Ale my radzi jesteśmy swojemu morzu borealnemu — właśnie dlatego, że jest swoje: „domek ciasny, prawda, że nie wspaniały, szczupły, ale własny”, no i dlatego, że z tego domku są drzwi, otwierające się na ocean Wielki.

Noc minęła na tem żeglowaniu, podobnem do pełzania ślepego szczenięcia.

Następnego dnia, 10 czerwca, o godzinie 9.30 ukazały się wiechy Swaryczewa, a wkrótce po tem wiecha Czernowa, ogradzające rozległe mielizny, ciągnące się daleko na pełnem morzu. Zmieniliśmy kurs ku wschodowi i zostawili je po lewej burcie.

Po obiedzie zamajaczyły niskie brzegi wyspy Oesel — dawniejszej Ozyli: lasy, jak okiem sięgnąć lasy i nic więcej.

Otworzyła się wielka, bezpieczna zatoka Taggalahti, ku której „Iskra” dziób swój zwróciła. Środkiem zatoki płynęliśmy długo, zanim „Iskra” zarzuciła kotwicę naprzeciw wioski Ranna.

Żagle zwinięto, uporządkowano pokład i oto jesteśmy na miejscu. Tu naznaczone jest rendez vous z innemi dwoma naszymi okrętami wojennemi: „Wilją” i „Komendantem Piłsudskim”.

Lecz niema ich jeszcze: przyszliśmy pierwsi.

Zakołysały się na wodzie uwiązane do białych jak cała „Iskra” wytyków (drewna nadwodne do uwiązywania łodzi) i w braku laku wyruszyliśmy wkrótce w jednej z nich z kpt. Eiblem, mjr. dr. Szymkiewiczem i por. Dzienisiewiczem na odkrycie nowych lądów.

Las naokoło, gdzie nigdzie na brzegu ubogie osady; z nich jedna większa, Piddul, w najdalszym kącie zatoki.

Skierowaliśmy się do najbliższego miejsca wybrzeża, gdzie spore dość fale łagodniej o brzeg uderzały.

Sześciu podchorążych pod komendą podchorąż. Abramowskiego raźnie uderzyli wiosłami i szalupa lotem jaskółki pomknęła ku celowi.

Ominąwszy podwodne kamienie wylądowaliśmy na piaszczystym brzegu.

Cisza, pustka, nigdzie żywego ducha. Ta wyspa jest stanowczo bezludna.

TAGGALAHTI — HANKO

Wylądowawszy na skraju lasu, ruszyliśmy zarosłą drożyną, wijącą się nad brzegiem morza, w kierunku wspomnianej wioski Piddul. Uszedłszy z półtora kilometra natknęliśmy na jakąś, z wyglądu rybacką osadę, złożoną z kilkunastu domów. Tu na pewno będą świeże rybki.

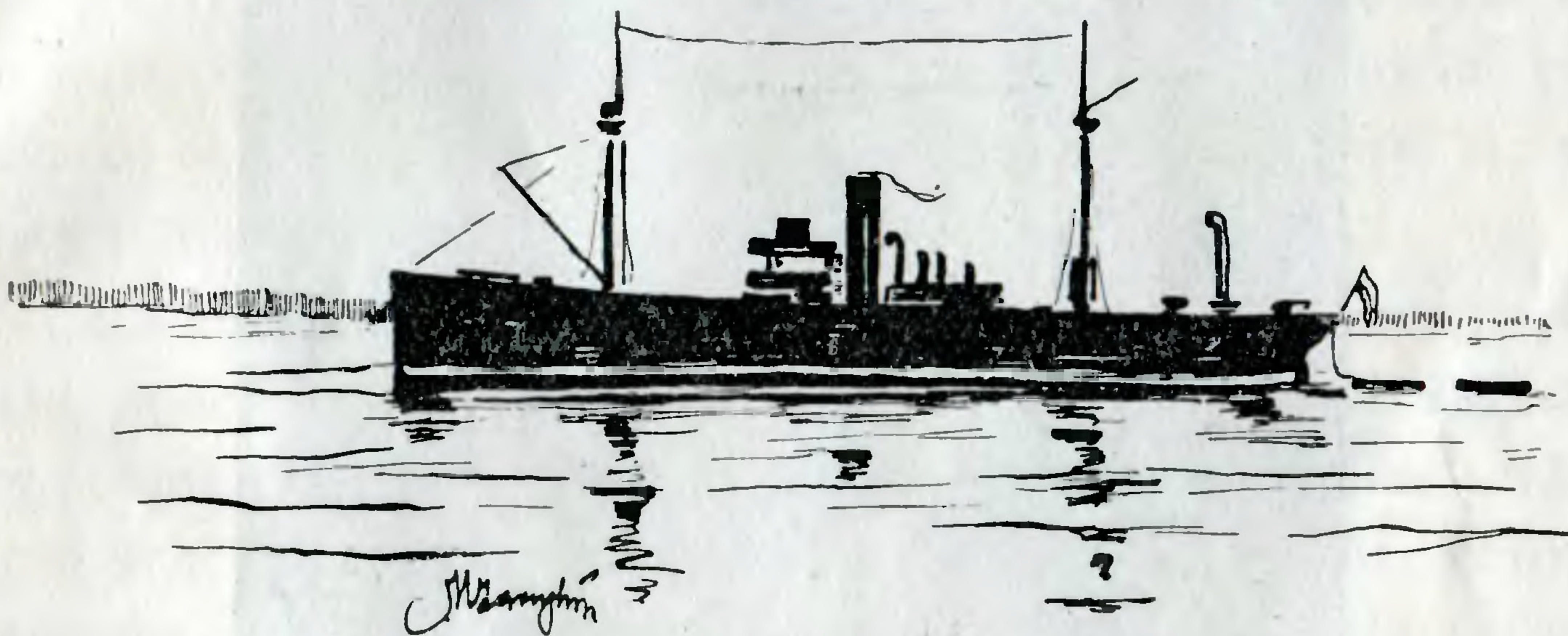
Doktorowi, który był gospodarzem mensy (oficerskie kasyno okrętowe), stanęły w wyobraźni smaczne kąski potraw rybnych, podawanych na stół przez ordynansa Kura i podobne do wybuchu bomby wrażenie biesiadników na widok świeżej ryby... W osadzie jednak pusto. Zaglądamy do jednego, do drugiego domu — niema żywej duszy. Wreszcie ukazała się ona w postaci jakiegoś przechodnia z plecakiem na ramionach, z którym próbowaliśmy nawiązać rozmowę we wszystkich żywych językach świata — i nic: słowa nasze, popierane odpowiednią gestykulacją (dobrze, że rozmowa toczyła się w dzień, bo w nocy byłoby gorzej), odbijały się od umysłu przechodnia, jak groch odbija się od ściany.

Przechodzeń pozostał niewzruszony: patrzył na nas rybiemi oczyma i wycedził jedno tylko słowo: Piddul, przy czym ręką wskazał na zachód.

Podziękowaliśmy mu za wyczerpujące informacje i skierowaliśmy się lepszą już drogą w głąb wyspy. Droga w trzy

tory; na torze środkowym odbicia — prawda, nie stóp ludożerców — ale przedziwnie malutkich kopyt i podków końskich, z czego wywnioskowałem, po pierwsze, że wyspa jest zamieszkała i drugie, że ludzie tu używają jednokonnych wózków, prawdopodobnie z rosyjską „dugą” między ogłoblami.

Nareszcie w krzakach ukazało się kilka głów — o, doskonale! to ludzie miejscowi, będą ryby... Lecz głowy znikły nagle, jakgdyby je wiatr wymiótł. Byli to ludzie, lecz mali jeszcze, niedorośli i, najwidoczniej, pozostający w dzikim stanie. Na usprawiedliwienie ich powiem, że zatoka Taggalahti była za dawnych carskich czasów miejscem koncentracji floty wojennej, która tu przybywała dla odbycia cwi-

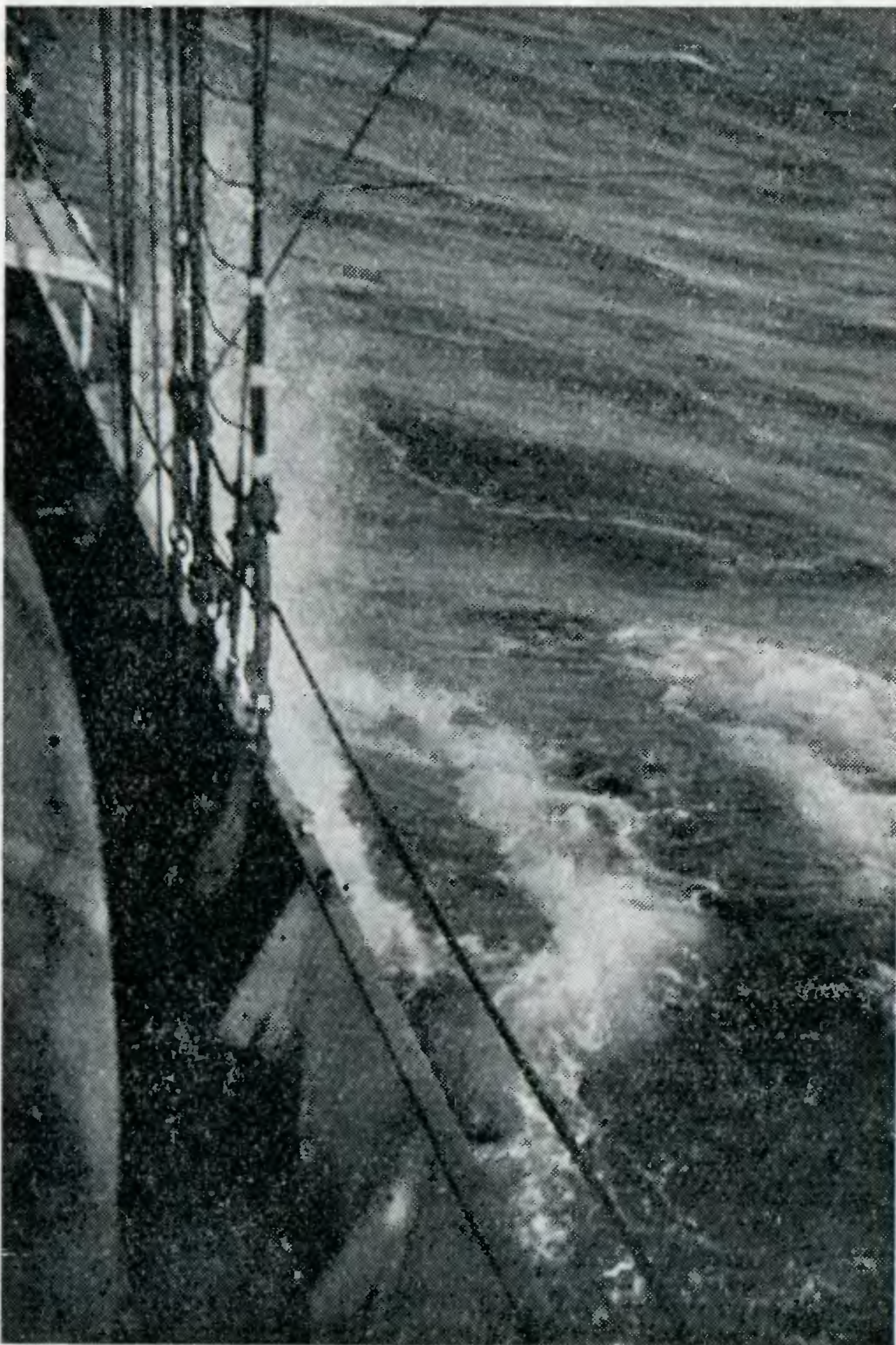


„Wilja” w Taggalahti.

czeń. Widocznie wspomnienia tych koncentracji żyją jeszcze w umysłach autochtonów, jeżeli na widok marynarzy dziatwa ich zmyka jak opętana.

