

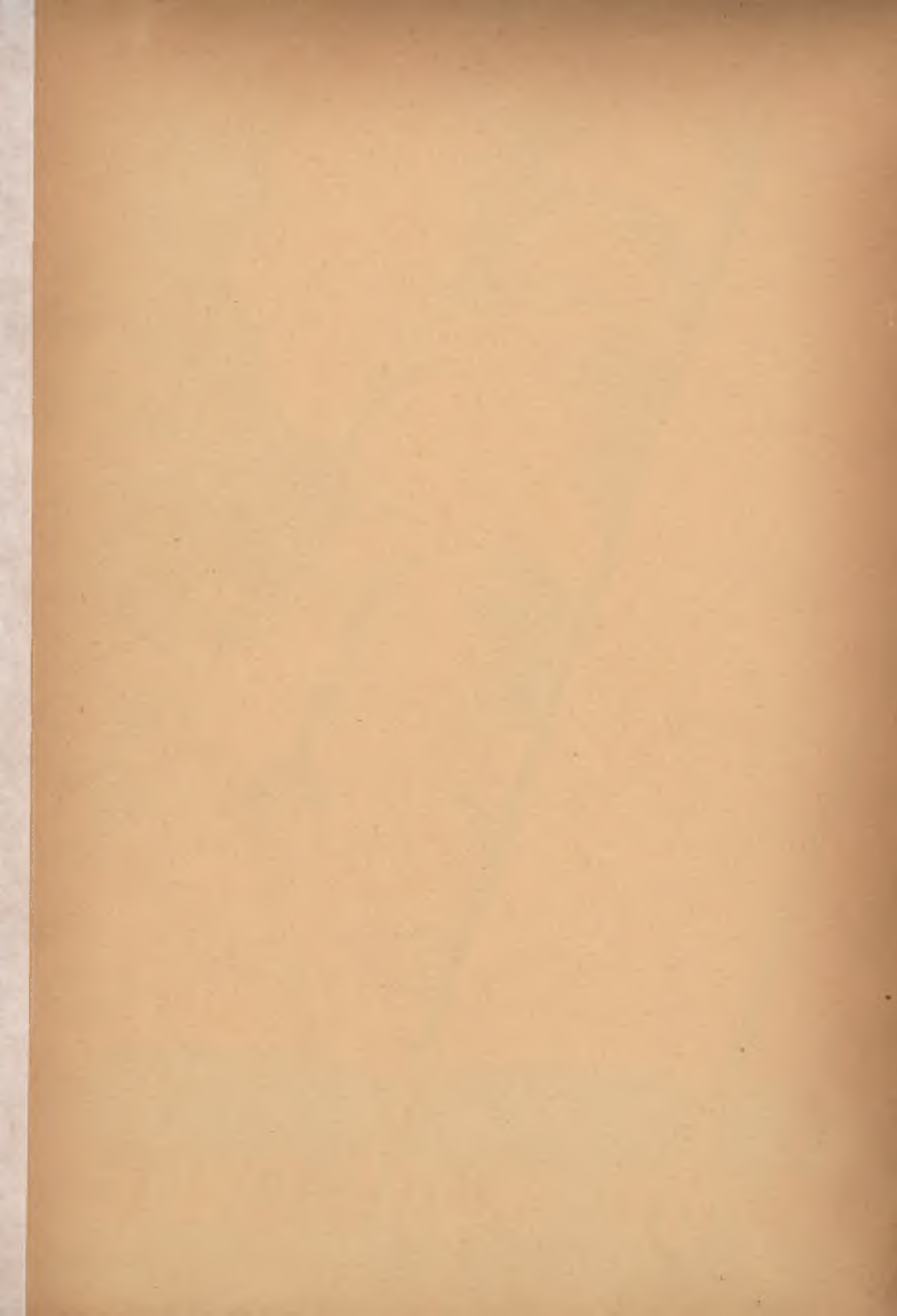
Śląska Biblioteka Publiczna

47651

II

W.









2119  
38

W

hawaner

5

na wodnym szlaku

2



**NA WODNYM SZLAKU**





# NA WODNYM SZLAKU



K A T O W I C E 1 9 3 8

**K**LUB **K**AJAKOWY **W**SPÓLNOTY **I**NTERESÓW

119  
38

# FL 4 d

47651

II

Exemplarz ob.

Drakaria „Dzielnica”

Cieszyn 30 V 1938



# PRZEDSŁOWIE

**N**IECHAJ WEZWANIE z „Międzymorza” usprawiedliwi wydanie  
jednodniówki „Na wodnym szlaku”:

*„...Wzniesmy się z naszych podziemnych nor, z kanałów, jam, piwnic,  
z zatęchłych domów i stańmy się w uwielbieniu wolności i piękności istnienia  
do wolnych i pięknych ptaków podobni!*

*Uwielbiamy popołu z nimi piękność wiekuiłą, minioną i dzisiaj żywą.*

*Uwielbiamy pochody słońca nad łądami, które są, i nad rzekami, których  
już nie ma — wschody i zachody, wznioślejsze w swym czarodziejstwie ponad  
śpiew ptasi i ponad słowo człowieka, nawroty wieczne, a nigdy nie ulegające  
odmianie.*

*Uwielbiamy zawsze na nowo niespodziewane, a wieczyście nawracające się  
o swej godzinie wędrówki księżycy w nocnych niebiosach, według odwiecznych,  
niezlomnych, świętych zakonów, wśród olśnionych przezeń obłoków, których  
połyski i cień zachwycają po wszystkie czasy duszę człowieka.*

*Wzniesmy się w radości naszej ponad utwierdzenie, w przestwór elementów  
i nad niezmiernie bezgranicza morza.”*

W nadziei, że skromne nasze wydawnictwo przyczyni się — częściowo  
bodaj — do zrealizowania marzeń Żeromskiego, prosimy Czytelnika o życzliwe  
potraktowanie naszych zamierzeń.

Równocześnie niech nam będzie wolno gorąco podziękować za bezinteresowną pomoc wszystkim Autorom, Komisji Turystycznej Polskiego Związku  
Kajakowego oraz Oddziałowi Społecznemu Wspólnoty Interesów Górniczo-  
Hutniczych.

# R Z E K I

**Czy to z jakiej szumiwody? spadu? jaru?  
z Czeremoszu — Prutu?**

**Ktoś, śpiewając, jakby smyczkiem struny wody  
dotknął  
czótnem nurtu . . .**

**Kiedy mijał łodzią ciszę pierwszą z brzegu  
(kiedy mijał? kędy minie?  
wiosną?),  
kiedy mijał echo echem, falę falą toczył, —  
popłynęła melodia w wiklinie,  
świegot śniegu! . . .**

**A ze zbocza  
chłop  
— zakrzyczał powódź! — wołał Wisłą!  
— górował — w górę urósł!  
i na mnie, jak na krzyżu, u szczytu zawisnął.**

**Nie, nie krzyk, — to nuta z Wilii.  
— Oblok? ptak? — Nie Wisłą wionął  
dennie?  
To dzwoni:  
słońce, wiośtem wyliczone, pieniądz w pieniądzu,  
szczęście co błysk powtarzane w oczach — —  
w tamtych oczach — nie domkniętych  
miedziakiem pogrzebnym.**

**W moich oczach wezbrał widok cięższy o łzę.**

**— To śpiew zamilkł tonem z głębi: tonią.**

**Lecz wart rwał z dalekich Bystrzyc, Narwi, Pilic,  
lecz głąb — zwierciedliła się odniebnie,  
lecz pieśń — borykała się pieniać,  
lecz pieniał się o tę łódkę prąd z prądem, rzeka z górą:  
Dunajec, wyiskrzony srebrnik!**

**Wróćę, tocząc inną rzekę : jednobrzezną Olzę.**

**Julian Przyboś**





### **Jezioro Mikaszewo**

Ze zbiorów Kom. Tur. P. Z. K. — fot. H. Majchrzak

# NA WODNY SZLAK



**C**ZYNNA TURYSTYKA wodna łączy w sobie trzy elementy, wyróżniające ją w sposób szczególny: jest sportem wybitnie zdrowotnym, jest turystyką o wielkich walorach wychowawczych, jest w końcu turystyką wyjątkowo dostępną.

W kraju o wielkiej obfitości rzek i dróg wodnych, którego duże obszary posiadają rzadką sieć połączeń kolejowych, ma turystyka wodna specjalne znaczenie krajoznawcze: uprzystępnia — a dzięki swojej dostępności uprzystępnąć może warstwom najszerszym — okolice kraju, znane niejednokrotnie z dalekiej legendy tylko, okolice o wyjątkowym pięknie krajobrazu i obfitości historycznych zabytków.

W kraju o małej sile nabywczej ludności, dostarcza turystyka wodna możliwości najzdrowszego wypoczynku w sposób niekosztowny i dostępny.

W kraju w końcu, w którym, pomimo wielkich zrealizowanych już wysiłków, sport nadal dostępny jest tylko — wskutek niedostatecznej liczby urządzeń — niewielkiej części ludności miejskiej, — stwarza czynna turystyka wodna możliwości wykorzystania tych, tak licznych w Polsce, naturalnych i darmych boisk sportowych, jakimi są nasze rzeki i jeziora.

Na Śląsku, gdzie najsilniejsze na obszarze Polski skupisko ludzi, największe skupisko przemysłu, a najmniejsza może na mieszkańca miasta ilość zieleni, gałąź sportu, która wyprowadzić może poza miasto, poza sąsiedztwo najbliższe zadymionych centrów przemysłowych, nie posiada nigdzie, jak tutaj, tak

szczególnego znaczenia zdrowotnego. Warunki zaś naturalne lokalnego turystyki wodnego są bardzo korzystne. W bliskości, pod ręką niemal, posiada mieszkaniec Śląska szlak wodny, mogący go połączyć z całym niemal systemem rzek Polski.

Posiadanie własnego dostępu do morza umożliwiło powstanie w Gdyni żywego i czynnego centrum turystyki wodnej morskiej. Rozpowszechniły się turystyczne wędrówki morskie po bliższych i dalszych brzegach Bałtyku. Współgospodarze tego morza, powinniśmy zbliżyć do nas poszczególne punkty jego wybrzeża. Morska turystyka wodna stwarza w tym zakresie warunki zbliżenia najbardziej bezpośrednie i najbardziej serdeczne.

Zyczyć by sobie trzeba, by praca nad propagandą sportów wodnych i czynnej-turystyki wodnej, podjęta przez kluby kajakowe i towarzystwa sportowe, doprowadziła najszybciej do tego, by kraj nasz, zasobny w wyjątkowe bogactwo dróg wodnych, mający jak niewiele innych warunki rozwoju wszystkich sportów wodnych — na wartkich rzekach górskich, na spokojniejszej sieci rzek dolin, na niezliczonych jeziorach kaszubskiego, mazurskiego, suwalskiego, grodzieńskiego i poznańskiego pojezierza, na szlakach bałtyckich w końcu — nazwać mógł w przyszłości niedalekiej sport wodny swoim sportem narodowym.

Składa się tak, że na Śląsku zostały możliwości i potrzeby sportu wodnego zrozumiane najgłębiej, zrealizowane najpoważniej. Wyraz temu daje rozrost organizacji, bądź poświęconych problemom morza, jak Liga Morska i Kolonialna, bądź poświęconych już z bliska i praktycznie problemom sportu wodnego. Nigdzie na Śląsku nie ma takiego skupiska zainteresowań sprawami morza, jak to, które stworzyli ludzie Wspólnoty Interesów. Tak być powinno. W skupisku ludzi tak wielkim, pewne, ważne problemy powinny fermentować silniej.

Nie podtrzymanie tylko tej tradycji, ale dalsza twórczość w tej dziedzinie, ale stworzenie na własnym terenie środowiska, które by promieniować mogło na dzielnicę śląską, które by problemami morza i turystyki wodnej zarażać mogło dzielnicę — to jest właściwy i konieczny kierunek pracy ludzi Wspólnoty Interesów.

**Inż. Bronisław Kowalski**



# GOSPODARKA WODNA

A T U R Y S T Y K A Z B I O R O W A



**N**IEZMIERNIE WAŻNYM MOMENTEM, — jeśli chodzi o pełne wykorzystanie wartości morza, — jest uregulowana sieć dróg wodnych śródlądowych, która wiąże ośrodki przemysłowe i handlowe z portem rodzimym, a staje się jeszcze ważniejszym, gdy stanowi szlak tranzytowy, łączący dwa morza po przeciwnych stronach kontynentu.