Wyprawa w głąb wyspy nie powiodła się. Zawróciliśmy więc znowu nad brzeg morza i poszliśmy w kierunku południowym. Tu nowa osada, podobna do tamtej i tak samo wyludniona, jak pierwsza. Drzwi otwarte, łodzie — widać ślady zamieszkania — człowieka ani jednego. O, mili Estończycy! gdzie wy jesteście, gdzie mieszkacie, jeżeli wogóle mieszkacie gdziekolwiek? pokażcież się nam, polskim marynarzom, którzy „koncentrują się” w odmienny nie sposób, niż wasi dawni znajomi z pod bandery białej z krzy-

żem św. Andrzeja! Nie tak, jak na redzie Władywostoku — pamiętam, — gdzie bardzo często znajdowano na brzegu morza trupy marynarzy, zabitych w bójkach z miejscową ludnością. Gdzie ja sam omal nie podzieliłem losu tych tru-



Dobry wiatr.

Fot. J. May.

pów jedynie przez to, że nosiłem strój marynarza rosyjskiego i tylko sztuką krzyżową nie szabli, bo jej nie miałem, lecz znalezionej na dnie łodzi pałki, obroniłem się od niechybnej śmierci z rąk przewoźników — Mandżurów, którzy mnie nocą napadli na środku zatoki.

Na wołanie to nieme jednak Estończycy się nie stawili.

Opodal, pod wysokim brzegiem dostrzegliśmy rząd białych krzyży, poznaliśmy cmentarzyk wojenny. Tam skierowaliśmy swe kroki.

Kilkanaście mogił, dobrze utrzymanych, pośrodku krzyż większy, a pod nim na kamieniu wyryta wojenna bandera niemiecka. Cisza wielka, szmer lasu, zwieszającego się nad głowami spoczywających tu od r. 1917 snem wiecznym jedenastu marynarzy niemieckich z krążownika „Bayern” i torpedowca Nr. 111, oraz jednego Rosjanina — jeden z najpiękniejszych zakątków świata umarłych!

Jakiś dramat tu się rozegrał — jaki? Umarli milczą.

Powróciliśmy do miejsca wylądowania w smutnym nieco nastroju, nie spotkawszy nikogo. Podchorążowie tymczasem rozpalili tam ognisko, z którego dym wzbijał się wysoko ponad poziom lasów.

Na redzie, jak biała mewa, układająca się do snu na wodzie, spoczywała wysmukła „Iskra”, powiewając łagodnie swą białą-czerwoną banderą. Sama, samiuteńka wśród ogromnej zatoki odbijała od tła tych surowych i pierwotnych brzegów, jak nieziemskie jakieś widziadło. A była to przecie ona, nasza „Iskra”, nasz dom i część zarazem terenu Rzeczypospolitej, która od czasów Wacława Dunin-Wąsowicza (w. XVI) „rycerza znamienitego i ćwiczzonego tak na ziemi, jako i na morzu”, nie ukazywała tu swojej bandery.

Noc opuszczała się nad senną zatoką i nad białym okrętem, który przybył tu wznowić dawną królewską tradycję.

O świcie, spojrzawszy w okienko kajuty, zobaczyłem czarną sylwetę „Wilji”, bezdźwięcznie sunącą po lustrzanej powierzchni zatoki, za nią w pewnem oddaleniu zarysowały się lekkie linje kanonierki. W ujęciu ramy luminatora wyglądało to jak fragment filmu kinematograficznego.

Zgrzyt łańcucha spadającej kotwicy rozproszył wizję: eskadra reprezentacyjna skoncentrowała się.

Następnego dnia, po wizycie służbowej u dcy „Wilji”, komandora Stankiewicza i rewizycie zaczęły się ćwiczenia.

Nawiasem wspomnę, że miło mi było spotkać na „Wilji” dawnego swego znajomego, b. kpt. mar. handl., później kpt. 2-ej rangi ros. mar. woj., obecnie wykładowcę astronomji, nawigacji i dewjacji w Szkole Podchorążych Mar. Woj. T. Bocheńskiego, z którym przed laty na jednym parostatku rozpoczynaliśmy swoją praktykę morską, on — jako uczeń szkoły morskiej, ja — jako prosty marynarz.

A więc — tłumna wizyta podchorążych starszego kursu z „Wilji” na „Iskrze”, zaznajomienie się ze szczegółami budowy i urządzeń żaglowca, poczem: „na miejsca, do odkotwiczenia!” i niebawem żagle „Iskry” jęły równocześnie się wznosić na maszty: nieruchomy kadłub obudził się, drgnął i, pochyliwszy się lekko, zaczął pruć sfalowane nieco wody zatoki.

Parę godzin minęło na manewrach żaglowych, poczem do burty „Iskry” zbliżył się „Komendant Piłsudski” i podał linę holowniczą. „Iskra” skrzydła zwinęła i posłusznie poszła za wyniośle wznoszącą się mostkami do góry kananierką.

Po kilku zwrotach stanęliśmy na kotwicy.

Tegoż dnia, a działo się to dnia 13 czerwca, wyszliśmy na morze.

Minęliśmy przylądek Dagerort, zostawiając mielizny Nieupokojewa po lewej burcie, również latarniczny okręt „Neckman” i szliśmy ze wzmagającym się wicąż wiatrem prosto na północ. W nocy mieliśmy już sztormową pogodę. Niespodziewany podmuch wiatru przerzucił grot na stronę przeciwną, przyczem wyrwane zostało żelazne ucho na burcie; pękł również żelazny ściągacz (talrep) bukszprytu. Dowód wyraźny, że trzynastego niedobrze jest wychodzić na morze. „Iskra” na dużej fali trzymała się doskonale, kładła się jednak na boki do tego stopnia, że krzesła w kajutach przewracały koziołki.

O g. 8 dnia następnego wpobliżu wyspy Russar-ö przyjeśliśmy na pokład pilota i w trzy kwadranse potem stanęliśmy na kotwicy — w Hango.

HANKO — HELSINKI

Po szwedzku Hang-ö, Helsingfors. Obydwie nazwy są uprawnione. W kraju „tysiąca jezior” wpływy szwedzkie do dziś dnia o tyle są silne, że obydwa języki nieurzędowo mają jednakowe prawo obywatelstwa. Zamknięty w sobie i zacięty naród Finnów, przyjąwszy przed wiekami wyższą kulturę szwedzką, toleruje ją z należnym respektem, chociaż ruch narodowy jest bardzo silny. Zimnokrwieści i pracowici Finnowie umieją żyć w zgodzie zarówno ze Szwedami jak własnymi Szwedomanami, co ułatwia im wszystkim każdą uroczystość kończyć okrzykiem: „ellakeen Suomi!”, w tłumaczeniu — niech żyje Finlandja! Kultura tego ubogiego kraju i gospodarność mieszkańców stoją bardzo wysoko: cały układ życia, miasta, drogi, letniska, muzea świadczą o tem wymownie. To tu, nie gdzie indziej, otrzymałem od znanego profesora uniwersytetu w Helsinkach, Mikoli, w pięknym wydaniu.... „Pana Tadeusza” po fińsku. A wszak wpływy polskie w Finlandji były znikome.

Hanko — to jedno z najpiękniejszych letnisk Finlandji. Zjeżdża tu na lato nietylko Finlandja, ale też cała północna Szwecja. Urządzone po europejsku: plaże, wille, hotele, spacerowe drogi — wszystko świadczy o mądrej zapobiegliwości miasteczka, żyjącego wyłącznie z letniego sezonu. Nasze Zakopane nieprędko dorówna tej, nie znanej nikomu na szerokim świecie, miejscinie.

Z Hanko majówkową drogą w szkerach, wśród miliona skalnych wysepek, przeszła „Iskra” do stolicy kraju.

Dowódca i oficerowie statku, rzecz prosta, mieli coniemiarą pracy służbowo-towarzyskiej z wymianą wzajemnych t. zw. komplementów: złociste kapelusze oficerów marynar-

ki, czapki wojskowe co chwila ukazywały się na pokładzie „Iskry”, co chwila wzywał gwizdek załogę na „baczność”, co chwila jakaś motorówka pykała za burtą, potrącając schodki, wiodące na pokład.

Na oku.



Oficerowie i załoga „Iskry” byli nader gościnnie podejmowani w Helsinkach. Poselstwo nasze — p. o. posła, p. Bielski — uczyniło wszystko, ażeby „dzielnym żeglarzom” (czyż polscy żeglarze mogą być nie dzielni?) uprzyjemnić

pobyt w stolicy Suomi (Finlandja). Więc zwiedzanie miasta, przy czem wiele uprzejmości wykazali por. Łaniewski i p. Weinstein, śniadania, obiady, wizyty, rewizyty, przyjęcia u władz wojskowych i marynarki fińskiej, wieczerek taneczny osobno dla podchorążych, osobno dla marynarzy, wreszcie przyjęcie w gościnnym domu pp. kapitanostwa Chodackich — gdzie w miłej atmosferze polskiego domu spędziliśmy ostatni wieczór w Helsinkach. Niezrównanej uprzejmości gospodarzy, a szczególnie drobnej postawy pani domu, którą na jednym z przyjęć prezydent rzeczypospolitej fińskiej zainteresował się, pytając obecnych, co to za „pikuttite” (małe bobo) przybyło na zamek, zawdzięczamy niezapomniane wrażenia przed opuszczeniem gościnnego kraju.



Szkery w Hanko.

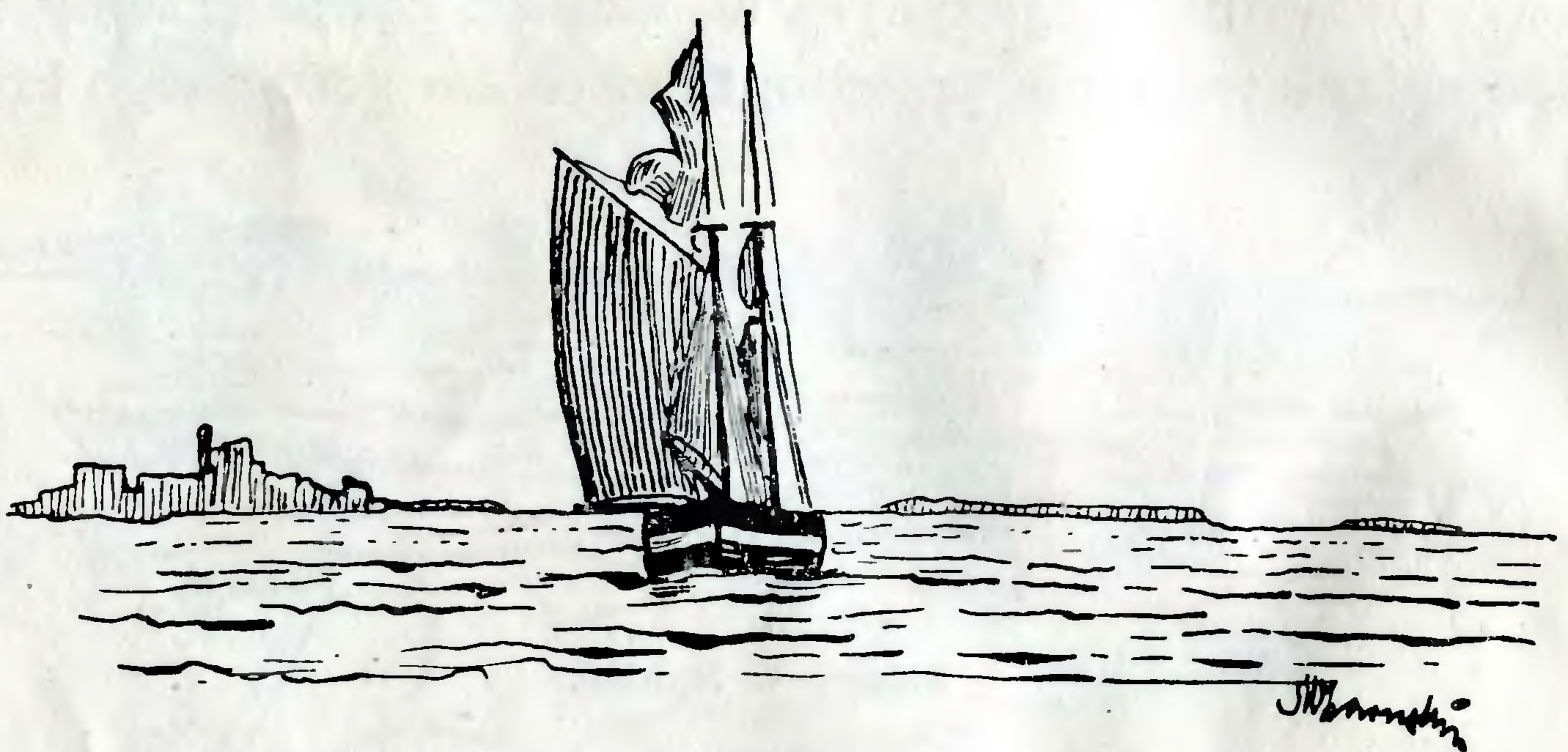
Nawet Finnowie, naród nieskłonny do uniesień, ożywieni byli niezwykle. Powtórzyło się mniej więcej to, co było w Lipawie.