Dla nas więc, gdzie prawie trzy czwarte naszego obrotu z zagranicą idzie morzem, kwestia spławności rzek ma specjalne znaczenie. Dowóz do Gdyni i Gdańska, względnie przywóz z tych samych portów do ośrodków przemysłowych obciąża znacznie koszty produkcji, utrudniając politykę gospodarczą krajową i zagraniczną. Sprawa ta staje się w chwili obecnej jeszcze aktualniejszą z uwagi na przesuwanie się środka ciężkości przemysłu w kierunku trójkąta bezpieczeństwa, co pociągnie za sobą dalszą podwyżkę kosztów. Potaniecie zatem frachtów — i to nie drogą różnych opustów, zmniejszających w ten lub inny sposób dochody państwa — lecz ewolucją naturalną, jest w tej chwili jedną z najważniejszych trosk wszystkich jednostek produkujących. Obniżenie tych kosztów leży zresztą w interesie ogólnogospodarczym. Ponadto zachodzi obawa, że w okresie dużego nasilenia przeładunkowego, z którym należy się liczyć — biorąc pod uwagę programy produkcji przemysłowej i innych gałęzi wytwórczości, przewidziane na najbliższe lata, — dotychczasowe środki komunikacyjne byłyby niewystarczające, o czym świadczą już pewne zaburzenia, szczególnie w sezonie jesiennym, kiedy to zapotrzebowanie na środki

transportowe jest intensywniejsze. Klucz tego zagadnienia leży w rozwiązaniu dróg wodnych w Polsce.

Łączna długość rzek naszego kraju wynosi około 15 tysięcy kilometrów, z czego zaledwie około 5 tysięcy nadaje się do żeglugi i spławu; chociaż i te są bardzo zaniedbane, a stan ich pogarsza się z roku na rok, niemniej jednak przy należycie ujętym programie można by je podnieść do poziomu — jeśli nie całkowitej — to jednak większej użyteczności.

Sumy zaś włożone w te inwestycje szybko by się opłaciły, bo zmniejszyłyby znacznie dzisiejszy stan bezrobocia, usunęłyby dotychczasowe klęski, wyrządzone przez powodzie i postawiłyby wykorzystanie dróg wodnych na poziomie krajów zachodnich, zwiększając rentowność naszego przemysłu i handlu przez obniżenie się — naturalnym biegiem rzeczy — kosztów przewozowych.

Jako pierwszy punkt tego planu byłaby regulacja Wisły, która w dzisiejszych warunkach tylko miejscami nadaje się do żeglugi. Po tej pracy, niejako przedwstępnej, można by było przystąpić do uregulowania i uspławnienia pozostałych rzek, a w konsekwencji tego do spławu Przemsza-Wisła, tj. Zagłębie Węglowe-Gdynia, Gdańsk, względnie Sandomierz-Gdynia, Gdańsk i ewentualnie w przyszłości Morze Czarne.

Sprawa naszych szlaków wodnych, i to nie tylko pod względem wykorzystania ich w kierunku Bałtyku, lecz także i Morza Czarnego, jest przedmiotem zainteresowań szerokiej opinii i była kilkakrotnie poruszana w ostatnich latach, a między innymi także i przez Ligę Morską i Kolonialną w r. 1934, a następnie w r. 1935 podczas uroczystości symbolicznego przelania wód Bałtyku do Morza Czarnego; wówczas wręczono królowi rumuńskiemu orientacyjny projekt drogi wodnej Bałtyk-Morze Czarne, przez Wisłę, San, Dniestr, Prut i Dunaj.

W tym miejscu nie od rzeczy będzie wspomnieć, że Turcja zapewniła już Polsce prawo swobodnego poruszania się w cieśninach czarnomorskich, co jest o tyle ważne, że z praw tych korzystają jedynie te państwa, które podpisały umowę w Montreaux, a wśród których brak Polski.

Program ten nabiera szczególniejszego znaczenia po ostatnim przemówieniu p. wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego na plenarnym posiedzeniu sejmu w dniu 1 grudnia 1937 r., tym więcej, że pod egidą tego samego ministra Gdynia z małej osady rybackiej w przeciągu krótkiego czasu rozrosła się do takich rozmiarów, że dziś stoi na równi z portami światowymi.

Ogromny ten dorobek zbiorowego wysiłku nie jest jednakże ukończony i w pracy nie wolno ustawać, a każda z uregulowanych rzek będzie nowym dopełnieniem potrzeb i zadań portu gdyńskiego oraz ogólnej gospodarki wodnej, aż spełnią się wielkie myśli Żeromskiego, że świadom potrzeb naszych rzek, pracowity lud polski

*...obwałuje je wreszcie niezłomnymi tamami, zabezpieczy na zawsze złotodajne niziny, wielkimi pracami wymieci nierówności dna, rozległe mielizny, bruzdy i wzgórza, fałdy i jamy ze stromymi ścianami, studnie, kilkuszniowe głębiny,*

*wywiercone przez nagłe wiry. Powiększy i unormuje głębokość żeglowną, ułatwi ruch lodów.*

*Zaginie w Wiśle odwieczna, bezplodna łacha i odwieczny rokroczny zator, czterokrotna co roku powódź, samopas i niewolniczo, niszczycielsko i obłądnie chodząca masa wód.*

*Podjęte zostanie znowu dzieło Wielkiego Kazimierza.*

W dziele tym wszakże ciężar pracy spaść musi — nie tylko na czynniki kierujące — ale na cały naród. Polsce trzeba niezliczonych gorących serc i wytrwałych rąk, które by coraz mocniej budowały jej znaczenie wśród narodów świata.

Poważne jest tedy znaczenie zbiorowej turystyki wodnej, bo wśród tysięcznej rzeszy wędrowców wodnych znaleźć będzie można łatwo setki dzielnych dusz, które patrząc na zaniedbany stan szlaków wodnych Polski, pomyślą o konieczności odrobienia starych zaległości i stworzeniu wielkich nowych rzeczy.