Ja miałem jeszcze konferencję z przedstawicielami prasy, również w towarzystwie admirała Schultza wizyty w miejscowych jacht-klubach: nylandzkim (szwedzkim), szwedzko-fińskim i fińskim. Wszędzie obdarowany zostałem wydawnictwami, a w fińskim — odznaką i banderą klubu. Przy wyjściu naszym z motorówki na brzeg wysepki, na której klub ma siedzibę, na maszcie podniesiono bandery fińską i polską, a wystrzał z moździerza oznajmił nasze przybycie. Piszę o tem dla zaznaczenia, jak fińscy jachtsmeni honorują swych gości.

Jest też tam na co patrzeć!

Jachty, jachty i jeszcze raz jachty, motorówki, łodzie żaglowe... Sześć klubów jachtowych z ogólną liczbą 1.200 — tysiąca dwustu — jachtów w samych Helsinkach. Prawdopodobnie do liczby tej włączone są małe jachciki i łodzie żaglowe, nieprzeto liczba ta imponuje.

Mimowoli nasuwa się porównanie z naszą ojczyzną i jej dorobkiem na tem polu w ciągu dziesięciolecia. Zdawałoby się, że kto żyw, a ma trochę grosza wolnego, w zawody pośpieszy nad brzeg morza, ażeby tam doznać nowych wrażeń nieznanych. I stało się tak rzeczywiście: gromadnie podążono do Gdyni i gromadnie zaczęto moknąć w słonej wo-



W szkerach w Hanko.

dzie; w przerwach spoglądano tęsknym wzrokiem na sine morze, szumiące wiecznie rozgwarem toczących się wałów, albo igrające w tanecznych podskokach u brzegu. Samochody tymczasem terkotały na plaży. I nikomu nie przychodziło na myśl, że jacht morski niewiele więcej od samochodu kosztuje.

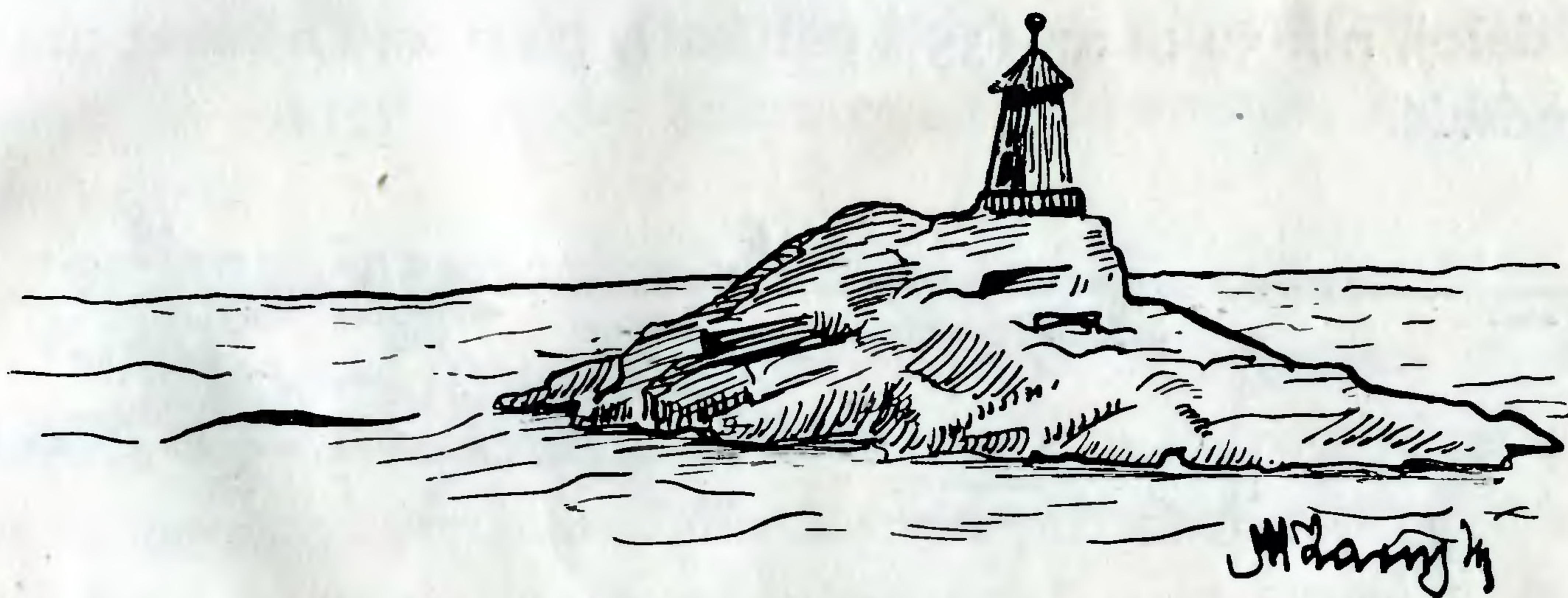
W roku zeszłym Polska posiadała faktycznie trzy jachty, a jeżeli liczyć stary i niezremontowany jacht „Katori-Maru” („sybirskich dzieci”), to cztery. To trochę za mało.

Pisałem już wielokrotnie, że dziedziny t. zw. sportu żaglowego na morzu nie należy lekceważyć, że to jest ważna dziedzina; że przez nią, przez jachting społeczeństwo nasze zbliży się do morza, przestanie się go bać i ukocha.

Jeżeli w nigdy nie kończących się czasach „ogólnej biedy i stagnacji” prosperują automobil-kluby, muszą powstać morskie kluby jachtowe i spełnić swoją misję przełamania nieufności społeczeństwa do morza.

Najstarszy klub helsiński istnieje 60 lat, najmłodszy—16.

W tym właśnie najmłodszym—„Helsińskie Tow. Żaglowe” — podejmowano mię śniadaniem. Że w kraju tym śniadanie składa się z około 20 dań, a piwo nie zawiera alkoholu, nie będę się rozwodził. Powiem natomiast, że wśród gościnnych gospodarzy poznałem dwóch braci pp. Pajunen. Jeden z nich jest szczęśliwym właścicielem jachtu „Lempo I”, a drugi „Lempo II”.



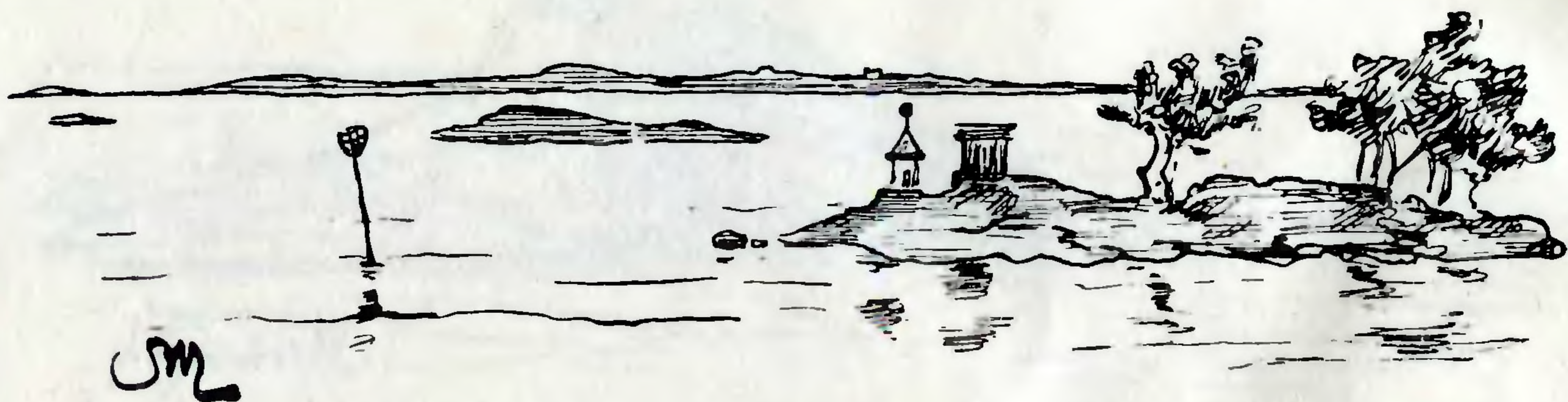
Z Hanko do Helsinek.

Cóż to za Lempo? dlaczego „Lempo”, a nie „Pikku-titte”, albo „Kokoko”? A, bo lempo po fińsku znaczy ukochanie. Żaden z braci nie znalazł lepszego słowa dla wyrażenia uczuć, jakie żywi dla swego okrętu; więc ponumerowali swe ukochania i stąd poszły: „Ukochanie I” i „Ukochanie II”.

Nie zważając na deszcz musiałem zwiedzić, co uczyniłem zresztą z radością, obydwie „Lempa”. Jeden z nich zaledwie przed kilku dniami przybył z Oslo, gdzie był zbudowany. Fińscy jachtsmeni, nie bacząc na to, że mają doskonałe stocznie jachtowe w Obo (pisze się Abo), po fińsku Turku, sprowadzają też jachty z Norwegji, ażeby mieć wzo-ry najnowszych w tym zakresie zdobyczy w ojczyźnie żeglarstwa. Wiatry nie sprzyjały, więc „Lempo II” był w drodze 3 tygodnie. Zachodził tylko do Kopenhagi i Wisby.

Jacht — istne cacko. Nieco większy od „Witezia”, przewyższa go wygodą wewnętrznego urządzenia i brakiem nadbudówek na pokładzie. Minjaturowa bronzowa winda do podnoszenia grota ułatwia manewrowanie żaglem; kajuta przestronna, wygodniejsza niż na „Witeziu”.

Sami bracia jachtsmeni niemniej ciekawi, aniżeli ich jachty: typy w całym znaczeniu tego słowa. Szczególnie jeden z nich, zwany przez kolegów Djabłem, albo Piratem, ponieważ dwa razy wziął „nagrodę piratów”. Treść tego piractwa polega na tem, że każdy klub ma prawo wezwać pirata do zawodów każdej chwili i w każdym miejscu, o ile się dowie, że pirat ze swoim jachtem znajduje się od niego nie dalej, niż 30 m m (55 i pół km), pirat zaś nie ma prawa odmówić.



Z Hanko do Helsinek 15.VI.28.

Średniego wzrostu, raczej szczupły, choć dobrze związany p. Pajunen spogląda szklanemi oczyma na świat poł kątem widzenia swego „Ukochania”. Od 30 lat nie miał niedzieli lub święta (sam jest kupcem i przemysłowcem), którejby nie spędził na morzu. Nieodłącznym „pukko” (nóż fiński) dłubie w swej fajeczce i układa plany nowych podróży, lub rozpamiętywa minione przygody.

Kiedy też my będziemy mieli takich Pajunów!

SPORT MORSKI

„Umarli szybko jadą” powiada przysłowie. Zdaje mi się wszakże, że w pewnych okresach rozwoju społeczeństw żywi jadą szybciej od umarłych.

Istotnie, czy śniło się komu z myślicieli naszych przed laty kilkunastu, że polski naród w dobie obecnej będzie zajęty przede wszystkim kopaniem piłki nożnej? Plakaty, tłum publiczności, dorożki, samochody, policja — a wszystko to z tego powodu, że kilkunastu młodzieńców, pręgowanych w czarne pasy pragnie kopać się przy pomocy wielkiej piłki z młodzieńcami, nakrapianymi w centki czerwone. Albo, że panna Ipsylon, istota drobna, miła, inteligentna i wykształcona jest człowiekiem w dosłownym znaczeniu niebezpiecznym, — że panna Ipsylon jest pierwszorzędną bokserką wagi koguciej, czy piórkowej — nie znam się na tem — i ma zawsze, jako ultima ratio, na zawołanie argument w postaci cnock-outu? Proszę, spróbuj w dyskusji filozoficznej zastosować do takiej metody Sokratesa i udowodnić, że nie ma słuszności.

Czy śniło się to komu?

A jednak to wszystko nietylko ma dźić prawo obywatelstwa, ale jest zupełnie słuszne, jedyne, najważniejsze — kto nie wierzy, niech weźmie do ręki pierwsze z brzegu czasopismo — z tych „najpoważniejszych” — a wnet się przekona, że nie ma pojęcia o życiu, filozofji, nauce i sztuce, a jeśli i to go nie przekonało, no to można... cnock-out?

Nic więc dziwnego, że na pokładzie „Iskry” muszą kwitnąć też sporty.

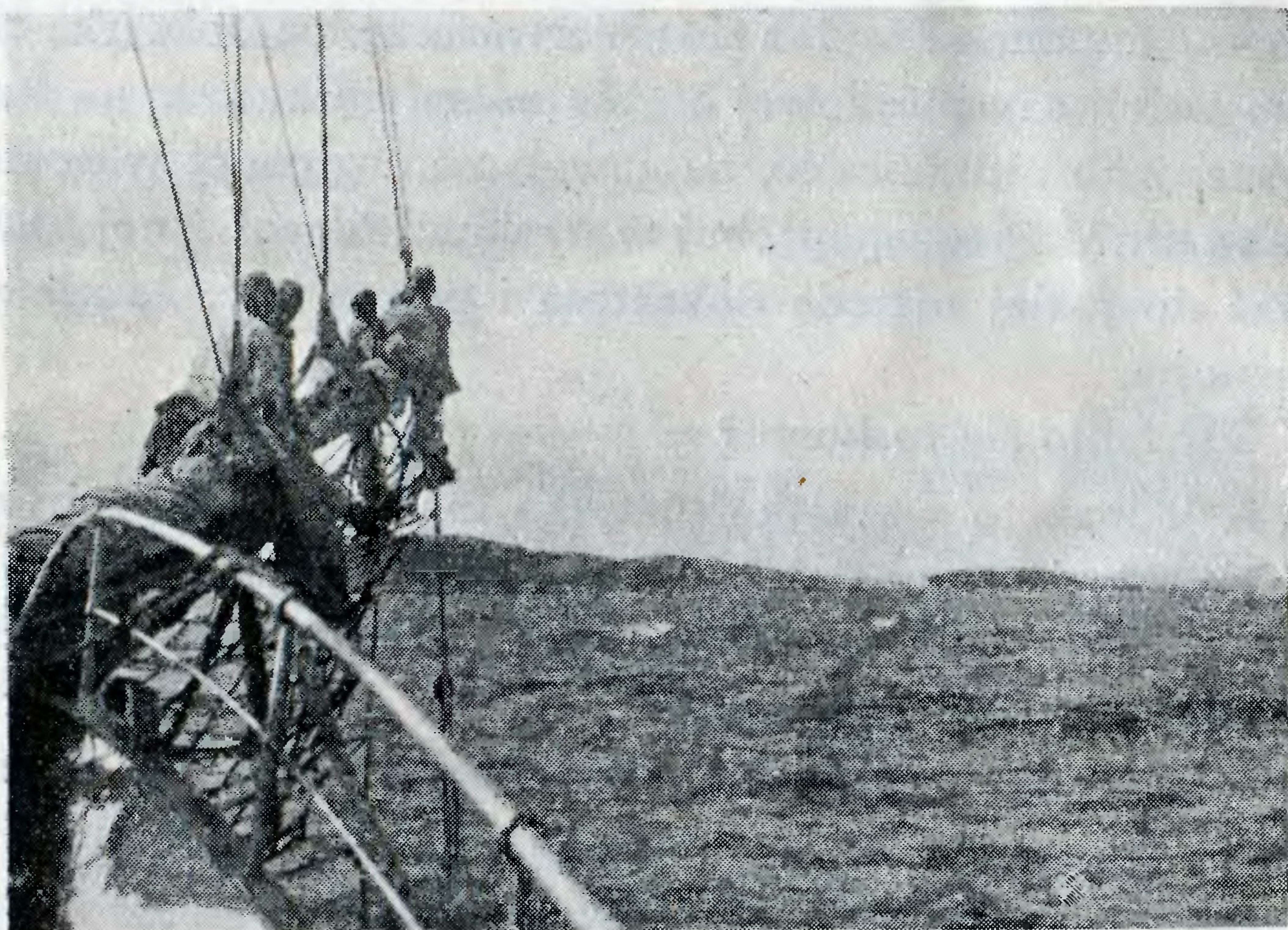
Właściwie kwitnąć one nie mogą, ponieważ zupełny brak miejsca nie pozwala na rozkwit, ale istnieć muszą.

Jest tu jeszcze inny wzgląd, powodujący istnienie ich na „Iskrze”. Mianowicie, że „Iskra” jest statkiem wojennym, a gdzie jest wojsko i młodzież wojenna, tam gry, ćwiczenia i sporty muszą być wysunięte na plan wybitny. Tak było za czasów Cezara, tak jest i za dni naszych. Tylko tu kopać piłki nie można, ani grać w tennisa, bo jak powiedziałem, na pokładzie miejsca odmierzone są na sposób aptekarski — na metry i decymetry: wszystko tu jest zajęte, zatłoczone, zapakowane. Musi być miejsce dla zbiorów, dla wach-

towych, dla lin, talji, bloków, dla utrapionych kontraszkotów, wreszcie dla benjaminka załogi marynarza Rafałka, który przecie z towarzyszami musi od czasu do czasu posiedzieć na pokładzie i omówić ważniejsze sprawy świata.

Więc kwitnie tu innego rodzaju sport: bieg naprzelaj w powietrzu.

Kpt. Lewicki zebrał już podchorążych na pokładzie koło grot-masztu i z notatnikiem w ręku instruuje młodzież. Pod-



Na hukszprycie.

Fot. J. May.

chorążowie, w roboczych z grubego płótna ubraniach, zgromadzeni koło prawej burty, słuchają w skupieniu.

— A trzymać się dobrze, kończy kapitan swe przemówienie, żeby mi tu który nie zwalił się na pokład, bo zaraz do raportu — uważać dobrze!

„Bieg naprzelaj” polega na tem, że podchorążowie po kolei biegną po drabinkach sznurowych od burty na saling (wierzchołek kolumny masztu), tam przesuwają się poza masztem na lewe drabinki i szybko zbiegają na dół.

Cała ta droga powietrzna wynosi około 50 m, bo salingi są na wysokości 20 m, t. j. mniej więcej 5-go piętra domu. Urwanie się z takiej wysokości na pewno zwolniłoby kpt. Lewickiego od konieczności służbowego raportu, albowiem winowajca pierwszej musiałby się zameldować do raportu u Pana Boga, a ten raport, jak wiadomo, jest ostateczny.

Bieg ten morski tem różni się od lądowego, że ma wiele cech wspólnych z gonitwami na dawnych turniejach, mianowicie z gonitwą na ostre: albo pan, albo trup. Jeden chwyt mylny — i dasz nura w powietrze, na twarde żelaza pokładu.

Osobiście lubię te właśnie sporty, gdzie zasada sprawności musi być doprowadzona do najwyższego poziomu, równego zasadzie odpowiedzialności. A odpowiedzialność jest wielka: punktem karnym może być tutaj śmierć albo kalectwo. Męska to gra i rycerska.

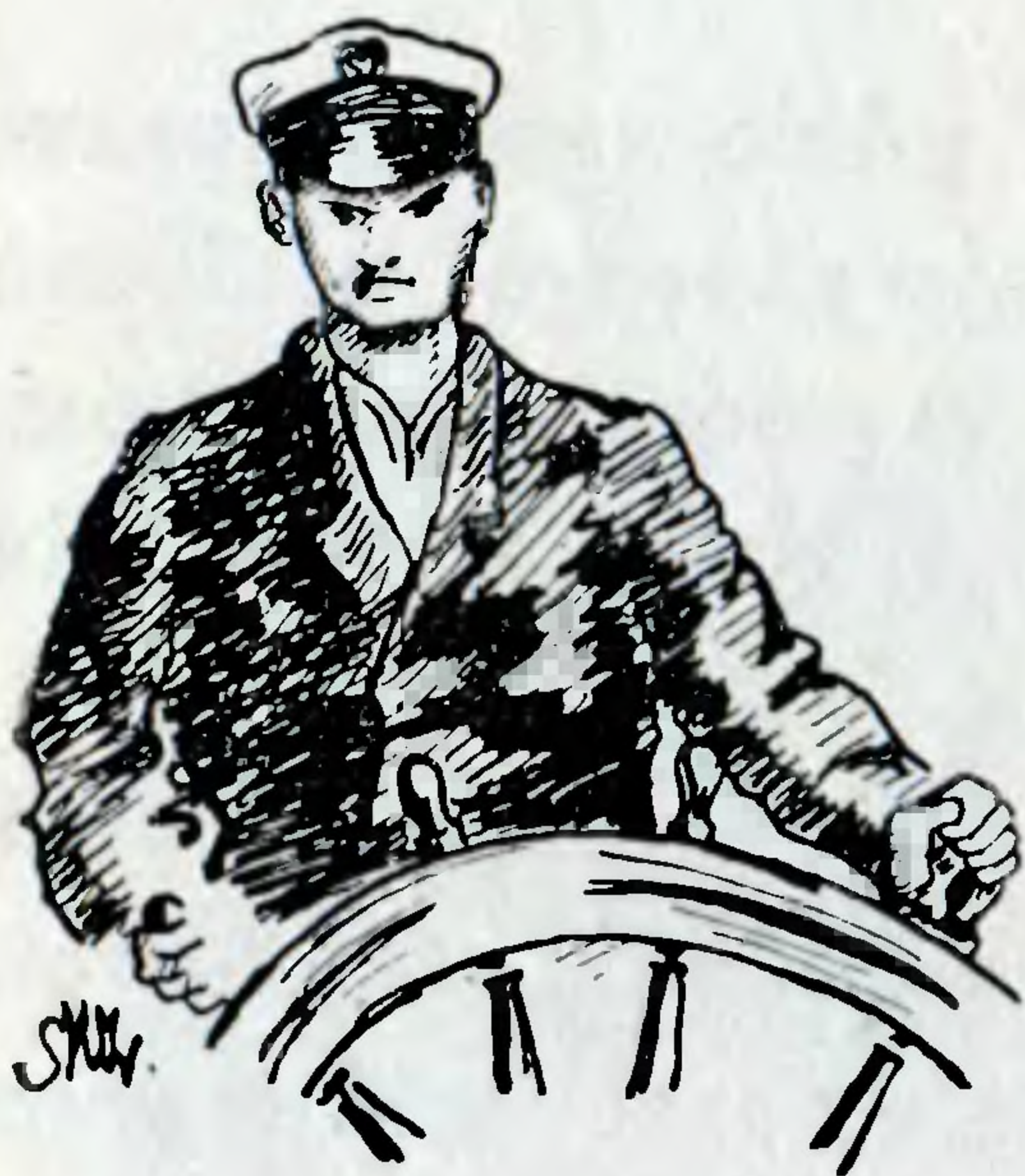
W długoletniej swej pracy nad wychowaniem sportowem młodzieży — na innym terenie, alpinizmu — słowem i drukiem (no, i przykładem) starałem się zaszczepić w młodych ludziach zamiłowanie do poczynąń poważnych, wycieczek niebezpiecznych, których dokonanie wymaga nie tylko odwagi ale i wielkiego opanowania samego siebie. Czyniłem to w głębokim przekonaniu, że tylko tą drogą można wyrobić w młodzieży hart ducha i tężyznę charakteru.