Dlatego też dobrym chęciom zwolenników czynnej turystyki wodnej winny iść na spotkanie władze, poważniejsze instytucje prywatne, a przede wszystkim organizacje społeczne, z oddziałami Ligi Morskiej i Kolonialnej na czele, które w pierwszym rzędzie powołane są do tego, aby między innymi zająć się organizowaniem klubów wodnych oraz wyposażeniem ich w odpowiedni sprzęt wioślarski i żeglarski z funduszków, pozostających statutowo do dyspozycji tych oddziałów.

Turystyka wodna winna stać się przejawem powszechnym, wiążąc uczuciowo wszystkie warstwy społeczne z problemami żeglugi śródlądowej i morskiej i budząc w całym narodzie głęboko pojętą orientację morską oraz zrozumienie potrzeb racjonalnej gospodarki wodnej.

**Bolesław Zawadzki**



## **Zejmiana**

Ze zbiorów Kom. Tur. P. Z. K. — fot. W. Junosza Stępowski

# SZCZĘŚCIE NA WODZIE



**N**IGDY NIE BYŁBYM PRZYPUSZCZAŁ, że stanę się takim zawziętym kajakowcem.

Co więcej, nic nie wskazywało, że zostanę nim kiedykolwiek. Przypominam sobie tylko, że w pacholęcych latach zapuszczałem się na głębokie wody w bali, zabranej matce z drewnutni.

— Karlik!... Karliik! — wydzierał się często pod oknem kudłaty Robert Ćmoków.

— Co chcesz? A nie wrzeszcz tak, bo Medkę zbudzisz! — odpowiadałem przez odchylone okno. Medką była mała dziewczynka, nieduża, którą musiałem kołysać, a za co otrzymywałem rogalik od sąsiadki. Stanęła bowiem taka umowa między moją matką a sąsiadką. Ja miałem kołysać małą Medkę sąsiadki, sąsiadka dawała mi za to rogalik. Musiałem się zgodzić, bo inaczej czekałyby mnie cięgi.

— Co chcesz? — pytałem więc kudłatego Roberta.

— Póddź, bydziemy grać na wojnę na morzu!...

Ha, jeżeli wojna na morzu, to już wszystko w porządku. Porzucałem małą Medkę w kołysce, która w te pędy podnosiła nieludzki wrzask, wymykałem się do drewnutni, porywałem balię na plecy i zmykałem za Robertem daleko

w pole, gdzie w popołudniowym słońcu uganiało się z krzykiem kilkudziesięciu nagusów. Trzeba było przebiec drogę, przejść koło wygaszonych pieców koksowych, obejść wielkim kotłem dymiącą hałdę, a tuż za hałdą widniał spory staw. W stawie była brudna, gęsta woda, podobna do jakiejś żółtej mazi, pełnej gęsi, nagich chłopców i piszczących dziewczyn w długich koszulach. Gęsi gęgały, chłopcy byli podobni do stada potępieńców, a dziewczyny w koszulach siedziały w wodzie i darły się, jakby je ze skóry obdzierano.

Woda nie miała ujścia, bo zebrała się w starym zapadlisku. Topiono w niej zdechłe psy i ślepe kociaki, a gdy słońce przygrzało, chłopcy wyławiali padlinę wielkimi koszami, wynosili za hałdę, zatykając po drodze nosy, a kąpielisko stało otworem dla ogromnego zbiegowiska dziecięcego z całej kolonii górniczej. Ze woda była brudna, żółta, cuchnąca — nic nie szkodziło. Ze czasem wypadło jej napić się zniecka podczas tak zwanego nurkowania — również nic nie szkodziło. Najważniejsze — że była woda i że można było się w niej kąpać dowoli.

Najwięksi śmiałkowie pokazywali niestychane sztuki pod wodą, zanurzając się w niej i dopływając niedostrzeżeni do dziewczyn, które szczykali w nogi i pośladki. Dziewczyny piszczały jak zawsze, pomstowały wielkim głosem i chwyciły śmiałka za głowę lub za nogi, starając się go trzymać jak najdłużej pod wodą, tak długo, żeby się natykał wody po wszystkie czasy. Inne zaś uciekały na brzeg, lepiły z gliny wielkie kule i ciskały w zbieraczy. Taka kula spadała z pluskiem na chudy grzbiet chłopca, rozplaszczała się w placek i przylepiała tak mocno, że trzeba było zbierać ją długo palcami.

Najpiękniejszą zaś zabawą była tak zwana wojna na morzu. Kto mógł — przynosił balię, puszczał na wodę, siadał do balii, uzbrajał się w tykę i żeglował odważnie na przeciwnika. Spotykano się zazwyczaj na środku stawu. Chodziło o to, by tak zręcznie ugodzić w okręt nieprzyjaciela, by i nieprzyjaciel i jego okręt przewrócili się od jednego zamachu. Co się wtenczas działo, trudno byłoby opisać.

Stary Fafuła mawiał, że to jest Sodoma-Gomora, a że my jesteśmy „lucyperami”, i że nikt z nas nie umrze sprawiedliwą śmiercią, lecz skończy na subienicy.

Nie bardzo nas przerażało takie prococtwo. Przeciwnie jeszcze bardziej zaczęło do bohaterskich wyczynów. A że czasem balij tych było kilkanaście i wszystkie ruszały na siebie, powstawał więc na środku stawu taki zamęt, taka sroga batalia, płacz, wrzask okropny, wzburzone fale, gromadne topienie wrogów i rozbijanie nieprzyjacielskich okrętów, że potem jeszcze długo o niczym innym nie mówiono w kolonii, jak o wojnie na morzu pod hałdą, pan nauczyciel w szkole prał nas trzcina po wypiętych pośladkach, matka zaś załamywała dłonie i zastanawiała się głęboko, do kogo takie dziecko stało się podobne. Koledzy zaś chadzali przez kilka dni z guzami na głowach i chętni się swoimi pyrhusowymi zwycięstwami. W wolnych chwilach zaś składali wyłowione ze stawu klepki swojej balii i pobijali na nich obrcze.

To był nasz pierwszy „sport kajakowy”, najpiękniejszy w życiu.