To samo czynię teraz na polu jachtingu morskiego, zachęcając młodzież (i nie młodzież) do żeglugi na morzu otwartem. Dowodzenia moje, że jachtowanie koło brzegów jest właściwie pływaniem po słonej wodzie, ale nie po morzu i że morska żegluga zaczyna się od punktu, w którym brzegi traci się z oczu, nie znalazły dotychczas wdzięcznego echa. Znalazły raczej echo niewdzięczne, gdyż jachty nasze do dziś dnia od brzegów nie odeszły. Nawet przykład szczęśliwego od czterech lat żeglowania po pełnem morzu „Witezia” nie trafił do przekonania naszych jachtsmenów, którzy wciąż wolą kręcić się w zaczarowanym trójkącie: Gdynia,

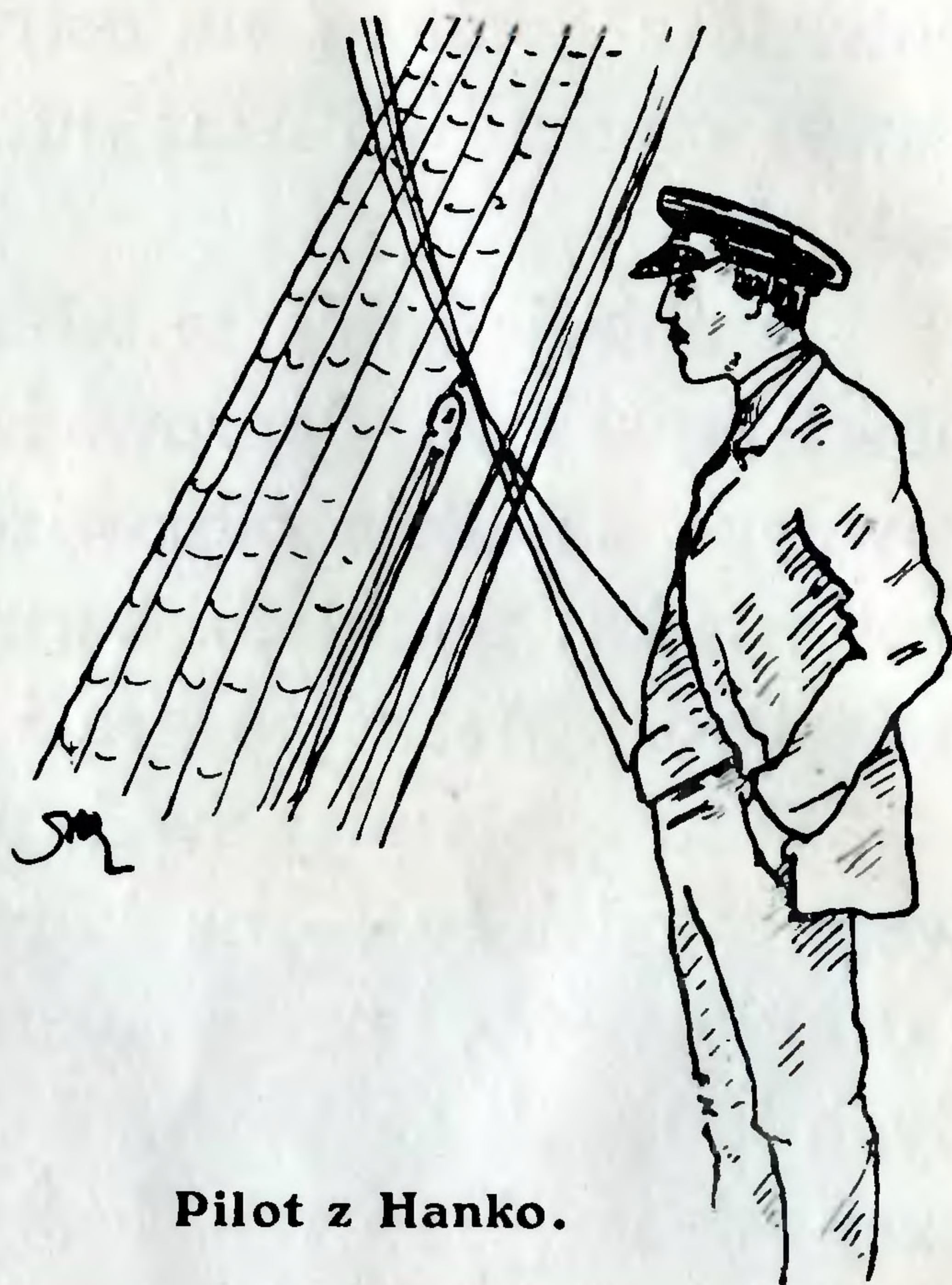
Hel, Gdańsk, niż zmierzyć się z wiatrem i falą na morzu otwartem.

Z lubością też patrzyłem na rycerską grę podchorążych. Biegną „na czas”.

Kpt. Lewicki ze stoperem w ręku odlicza: raz, dwa, trzy. Na: trzy, zawodnik skacze z pokładu na burzę, poczem szybko przebiera nogami po wyblenkach (szczeblach) drabiny linowej, wspinając się coraz wyżej ku salingowi.



Bosman Sobczyk.



Pilot z Hanko.

Wanty i cała drabina dygocą jak w febrze. Od czasu do czasu noga biegnącego trafi w próżnię zamiast na linkę i następuje krótkie opóźnienie.

Już jest na salingu. Już przerzucił się na lewą stronę i zsuwa się szybko po wantach, obejmując je jak konia nogami; już biegnie po drabince na dół.

Zdyszany zeskakuje z burty na pokład.

Stop!

Ile?

— Pięćdziesiąt dwie sekundy. Dobrze. Następny.

Znowu drżą drabinki, podczas gdy koledzy z natężeniem śledzą każdy krok zawodnika, dyskretnie dzieląc się uwagami.

— Nie daj się, Stasiu, nie daj! trzymaj się za powietrze! słychać okrzyki wydawane półgłosem.

— Podchorąży Jankowski!

— Jestem!

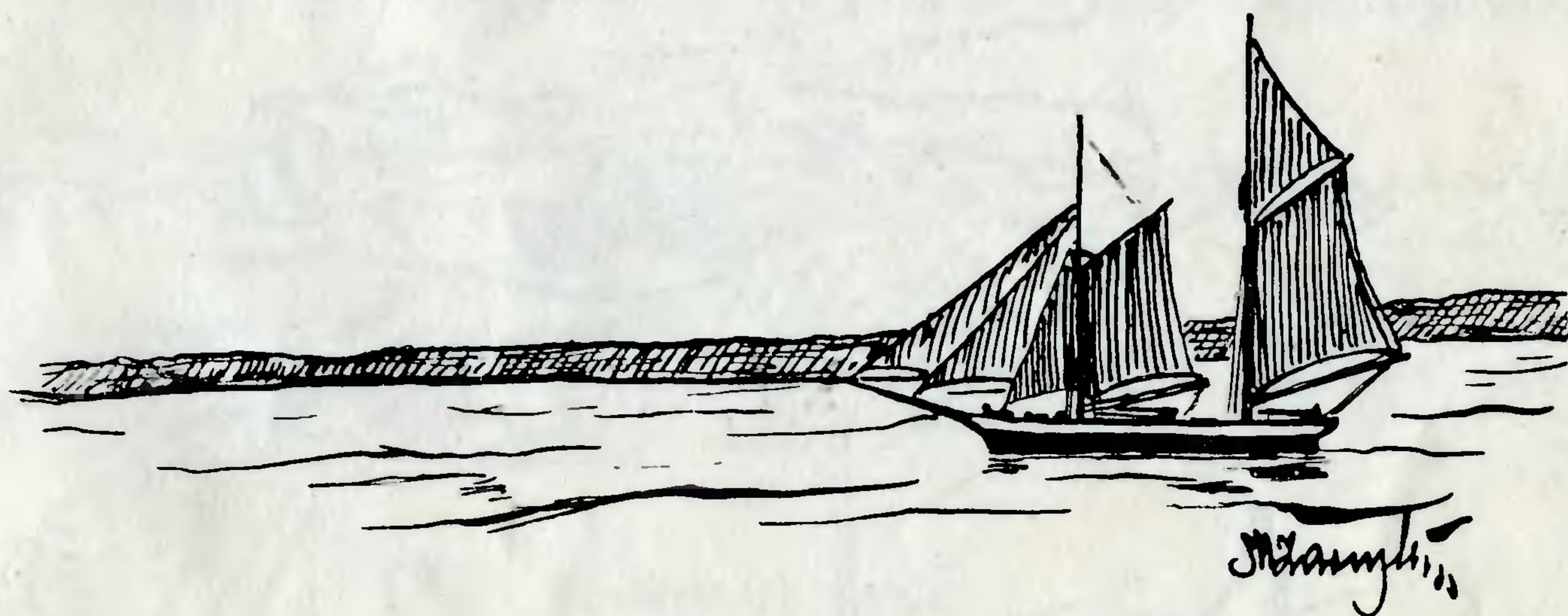
Podchorąży Jankowski stoi już u burty.

Małego wzrostu, związany w sobie, ze skupieniem w twarzy czeka komendy: trzy. Podpinę od czapki założył pod brodę, żeby mu jej wiatr na wyżynie nie strącił i słucha.

— Trzy!

Jednym skokiem był już na wysokiej burcie i poszedł.

Dobrze biegnie. Sprawnie, szybko, ani razu nie chybił na szczeblu drabiny; znać, że to jeden z najlepszych.



Śmignął tylko za masztem, przerzucając się z jednej drabinki na drugą i już biegnie na dół.

Nogi migają jak szprychy rozpędzonego koła.

Skok — i stanął spokojnie na pokładzie lekko zdyszany.

— Czterdzieści dwie sekundy!

Czas okazał się najlepszy.

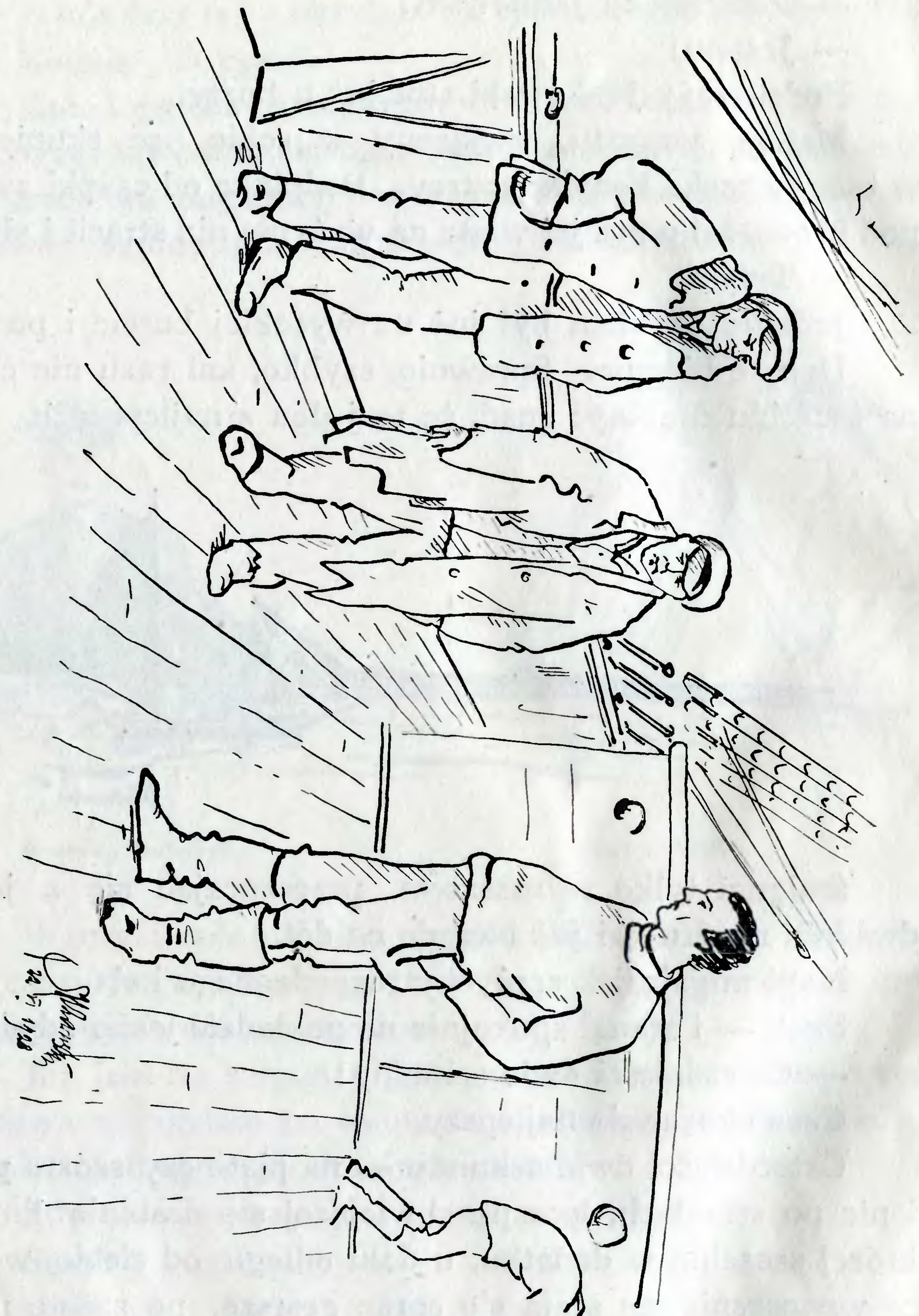
Czterdzieści dwie sekundy — na piąte czy szóste piętro i nie po schodach, lecz po chwiejącej się drabinie linowej, której szczeble w dodatku, u dołu odległe od siebie, w miarę wznoszenia się stają się coraz gęstsze, na szóste piętro i zpowrotem, — to czas bezwzględnie doskonały.