Potem, gdy mi już wysypał się rzadki wąsik pod nosem, weszła mi w drogę piegowata Hanka. Wszystko odbywało się według utartych zwyczajów. A więc wycieczki na odpusty, kupowanie serc piernikowych dla Hanka, przechadzki koło hałdy w nocie majowej, wzdychania do zadymionego księżycy, przysięgi, zaklęcia, no i wszystko. Potem coś mojej Hance strzeliło do głowy, bym zapisał się do klubu kajakowego w „Sokole”. Ha, dla Hanka człowiek był gotów pójść nawet na gruszki do sadu pana „Bergdyrektora”, chociaż to groziło wyrzuceniem z pracy w kopalni.

— Karliczku... — szczebiotała wdzięcznie Hanka — jeśli mosz mnie kapeczke rod, to zapisz się do klubu kajakowego w Sokole!... Bo jak by to było pięknie, gdyby my se tak kiedy pojechali we dwójkę kajakiem po Olzie lebo po Stonawce!... Jej kandy!... — i tak umiała kusząco się uśmiechnąć, tak szelmowsko mrugnąć oczami, że człowiek nie wytrzymał. Na drugi tydzień już byłem członkiem klubu kajakowego.

Przekonania wielkiego nie miałem do tego sportu, gdyż wyniosłem przykre doświadczenia z lat pacholących, wspomnienie owych guzów, oraz wspomnienie zasapanego pana nauczyciela, który walił trzcina w chłopięce pośladki jak w bęben ku niekłamanej radości moich koleżanek. Lecz dla Hanka postanowiłem wszystko uczynić. Zwłaszcza przekonała mnie ta perspektywa wędrówki kajakiem po Olzie we dwójkę, sam na sam!... Ho, ho!... Nawet Mahometowi nie śniły się takie raję, jak mnie, początkującemu kajakowcowi. Uczęszczałem więc pilnie na ćwiczenia, zaprawiałem się gorliwie w wiosłowaniu, zrujnowałem się na kajak dwuosobowy i postanowiłem dopiąć swego. I dopiąłem!...

W wieczór przed Zielonymi Świątkami poszedłem do Grittnera, gdzie odbywały się ćwiczenia sokole.

— Druhowie! — zaczął naczelnik Guzowski, człowiek o długich wąsach i o marsowatej minie. — Jutro zbiórka na Spluchowie, skąd wypływamy kajakami na dwudniową wycieczkę!...

Przedemną otworzyło się niebo.

— No, nareszcie! — westchnąłem rozrzewniony i jeszcze tego samego wieczora pobiegłem do Hanka.

Nazajutrz stawiliśmy się wszyscy w komplecie. Hanka przyszła w nowej sukience, w jedwabnej bluzce, z dużym kapeluszem na głowie, pachnąca i śliczna jak ten słoneczny poranek zielonoświątkowy. Pokrzykując wdzięcznie usadowiła się w kajaku, zgarnęła sukienkę pod siebie, przechyliła się w kuszącej pozie na oparcie, ja zaś ująłem wiosła i na znak ruszyliśmy. Była tego cała flotylla. Hanys grał na harmonii w drugim kajaku, Ferda piskał na okarynie, a Guzowski buczał grubym basem jakieś godzinki, dziewczyny chichotały, chłopcy pohukiwali radośnie, rybki pluskały w przejrzystej wodzie, ptaszki nam śpiewały, ja zaś miałem wrażenie, że siedzę nie w kajaku, lecz na złotym koniu.

Płynęliśmy z wodą, z szumem i weselem, radując się szczerze urodą życia i młodości.

Jedno tylko mnie martwiło, że zezowaty Ferda z okaryną za często kręcił się koło mojego kajaka. Zerkał raz po raz na Hankę, przymilał się, szczyrzył do niej zęby, pogadywał ni w pięć ni w dziewięć, a Hanka chichotała rozanielona, oblewała go wodą nabieraną dłonią i przybierała coraz bardziej pokusliwą pozę.

Za Wydmuchowem był niewielki jaz. Naczelnik Guzowski uprzedzał nas, by płynąć środkiem prądu i dobrze celować pomiędzy dwa wystające pale, a nic nam się nie stanie. Dopłynęliśmy wreszcie. Kilka kajaków zdołało już przemknąć szczęśliwie po rozhuśtanych falach. Przyszła kolej na mnie. A tu jak na złość Hanka coraz bardziej zajęta zezowatym Ferdą z okaryną. Wycelowałem między owe dwa pale, popchnąłem wiosłem i bęc!.. kajak się wywrócił, powstał wielki krzyk, zniknąłem pod wodą, ktoś mnie łupnął wiosłem po głowie, a kiedy w końcu wypłynąłem na powierzchnię, ujrzałem tylko wielkie zamieszanie i narzekającą Hankę. Stała po pas w wodzie, a ten przechera Ferda wiódł ją na brzeg i wygrażał mi pięścią.

Cała flotylla zatrzymała się, wszyscy wylegli na brzeg, Hanka suszyła swoje przemoczone szatki w krzakach, a za które wciąż zaglądał Ferda z okaryną, ja zaś żułem wstyd i gryzłem się ze zmartwienia. Pocieszył mnie jednak naczelnik Guzowski, twierdząc, że nic się nie stało, że to należy do przyjemności.

— Ha, jeżeli to należy do przyjemności, to się nie będę martwił! — pomyślałem uspokojony.

Kiedy w końcu Hanka wyszła z krzaków, jako tako wysuszona, ruszyliśmy dalej.

— Z tobą już nie popłynę, boś ty trąba!... — rzekła do mnie z pogardą i usiadła w kajaku Ferdy. Ferda zaś piskał jej na okarynie jak słowik. A Hanka uśmiechała się do niego!...

Potem już słońce zaszło i cała flotylla zatrzymała się w uroczym zakątku. Wyszliśmy na brzeg i zakrzataliśmy się koło noclegu. Namioty były, ognisko było, jedzenia było w bród, a Ferda miał nawet flaszkę gorzoty. Hanka bociła się wciąż na mnie, udawała że mnie nie widzi, bawiła się z Ferdą, a gdy przyszło rozchodzić się do namiotów, zginęła mi z oczu. Ferda również!...

Czarna rozpacz przyćmiła mi rozsądek i postanowiłem się utopić. Lecz Guzowski tak zajmująco opowiadał o utopcach, że dałem wszystkiemu spokój. Machnąłem ręką, tym bardziej, że Guzowski zaprosił mnie do swojego namiotu, poklepywał mnie po ramieniu i wciąż powtarzał, żebym na wszystko gwizdał. Mądry był to człowiek!...

Nazajutrz wróciliśmy późnym wieczorem do domu.

A za pół roku Ferda ożenił się z Hanką. A za trzy miesiące po ożenku Ferda kołysał już malutkiego Ferdzika, trochę zezowatego i trochę piegowatego.

A gdy mnie dzisiaj spotka, kiwie smętnie głową i mówi:

— Pieronie jeden!... Aleś ty mi dogodził!...

Ja zaś uśmiecham się złośliwie i odpowiadam:



- Nieśluszenie mnie obwiniasz!... Przecież sam tego chciałeś!...
- No tak, tak!... Lecz dlaczegoś byłeś taki niezgrabny i kajak wyróciłeś!... Pamiętasz? Wtedy... Wiesz?...
- Wiem, wiem!... No, chodź stary, na jednego!... Zapijemy robaka!... — i znowu się uśmiecham.
- No, jeżeli zapraszasz!... — mówi ociągająco Ferda, drapie się po głowie i ogląda.
- Ferda!... Wracosz się!... — leci za nami skrzekliwy głos grubej, kudłatej baby. Stoi u płotu, tęga, rozłożysta, z miną Heroda, gdy wydał wyrok na niewiniątka betlejemskie. Ferda waha się, krzywi wyraźnie.
- Ferda!... Słyszysz czy ni?... — leci groźny skrzek mojej dawnej Hanki.
- Czy pójdziesz kołysać czy nie pójdziesz?... Mam iść za tobą!...
- Pierona... — mruczy Ferda i wraca jak skazaniec do domu, by kołysać dzieci.
- Ja znów idę do Kasyna i umawiam się z kolegami, jako prezes Klubu Kajakowców, dokąd popłyniemy następnej niedzieli.

**Gustaw Morcinek**



**Burza nad Jeziorem Dryświaty**

Ze zbiorów Kom. Tur. P. Z. K. — fot. E. Brzozowski

# PIERWSZY FLIRT Z NAJADAMI



**N**IE WIEM, czy sprawiła to lektura „Smętka” — Wańkowicza, czy też może kilka upalnych dni, poprzedzających pewną czerwową niedzielę, — dość, że wezwaniu kolegi E. na pierwszą wycieczkę kajakiem poddałem się z ochotą, choć bez specjalnego entuzjazmu. Dziś przyznaję się do tego ze skruchą, jednak bez większej żenady, jako że grzech ten nie może mi drugi raz się przytrafić.

Szlak wyznaczony obejmował popularny bardzo dla włóczęgów śląskich odcinek: Białą Przemszę od Sławkowa do Mysłowic, nie przekraczający w całości 27 km. Liczne i rozmaite przeszkody czynią go jednak — zwłaszcza przy niskim stanie wody — dosyć trudnym; tym więcej dla początkującego kajakowca. Ale o tym miałem dowiedzieć się później.

Dopiero nazajutrz okazało się, że zastrzeżenie kolegi: jedziemy bez względu na pogodę... dodaje powagi sytuacji. Dzień bowiem obudził się jakiś grymaśny, załzawiony i skory do burz. A tu wyjazd na wodę i do tego pierwszy raz... Pomimo to jedziemy!

Sławków.

Skacząc przez wyboje uliczek, by nadążyć za wózkiem, który podwozi nasze składaki nad wodę, przemaszerowujemy przez ubożuchne miasteczko, krzywiące się na nas urągliwie kaprawością swych bram i słomianych dachów. Wreszcie ostatnia stodoła tego sławetnego grodu odsłania przed nami prawy brzeg Przemszy, która minąwszy co dopiero młyn, ma nas ponieść w stronę Mysłowic.

Trochę zanadto marudzimy przy składaku, gdyż przeznaczenie nie wszystkich części jest dla mnie dość wyraźne. Niedługo jednak spuszcza my kajak na wodę, opinając szczelnie fartuch, bo zaczyna padać gęsta deszcz, przewidywany zresztą od wczesnego już rana.

Od razu porywa nas bystry prąd rzeki, która w górnym biegu wije się jak meander. Wiosła służą tu raczej do nadawania łodzi właściwego kierunku, — zwłaszcza na gwałtownych zatoczach, — niż do przyspieszenia spływu. Po kilkunastu minutach zaczynam już instynktownie przystosowywać się do wymogów chwili, które zmieniają się szybko, jak szybko spoza odśnieżonego zakrętu wyłaniają się nowe przeszkody. Rzecz oczywista, że instynktowi memu śpieszy nieraz z pomocą kolega, sygnalizując ledwie-ledwie wystające z wody pniaki. Powoli sam próbuję „sylabizować”, wypatrując miejsc, w których zwierciadło wody zdradza charakterystyczne nierówności, i ciesząc się z każdego trafnie „odczytanego wyrazu”.

Pochłonięty pracą wzroku, słuchu, no i mięśni, nie zauważam zrazu, że jedziemy zielonym tunelem. To zarastające brzegi olchy tworzą gęste sklepienie, podając sobie wzajemnie ręce: to hen gdzieś wysoko, to znowu tak nisko, że musimy schylać głowy, by nie przeszkodzić tym powitanom. Dołem zaś gęste podszycie kaliny, jeżyny i innych krzaków zwisa aż do samej wody, powodując w ocienionej tafli głębokie odbicia. Festony te co prawda zawadzają często o ster i utrudniają mocno kierowanie łodzią. Nie mamy jednak czasu, by tracić z tego powodu cierpliwość, bo koncert mieszkańców tych zielonych pałaców kompletuje wrażenie egzotycznego krajobrazu. W dodatku pogoda, jakby przekonana naszą stanowczością, wyraźnie się poprawia, a wkrótce zaczyna prażyć słońce.