Mniejsza o czas: to sprawność marynarska doskonała.

Aplauz kolegów i pochwała kapitana były nagrodą za sprawność dla podchorążego Jankowskiego.

Gonitwa na ostre skończona i podchorążowie zadowoleni rozchodzą się do swych zajęć.

Przemysłowcy.



R A F A Ł E K

Tak już od czasów patriarchy Abrahama złożyło się życie ludzkie, że każda rodzina ma swego Benjaminka.

I jeżeli tak jest na lądzie, gdzie trudniej wszak o utrzymanie więzi patryjarchalnej, to tem bardziej powinno być na morzu.

Łatwo było Abrahamowi przy pomocy zakrzywionej i bardzo dużej laski wpoić w członków swej pasterskiej rodziny poszanowanie dla własnego autorytetu; przekonać najbardziej nawet wątpiących wnuków i prawnuków, że słusność zawsze jest po jego stronie: mieszkali wszyscy w jednym lub kilku namiotach, razem paśli i doili owce, widzieli się wzajem od świtu do świtu. Jeżeli który kichnął, cała rodzina odpowiadała chórem: na zdrowie.

Ale dziś warunki współżycia zostały zupełnie zmienione: jeden z członków rodziny dojeżdża właśnie samochodem



Rozbitki 21.VI.1928.

do Bielan, zaś drugi lub druga w tym samym czasie w kinie „Eldorado” zachwyca się „Czarem nocy weneckiej”, podczas gdy sam Abraham w wytartym tużurku, z okrągłymi okularami na nosie mozoli się przy biurku, ażeby w jakibądź sposób dostosować kłójące się ze sobą pozycje: „debet” i „credit” w celu ich zbilansowania.

Jakże tu podtrzymać zachwiany nieco autorytet? Najdłuższa laska nic nie pomoże.

A jednak rodzina istnieje. Abraham, który dzisiaj nazywa się „Tatuś”, chrząka autorytatywnie i wydaje nieodwołalne decyzje, chyba, że stosunki rodzinne zmuszą go do czegoś wręcz przeciwnego. Wówczas teoretycznie umywa ręce i idzie na bombkę piwa do baru, nie zapomniawszy uprzednio na znak swej niewinności wznieść oczy ku niebu.

Inaczej jest na morzu, zwłaszcza na tych prawdziwych okrętach, poruszanych nie ogniem i parą lub przytkami cuchnącej nafty, lecz w taki sam sposób, jak za owych dobrych czasów — przy pomocy swobodnego wiatru, tego samego, który był ongiś, jest i będzie.

Tu rodzina jest stale pod jednym namiotem: pod pokładem lub na pokładzie, ale zawsze w kupie. I jeżeli Abra-



Rafałek.

hamowi — w tym wypadku nazywa się on kapitanem — mającemu w swej pieczy namiot długości jednej czwartej kilometra, pod którym mieszka 3 tysiące ludzi o różnem zabarwieniu skóry i duszy, trudniej jest zachować czystość pasterskiej tradycji, kapitanowi żaglowego okrętu przychodzi to o wiele łatwiej. Chce, czy nie chce — musi on sympatyczne oblicza swych dzieci i wnuczków codziennie

oglądać, a nawet stwierdzić czasem z przykrością, że jedno z nich ma dzisiaj oczy rozstawione ukośnie, a drugie spuchło od alkoholu.

Kapitan żaglowego statku nie posiada wprawdzie długiej laski, posiada jednakże autorytet, a taki niedoświadczony wnuczek, któryby tę prawdę podał w wątpliwość, rychłoby się o swoim błędzie przekonał.

Tak jest. W naszych czasach ogólnego pomieszania pojęć tradycje patryarchalnego ustroju najżywsze są jeszcze na morzu.

Każda rodzina ma swego Benjaminka. Ma go również i „Iskra”.

Benjaminkiem załogi jest marynarz Józef ...ski, zwany na okręcie Rafałkiem. Dlaczego Rafałkiem, a nie Bonawenturą, to jego już tajemnica.

Lubią go wszyscy: marynarze, podchorążowie, starszyzna, a nawet raz bosmanmat Gwiazdziński, widząc jak Rafałek uwija się na wierzchołku masztu, raczył go ostrzec: „ty, głuptaku jakiś! trzymaj się dobrze, jeszcze spadniesz tam z tego masztu”.

W słowach tych nie było nienawiści albo pogardy, przeciwnie: szczerą troską, ażeby Rafałkowi nie stała się krzywda.

Tak samo w radzie, ażeby Rafałek nie kładł się „jak krowa na burcie”, bo to niedozwolone, nie było wcale aluzji do powierzchowności Rafałka lub jego podobieństwa do krowy, tylko uwaga ojcowska o zachowaniu przepisów wojskowych.

Sama powierzchowność Rafałka wyróżnia go wśród innych, bez przesady rzecz można, jest niepowszednia.

Małego wzrostu, najniższy z załogi, posiada ręce i nogi, podobne do sękatych pni kosówki tatrzańskiej: gdy trzyma, zakasawszy rękawy, grubą linę w rękę, niewiadomo, gdzie kończą się węzły liny, a zaczynają się mięśnie. Bicepsy Herakla wobec Rafałka nikomu zaimponować nie mogą,

a pierś... chyba jedna Cybela, nieheblowana wcale przez wymagania mody, mogłaby się z nim porównać. Słowem — uosobienie potężnej siły i zdrowia. Chodzi Rafałek poza służbą w wysokich aż do bioder gumowych butach, co czyni małą jego postać jeszcze bardziej imponującą.

Ten to Rafałek zgłosił się raz był do lekarza „Iskry”, majora Szymkiewicza, prosząc o poradę, ponieważ czuje się „słaby na piersi”. Doktor o mało sam nie zasłabł ze śmiechu, zbadał go jednak dokładnie i przepisał świeże powietrze. Recepta okazała się świetna i już po paru dniach Rafałek wyzdrowiał zupełnie.

Przedtem był on ordynansem dowódcy. Któregoś dnia jednak stanął do raportu i prosił posłusznie o lżejszą służbę: szklanki pękały mu w palcach, talerze same spadały ze sto-



Dagerort.

łu, nie mógł sobie z całym tym kramem dać rady i zmęczył się. Został więc przeniesiony do pokładowej załogi.

Teraz Rafałek pełni lżejszą służbę: dźwiga centnarowe żagle i łańcuchy, ciągnie fały i szkoty, aż maszty się uginają, albo moknie na deszczu i chwali sobie tę służbę. Przy tem człowiek przynajmniej się nie zmęczy.

W tej chwili właśnie Rafałek na wysokości 20 m nad pokładem przygotowuje for-topsel do rozwinięcia.

Kolumna masztu przedniego na „Iskrze” jest właściwie stalową rurą, której konstruktor przeznaczył zarazem rolę komina, odprowadzającego dym z kuchni.

Rafałek cały sadzą umorusany kręci się tam, u wylotu komina, prychając i rozmazując rękawem sadze po twarzy, przesuwa się z jednej strony masztu na drugą, usiłując uchylić się od nieznośnego dymu, którym wiatr obraca na wszyst-

kie strony i żadną miarą nie może znaleźć sobie dogodnego do pracy miejsca.

Obserwujemy wszyscy z pokładu jego ruchy i żalujemy Rafałka.

Skończył wreszcie odwijanie sejzingów i czeka, aż wszystko będzie gotowe na dole. Dym w dalszym ciągu dokucza Rafałkowi i gryzie go w oczy.

Widzimy, że Rafałek wspina się wyżej... pytanie: poco? Tam już wszystko zrobione.

Zagadka po chwili wyjaśniła się: Rafałek wdrapał się wyżej, nachylił się i usiadł na głowicy masztu, zatykając własną swoją osobą wylot obrzydliwego komina. Poradził sobie.

Co na to powiedział kucharz Ludziejewski, gdy mu dym zaczął wracać do kuchni, nie wiem.

Myśmy wszyscy zgodnym chórem śmiechu wyrazili uznanie dla pomysłowości Rafałka.

Sam on jednak zachował należyłą powagę i siedział w dalszym ciągu — teraz już w czystym powietrzu — na wierzchołku m... zem król na tronie.

INEK DO WISBY

Wyloty staroświeckich dział Kruppa patrzyły martwemi oczami swoich czeluści na białą „Iskrę”, gdy przesuwała się ona wzdłuż skalistych brzegów wysepki Grahara i zdały się dumać nad zmiennościami losu. Na prostej linii wału wyglądały jak rząd karaluchów, wpełzły z podziemi, ażeby zobaczyć nieznane im dziwo: biały okręt wojenny pod polską banderą. W niemem osłupieniu zastygły, nie mogąc ruszyć się z miejsca.

Sweaborg i Grahara za carskich czasów to były fortece, strzegące dostępu do wrót potężnego imperjum, a dziś — pokryte rdzą zapomnienia działa ich służą za ozdobę romantycznych rumowisk. Prawda, tam i ówdzie świecą długie

żądła dział nowoczesnych, ale te zwrócone są w inną już stronę.

Morze burzyło się mocno.

Dął zimny wiatr wschodni, gdy „Iskra”, zwinawszy główne swe żagle, pod jednym bryfokiem i kliwrami kiero-



„Iskra” w Wisby.

Fot. J. May.

wała się środkiem zatoki Fińskiej na morze otwarte. Pilota wysadziliśmy na latarni pływającej Arensgrund. Brzegi znikły już z oczu. Wzburzone morze toczyło czarnokobaltowe swe fale w przestrzeń, gdzieś, ku dalekim brzegom Szwecji i szumiało pianami spadających grzebieni odwieczną

pieśń o swobodzie i mocy niczem nie okiełznanej. Zbliżał się wieczór dnia pochmurnego.

„Iskra” majestatycznie chwiała się swemi trzema masztami, to wznosząc dziób wysoko ponad kotłujące się welny, to pogrążając go w pianach.

Stamtąd, z ostro zakończonego dzioba, gdzie stał wachtowny „na oku”, doleciał głos przeciągły, zagłuszany szamotaniem się wiatru:

— Na kursie łódź rybacka!...

Istotnie, wprost przed nami dostrzegliśmy punkcik, który co chwila znikał w falach i znów wyskakiwał na osędziały ich grzbiety.

Łódź rybacka... na pełnem morzu? skąd? Wydało się to mało prawdopodobne.

Punkcik rósł i wydłużał się coraz bardziej. Już widać, że to łódź bez masztu i wiosła... widać w niej ludzi—trzech... czterech. Machają rękami, czapkami. Może ostrzegają, że tu wyrzucili swe sieci? Na pełnem morzu tego nie bywa... Nie! proszą o ratunek... Tak, tak.

Na pokładzie „Iskry” rośnie zainteresowanie, toczą się rozmowy, domysły.

Nagle, gdy łódź była już o 400 m przed dziobem, ujrzeliśmy ze zdziwieniem, że ludzie szybkimi ruchami zaczęli wyrzucać do morza jakieś duże przedmioty jeden za drugim. Najwidoczniej śpieszyli się, żeby pracę swoją doprowadzić do końca. Znowu niewiadomo co: rybacy, zarzucający sieci do morza? Szaleńcy jacyś, udający rybaków na środku morza, czy upiory na takiejże jak oni łodzi upiornej?

Ludzie skończyli pracę i znowu zaczęli wymachiwać rękami... proszą o pomoc, przygotowują linę, by podać na okręt...

— Lewo ster! tak trzymać! brzmi dla sternika komenda.

„Iskra” kieruje się o kilka metrów od łodzi, która stoi na miejscu, rzucona jak piłka przez nadbiegające wały.

Śmignęła rzutka (cienka lina), podana na łódź wprawna ręką marynarza z „Iskry” i ludzie w szalupie ją uchwycili. Gorączkowo wiążą do niej swą linę, którą „Iskra” przyjmuje na pokład. Dziesięć, dwanaście rąk chwyta jej koniec i oto szalupa jest już za rufą okrętu: łódź motorowa — silnik nieczynny.

Z burty „Iskry” węzowym ruchem zsuwa się „jakóbka”. To drabinka linowa, służąca do wchodzenia na okręt na wzburzonym morzu. Po takiej drabince ongiś Jakób wchodził we śnie do nieba.

Ludzie obwiązują się podanymi im linkami i jeden za drugim z trudem wydostają się na pokład „Iskry”.

Co za ludzie? Nie rybacy — widać to od pierwszego rzutu oka. Twarze zmęczone, podrapane, ubrani rozmaicie; przypominają tych „trzech cywili” z żołnierskiej piosenki, którzy mieli „gęby podrapane, włosy jak badyli”. Tylko ci mówili — niestety — w mało znanym, bo fińskim języku. Żadnego innego nie znali.

Sprawa jednak wyjaśniła się szybko: z pomocą przyszedł tu międzynarodowy wolapück gestów i oderwanych słów ze wszystkich języków świata, tak dobrze znany marynarzom.

Byli to przemytnicy alkoholu. W Finlandji obowiązuje bezwzględny zakaz sprzedaży alkoholu. I oto przesącza się on szkerami drogą nieurzędową — podobno w znacznej nawet ilości.

Nasze zuchy wiozły spory, jak na ich liche statek, ładunek cennego tego trunku, bo 700 litrów. Niestety chcieli, że silnik zatrzymał się raptem, jak koń znarowiony i ani rusz z miejsca. Działo się to na 23 godziny przed momentem, gdy dostrzeżono ich z „Iskry”. Fale rosły z każdą godziną i pędziły ich coraz dalej na pełne morze. Byliby zginęli, gdyby przypadek nie zrządził, że „Iskra” natknęła się na nich. Corpus delicti spoczął na dnie morza. Zgłodniali,

wymęczeni morską chorobą dostali się szczęśliwie na jej pokład. Nasi mechanicy zeszli do motorówki przemytników i po dwugodzinnej pracy silnik naprawili.

Zbliżyliśmy się właśnie do latarni morskiej Porkala-Kalboda.

Cóż było robić z tymi pasażerami? Zaopatrzone ich w benzynę, oliwę, wodę i żywność i radzi, że nie pojedą z nami do Wisby, wsiedli do swego statku i szparko ruszyli w kierunku światła latarni.

Po chwili szarość białej nocy wchłonęła ich w siebie.

Morze zaczęło się uspokajać.

Następnego dnia byliśmy już na wodach estońskich.

Po południu zarysowały się niskie brzegi wyspy Dagö, a przed wieczorem mijaliśmy już przylądek Dagerort. Jest to punkt zwrotny dla okrętów, kierujących się na południe.

Koło latarni pływającej Neckmangrund, stojącej na skraju ogromnej mielizny, widzimy ruch jakiś: duży parostatek, koło niego parę holowników oraz kilka mniejszych i większych żaglowców. To znany i typowy obrazek. Jakiś „kargo” (towarowiec) pomylił tu drogę i gruntownie wlaźł na mieliznę: leży teraz jak martwy wieloryb. Małe żaglowce przyjmują z niego ładunek. Jeżeli nie przyjdzie wielka fala, zapewne da się go uratować, w przeciwnym razie powiększy grono „martwików” (marn. „wraków”), a znaczek na mapie, wyobrażający okręt, wzniesiony dziobem do góry, pozostanie na długie lata pamiątką miejsca jego wiecznego spoczynku. Nie przez sentyment, ale jako ostrzeżenie dla innych okrętów, ażeby nie rozbiły się o niego, jak o skałę podwodną.

Trzeciego dnia żeglugi w nocy obeszliśmy szwedzkie wyspy Gotska-Sandö po stronie północnej i ruszyliśmy wprost już do Wisby, stolicy Gotlandu, gdzie stanęliśmy następnego dnia o godzinie piętnastej.

P O W R Ó T

Dwa dni postoj w stolicy Gotlandu minęły niepostrzeżenie. Wisby — niegdyś główna siedziba gotlandzkich wikingów, za czasów średniowiecza bogate miasto hanzeatyckie, dziś nęci przybysza przede wszystkim urokiem malowniczego położenia i bogactwem przepięknych swych ruin. Całe niemal otoczone jest doskonale zachowanymi potężnymi murami i licznymi obronnymi basztami.

Oficerowie, jak zwykle, czas mieli zajęty wzajemnym „komplementowaniem” się z miejscowymi władzami: co chwila czapki wojskowe albo stosowane kapelusze chwiały się na pokładzie „Iskry”, ktoś wstępował na schodnię, albo z niej schodził.

Marynarze i podchorążowie rozbiegli się po mieście grupkami i błyskawicznie pozawierali znajomości; podchorążowie nawet zdobyli sukces sportowy, bijąc w tenisa swych rówieśników i rówieśniczki szwedzkie. To też przy odejściu „Iskry” pożegnaniom i wymianom adresów nie było końca, a piękne „frücken” długo jeszcze stały na molo, gdy „Iskra” gubiła się we mgle porannej. Nawet oficerowie, w nagrodę za uprzejme oprowadzenie po okręcie jakiegoś angielskiego towarzystwa, dostali od jednej z „miss” upominek w postaci bukietu z nawieszonymi na nim, dobrze odżywionymi celuloidowymi aniołkami, ale bez skrzydeł.

Dwudziestego siódmego rano „Iskra” była już w drodze.

Przez parę godzin mgła dosyć gęsta kryła tajemnicę morza, ale już przed południem silny wiatr ją rozpędził i zmusił „Iskrę” do refowania (zmniejszenia powierzchni) żagli. Żagiel bezan zwinięto zupełnie. Fale burzyły się coraz mocniej. Zanosilo się na pogodę sztormową.

Sztorm — to nie jest to samo co burza. Z pojęciem burzy związane są u nas ciemność, kłębiące się chmury z błyskawicami i piorunami, tumany kurzu a potem ulewa. Na morzu obraz ten nosi międzynarodową nazwę szkwału. Sztorm

zaś najczęściej odbywa się przy szarym albo zamglonym firmamencie, chociaż bywają sztormy pod błękitem pogodnego nieba.

Pamiętam jeden sztorm, którym zabawialiśmy się przez siedemnaście dni i nocy pod promieniami zwrotnikowego słońca, a tylko w ciągu pierwszych dni kilku mieliśmy burzę z chmurami i piorunami; potem już niezmiennie świeciło jasne słońce, w nocy zaś niebo iskrzyło się gwiazd mirjadem, podczas gdy nam pod naporem wichru pryskały żagle na strzepy, a okręt, cały nurzając się w pianach skłębionego oceanu, kładł się na boki do granic ostatnich.

W nocy „Iskra” sztormowała już według zasad tej sztuki: wznosiła dziób wysoko ponad spienione grzbiety fal, uderzała w nie ostrzem swej sztaby, rozcinając nadbiegające wały na potężne fontanny, to znów dygotała jak żywa, gdy ściana wodna przesuwała się wzdłuż jej burty, przewracając się ostatecznie na pokład. Dudniły kroki śpieszącej to tu, to tam wachty, przesuwały się wzdłuż burt pojedyncze postacie marynarzy w ziujdwestkach i winceradach, objając się o burty i ściany kabin nadpokładowych. Wiatr szumiał w żaglach i gwizdał na talrepach żelaznych (ściągaczach), jak na fletniach morskich. Przedziwne melodje umieją wygrywać owe ściągacze: jeżeli wsłuchać się dobrze w te śpiewy solistów na tle ogólnej harmonji huczącego morza, można otrzymać wrażenie najwspanialszej, ale nie oddanej jeszcze przez nikogo opery, w której artystami są nieposkromione żywioły.

Tylko na żaglowym okręcie, który jak duch przesuwa się pomiędzy wodnemi wzgórzami, można rozkoszować się czarami owej pytagorejskiej opery morza.

Zapobiegliwy wujaszek okrętu, st. bosman Trapszyc nie zapomniał starym zwyczajem poprzeciągać lin nad burdami, ażeby czasem który nie skoziółkował za burtę. W nocy, w taką pogodę okrzyk: „człowiek za burtą!” oznacza właściwie to samo, co „requiescat in pace”. Choćby mu

dziesięć kół ratunkowych rzucono, nikt takiego biedaka nie znajdzie w skotłowanych pianach, nikt nie usłyszy jego wołania: chóry morza są bezlitosne, a potężniejsze od wszystkich chórów świata. Bosman Trapszyc wie o tem, bo służył jeszcze w carskiej flocie na Dalekim Wschodzie.

Tłukliśmy się w ten sposób przez cały boży dzień pomiędzy Oelandem a Gotlandem, usiłując iść przeciw burzy i zaledwie koło godziny 22 oderwaliśmy się od Gotlandu, ale w takiej odległości, że nie widzieliśmy wcale potężnej latarni morskiej na Hoborgu, południowym przylądku wyspy.

Tu właśnie dwa lata temu przebyłem na jachcie „Witeź” cudowną w swej grozie noc piorunową, połączoną ze zwrotnikową wprost ulewą, przez którą malutki jacht prze-darł się szczęśliwie ku zatoce Burgswiku. Biały jacht z białymi żaglami, przemykający się pomiędzy atramentowemi wzgórzami wodnemi, oświecłanemi co chwila błyskami trzaskających piorunów, naprawdę, to obraz, dla zobaczenia którego warto było płynąć do Gotlandu i zmoknąć.

Nowy dzień przyniósł nam reakcję po wyładowaniu energii morza: falę nieznaczną, niebo brudne i zamazane, cały świat zakapany. Ten nastrój udzielił się „Iskrze”, która wlokła się ospale w kierunku południa. Por. Kwiatkowski pod wieczór upewniał nas, że jesteśmy już w 17 milach od ojczystych brzegów: tajemnicę tę zwierzyły mu jego logi i sondy, któremi ustawicznie wystukiwał dno morza, robiąc niemały ruch na pokładzie.

Jakoż istotnie niebawem wynurzyła się z wody latarnia morska Jastarnia, a wkrótce potem ciemna wyspa wzgórza i latarnia Helu.

Późnym wieczorem przerobiono jeszcze żaglowy manewr „legnięcia w dryf” i alarm: „człowiek za burtą”. Pretekst do ostatniego alarmu dała jakaś skrzynka drewniana, samotnie pływająca na wodzie. Podchorążowie spisali się świetnie: w parę chwil po alarmie szalupa pod dowództwem por.