Niedługo jednak los pozwolił nam tak zapamiętywać się i cieszyć z mrowianej pogody, bo oto na zakolu ukazał się tkwiący w środku rzeki spory głaz, koło którego nagromadziło się mnóstwo przymulonych gałęzi, tworząc razem niewielką, ale dość niebezpieczną dla kajaka w wąskim korycie wysepkę; mała zaś przestrzeń likwidowała możliwość powzięcia trafnej decyzji, który z dwóch ramion lepiej nadaje się do przeskoku. I tu ujawniło się, że mój kunszt wiosłarski niski jeszcze osiągnął poziom. Nim zdążyliśmy go jednak sklasyfikować, łódź nasza zatarasowała już w poprzek jedno z wąskich ramion, opierając się dziobem o brzeg. I byłoby się skończyło, jak to często się kończy, gdyż wzmoczony prąd wody mocno napierał na naszą lewą burzę, usiłując opleść kajak wokół przeszkody, gdyby w porę nie pośpieszył z pomocą jeden ze stojących na brzegu rozbitków, którzy przed chwilą podobnemu do naszego ulegli losowi, a teraz opłakują resztki zgruchotanego składaka. Nie wiem, czy mój współtowarzysz, a zarazem sternik i kapitan załogi, nie zaczął wtedy żałować, że zbyt pochopnie wyciągnął mnie z domu, bo go wówczas — ani też później — o to nie pytałem. Sądzę jednak, że trochę tak.

Po tym wypadku bez wypadku spływamy już bez większych przeszkód, ciesząc się z każdego udanego manewru i opalając się w słońcu, które

z powodu kapryśnego wielce biegu rzeki mamy raz z prawej, to znowu z lewej strony. W półtorej godziny później koryto przecina szereg wbitych w dno słupów, a szum wody zwiastuje tartak na „Łokciu”. Czeką nas więc obnoszenie kajaka, a potem śniadanie i kąpiel w spadającej z tamy i perlącej się jak szampan wodzie.

Po dwugodzinnych wagarach pod tartakiem ruszamy dalej. Rzeka zaczyna już biec wolniej, rozlewając się szerzej i tworząc liczne rozgałęzienia. Znikają drobne przeszkody, wyczerpujące tak uwagę w górnym biegu rzeki; co najwyżej oko wypatruje mielizn, łatwych zresztą do rozpoznania po jaśniejszym odcieniu i charakterystycznym zwałnieniu tafli wody. Zachodząca zaś od czasu do czasu konieczność holowania łodzi działa dobrze jako urozmaicenie włości.

Wreszcie dojeżdżamy do Maczków i tu czeka nas dość ciężka przeprawa. Na drodze stanęły bowiem Państwowe Zakłady Wodociągowe z wysoką i niemożliwą do przebycia tamą. Defilujemy więc z całym taborem naokoło długiego parkanu Zakładów, a potem przez most, by dostać się na drugi brzeg, dostępny tu jedynie do wodowania. Paradzie tej asystuje rój dzieci,



**Na szypotach  
Białej Przemszy**

for. J. Macieliński

chętnych — jak wszędzie zresztą — do okazania swej życzliwości. Cóż — kiedy do niesienia możemy im dać dwa tylko wiostła.

Rzeka postanowiła nam sprawić jeszcze na zakończenie niespodziankę, bo oto stawia na drodze dwie partie szypotów. Oswojeni już jako tako z figlami nurtu, chwytamy rączy za wiostła i ze śpiewem:

— *hulaj bracie fajno,  
gdy harmonia gra...*

przemykamy szybko wśród szypotów i pieniających bystrzów, kołysani odwiecznym ruchem fal i żegnani głuchą pieśnią kotłujących wód nad skalistym dnem rzeki.

Dalszy spływ nie nastreczył już większych atrakcyj. Podnoszący się tu i ówdzie brzeg kładzie długie cienie na wodę. Zbliża się wieczór. Powoli dojeżdżamy do ujścia Białej Przemszy, miejsca, gdzie ongiś tkwił kamień graniczny trzech zaborców. Wreszcie dostajemy się na wody Czarnej Przemszy, której toń — wyłożona zachodem — straciła właściwy sobie odcień. Kilometr w górę rzeki — i jesteśmy u celu.

Chcę trochę zmęczone nienawykami kości, ale zarazem przeczuwam, że ten pierwszy flirt rozwinię się niewątpliwie w niekończący się romans.

**Karol Franek**



# M A Ł A R Z E C Z K A

*Zagubieni w zawrotnym tempie życia, w walce o zaszczyty, o złoto, o kęs codziennego chleba, lub o prawo do życia, jakże dalecy jesteście dobra i piękna.*

*Nad głowami Waszymi szaleje miasto-potwór, wysysa krew, szarpie nerwy. A tuż obok, zapomniana, czeka dobra matka-przyroda.*

*Chodźcie do niej! Błękitną wodą ochłodzi Wasze rozpalone skronie, słońcem wyzłoci Wam drogę, ciszą lasów ukoji nerwy.*

*Nad skołataną Waszą głową brat-słowik wyśpiewa wielką pieśń miłości, a u stóp Waszych dojrzeje siostra-jagoda.*

*Odpadną od Was szare troski, złe myśli, dręczące zwątpienia. Staniecie się lepsi.*

*Zrozumiecie piękno i radość istnienia.*

**M**AM RZUCIĆ na łamy jednodniówki garść wspomnień z mojej włości wody. Co wybrać? Jak nawleczone na nić barwne paciorki, przesuwam w myśli czarowne wspomnienia: błękitne wstęgi dużych, spokojnych rzek, gąszcza sitowi i oczerretów, przezyste, bystre wody, ujęte w ramę lasów, dzikie, skalne urwiska brzegów, wieloramienne koryta rzek nizinnych i ciche, szmaragdowe, lub groźnie najeżone grzywami fal, jeziora.

Co wybrać?

Przymykam oczy i chcę z natłoku wspomnień wyłowić najczarowniejsze. Tak, mała rzeczka, stanowczo ona.

Wysokie brzegi, pokryte liściastym lub mieszanym lasem, płoną tysiącem barw, od kremowego koloru śmietanki, poprzez wszystkie odcienie żółtego i pąsowego, do głębokiej purpury i ciemnego fioleto.

Złote liście klonów i czerwone grona kaliny chylą się do burt kajaka, koralowe czuby osiczyny płoną w słońcu, a rosnące na samym brzegu, niemal w wodzie, krzaki olszyny mają naprawdę barwę szmaragdu.

Kraina kolorowej bajki z tysiąca i jednej nocy.