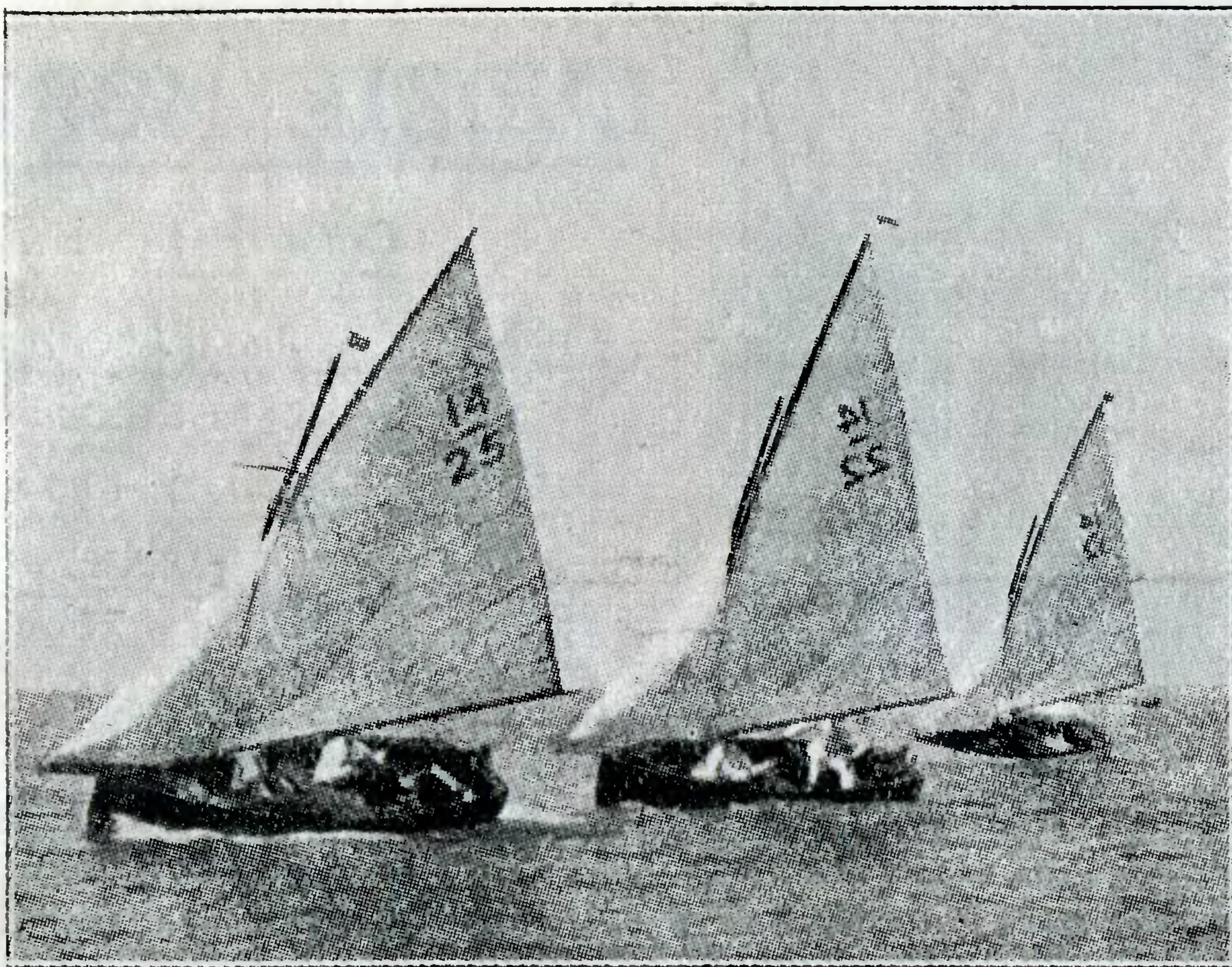
Salamona już mknęła ku owej skrzyni, wiosła wyginały się jak sprężyny i tonący „człowiek” został triumfalnie do szalupy wciągnięty.

Dnia 30 czerwca o g. 7 rano zgrzyt łańcucha spadającej kotwicy oznajmił, że „Iskra” ukończyła pierwszą swą podróż i stanęła szczęśliwie na redzie portu wojennego w Gdyni.



TEGOŻ AUTORA

1. „Z NADSONA” — wybór poezyj. Archangielsk. Skł. gł. Warszawa, Gebethner i S-ka.
2. „SONETY MORSKIE”. Wyd. 2-gie. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
3. „WSPÓŁCZESNA ŻEGLUGA MORSKA”. Wyd. 2-gie. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
4. „NA MORZACH DALEKICH”. Wyd. 3-cie. Warszawa. Wydawnictwo M. Arcta.
5. „ŻAGLOWYM YACHTEM PRZEZ BAŁTYK”. Warszawa. Wydawnictwo Yacht-Klubu Polski.
6. „NA POKŁADZIE „WITEZIA”. Warszawa. Wydawnictwo Yacht-Klubu Polski.
7. „NA YACHCIE „WITEŻ”. Warszawa. Wydawnictwo Instytutu Wydawn. Ligi Morsk. i Rzecznej.
8. „MOJA CZWARTA NA „WITEZIU” PODRÓŻ”. Warszawa. Wojsk. Inst. Nauk. Wydaw. w druku.
9. „TATRZAŃSKIE OCHOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE, jego organizacja, dzieje i wyprawy ratunkowe”. Warszawa, Wyd. M. Arcta.
10. „NA BEZDROŻACH TATRZAŃSKICH”. Warszawa, Wydawnictwo M. Arcta.
11. „PODREČNIK NARCIARSTWA”. (H. Bobkowski, M. Zaruski). Kraków. Skł. gł. Gebethner i S-ka).
12. „PRZEWODNIK PO TERENACH NARCIARSKICH ZAKOPANEGO I TATR POLSKICH”. Warszawa. Wyd. 2-gie Wojsk. Inst. Nauk. Wydaw. w przygotowaniu.
13. „TATRZAŃSKI TELEGRAF WZROKOWY”. Wydawnictwo Tatrzańsk. Ochotn. Pogot. Ratunk. Kraków. Skł. gł. Gebethner i S-ka.
14. „NAUKA JAZDY KONNEJ” (wojsk.). Warszawa. Wydawnictwo S. K. W.
15. „RZĄD KOŃSKI”. (M. Zaruski, E. Mecnarowski), (wojsk.). Warszawa. Wydawnictwo S. K. W.
16. Szereg artykułów z dziedziny żeglarstwa w Wielkiej Encyklopedji Ilustrowanej, której przez kilka lat był współpracownikiem.
17. Szereg artykułów p. t. „Z TATR”, w „Słowie Polskiem” i „Zakopanem”, między innemi „LAWINY ŚNIEŻNE W TATRACH”.
18. Szereg prac literackich i poezyj w licznych czasopismach.



LUDWIK SZWYKOWSKI

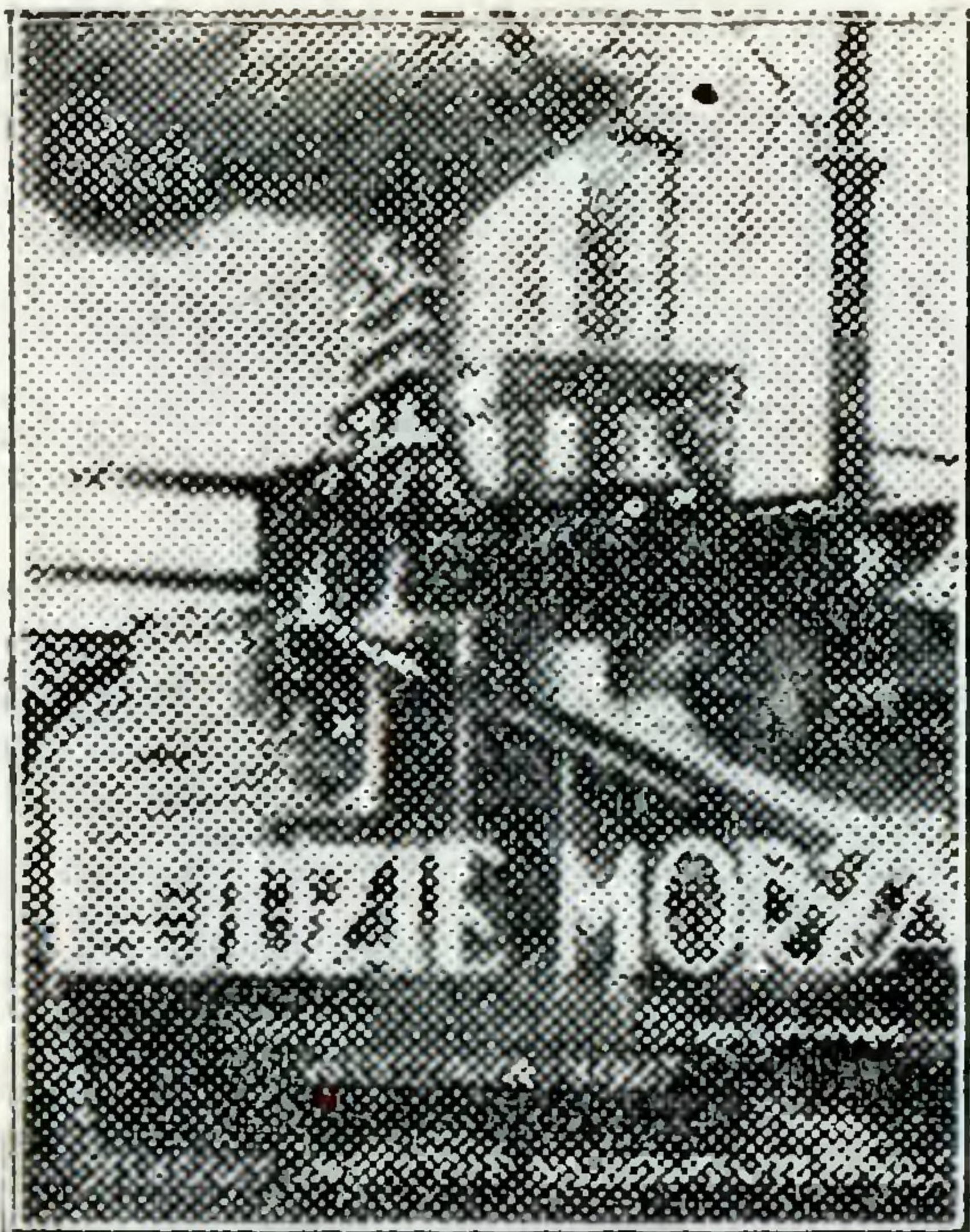
KRÓTKI

PODRĘCZNIK ŻEGLARSKI

TOMIK 6 i 7 BIBLIOTECZKI SPORTOWEJ

CENA 1.50 ZŁ.

PRACA TA JEST ZBIOREM WIADOMOŚCI PRAKTYCZNYCH O ŁODZI ŻAGLOWEJ, JEJ URZĄDZENIU I WYEKWIPOWANIU, O ŻEGLOWANIU PRZY RÓŻNYCH WIATRACH ORAZ O ZACHCOWANIU SIĘ NA NIEJ W RÓŻNYCH OKOLICZNOŚCIACH. JEST TO JEDYNY W JĘZYKU POLSKIM PODRĘCZNIK Z TEGO ZAKRESU. KSIĄŻKA OZDOBIONA JEST W TEKŚCIE WIELOMA FOTOGRAFJAMI I RYSUNKAMI ORAZ TABLICAMI BARWNYMI I ZWYKŁYMI



R. UMIASTOWSKI

LUDZIE MORZA

Cena 6 zł

PRACA TA W LEKKIEJ FORMIE
BELETRYSTYCZNEJ ZAPOZNA-
JE Z ŻYCIEM I WALKAMI
OKRĘTÓW WOJENNYCH
RÓŻNYCH PAŃSTW PODCZAS
WOJNY ŚWIATOWEJ

Książka oparta jest na pamiętnikach, dokumentach i raportach oficjalnych z czasów wojny 1914—1918. Stanowi lekturę niezwykle ciekawą. Zawiera 49 rysunków w tekście oraz piękną okładkę, wykonaną przez K. Mackiewicza.

R. UMIASTOWSKI

LUDZIE GŁĘBIN

Cena 8 zł.

Autor opierając się na źródłach analogicznych jak w poprzedniej pracy przedstawia życie i walki łodzi podwodnych podczas wojny światowej. Fascynująca treść książki, przedstawiająca wypadki i przygody z życia najdzielniejszych marynarzy świata, przykuwa uwagę każdego czytelnika. Książka zawiera mnóstwo ilustracji w tekście oraz artystycznie wykonaną okładkę przez A. Nałęcz-Korzeniowskiego.



Wspomniane książki są do nabycia w Głównej Księgarni Wojskowej
Warszawa, ul. Nowy Świat 69.