To Skrwa.



**Wysokie brzegi, pokryte mieszanym lasem — to Skrwa**

fol. M. Szerer



Las zbliża się z lewej strony, rzeka coraz węższa, coraz bardziej kręta, nurt bystry. Za każdym zakrętem jakaś przeszkoda: zwalony pień, splot gałęzi i krzaków, ukryte pod wodą pnie.

Droga najeżona niespodziankami, trudna, ale ciekawa i pełna uroku obcowania z pierwotną naturą, nietkniętą chyba od lat ręką człowieka.

A dalej rzeczka wchodzi w łąki.

Jest cudowne, letnie południe. Promienie słońca kładą gorące pocałunki na naszych nagich ramionach, z łąk pachną kwiaty drugiego pokosu. Coraz leniwiej poruszają się wiosła.

Nagle, pod prostym kątem, las zbliża się do rzeczki i naraz, za ostrym zakrętem, nieoczekiwanie, wpadamy dziobem kajaka na kładkę.

A kładka z gatunku tych, co to ani pod nią, ani nad nią. My kajakowcy znamy takie kładki.

Zanim przenieśliśmy kajak, idę brzegiem na rekonesans.

Woda spieniona, z szumem i pełna bryzgów wali po głazach i pniach wystających, a tuż nad jej szalonym nurtem świerk i olszyna, rosnące na dwóch przeciwległych brzegach, splotły miłośnie ramiona i maczają je w wodzie, a dalej gruby, zwalony pień zagraadza drogę, zostawiając zaledwie wąski przesmyk od strony lewego brzegu.

O przeniesieniu kajaka łodem nie ma mowy. Stromym, lesistym zboczem wije się ścieżka, po której, nic nawet nie niosąc, iść trudno.

Ruszamy. Zaraz za kładką jest płytko, więc prowadzimy Sobakę, brnąc w wodzie. Ale po kilkunastu metrach wpadamy po ramiona. Nurt wyrывa nam z rąk kajak i ledwo zdążyliśmy wskoczyć do środka, już prąd nas wnosi pomiędzy gałęzie nisko schylonych drzew.

Trochę podrapani przedostajemy się przez nie.

Wiosłować nie można. Wiosłami bronimy się tylko od odwrócenia kajaka tyłem lub bokiem do prądu.



**Droga najeżona  
niespodziankami  
— to Wel**

fot. J. Ryłski

Za drugim, czy trzecim zakrętem wpadamy między zwalone pnie. Jeden z prawej, drugi z lewej strony tworzą wąski przesmyk, przez który wali spieniona woda. Cudem dostajemy się w ten przesmyk, ale prąd przyciska nas do pnia i ani sposób ruszyć dalej. Sobaka skrzypi, jak gdyby skarżyła się na krzywdę, która jej się dzieje.

Wyskakujemy na pnie i z trudem przeprowadzamy kajak do wylotu owego wąskiego przesmyku.

To są ułamki minuty. W porwany prądem kajak wskakujemy byle jak, aby się ucześcić i znów wpadamy między głązy, wystające z wody.



**Zwalone drzewa,  
oderwane konary  
i gałęzie —  
to Długa**

fot. F. Olszewski

Jeszcze jeden zakręt, jeszcze drugi i trzeci. Przelatujemy przez jakiś kamienny próg, nie zdążywszy się nawet zorientować, jak jest wysoki i wreszcie wypadamy na spokojniejszą wodę.

Rzeczka rozlewa się szeroko, zwiastując bliskość młyna.

Taką jest Wel.

Na obu brzegach zbliżają się lasy. Pierwsze zetknięcie się z nimi to pierwsza zapowiedź walki, która nas czeka.

Przesuwamy Sobakę przez pień zwalonego drzewa i zaszywamy się w gąszcz dzikiej dżungli.

Podmokłe łąki na brzegach rzeczki, usiane kępami pięknych drzew, nieco dalej przeglądają sosny, a same brzegi gęsto zarośnięte krzakami i drzewami.

Wody dość, nurt bystry. Co chwila spotyka się ślady nawałnicy, która niedawno tu szalała. Zwalone drzewa, oderwane konary i gałęzie.

Ale w rzeźce i w poprzek niej leżą też pnie zielone, pruchniejące, omszałe, które od lat zapewne zagradzają drogę, tylko że nikt tej drogi dotychczas nie próbował.

A rzeczka tworzy co chwila niewielkie rozlewiska, aby znowu kilkoma krętymi, wąziutkimi odnogami zaszyć się w puszczy.

Las na jej brzegach to najprawdziwsza, najdziksza puszcza, nietknięta chyba nigdy stopą ludzką.



Jest tam jedno zaczarowane uroczysko — rozlew.

Schodzą się w nim i rozchodzą dalej cztery wąskie odnogi rzeczki. Z głębokiej, bezdennej toni sterczą ramiona zatopionych drzew, jedne odarte z kory, wybielone przez wiatry i słońce, inne pełne zaledwie więdnięcych liści.

Dziewicza, splątana roślinność strzeże brzegów uroczyska, a na niewielkim cypelku, u wylotu jednej z odnóg, pod starą pokręconą sosną, skrawek suchego miejsca zaprasza do rozbicia obozu.

Jakże rozkosznie przeżyć resztę dnia i przespać jedną bodaj noc w tak absolutnym odcięciu od świata, w tak prawdziwie dzikiej dżungli.

To Długa.

A dalej Rawka, płynąca sercem boru i górską, szumiąca, pełna niespodzianek, ujęta w ramę liściastego lasu Radunia, i dzika, wijąca się wśród leśnych uroczysk Rospuda i najpiękniejsza bodaj ze wszystkich, tajemnicza, leśna Sępólna i tysiąc innych, nieznanych i nieodgadnionych, które czekają odkrywcy, nęcąc obietnicą zupełnego oderwania się od świata, wdarcia w najgłębsze tajemnice przyrody i rozkoszy pierwotnego człowieka — zwycięskiej walki z naturą.

Małe rzeczki... Nie trzeba ich szukać daleko, są wszędzie i kryją nieopisany urok dla tych, którzy zrozumieli, że miarą przebytej drogi dla prawdziwego włóczęgi są nie kilometry, lecz chwile radosnej wolności.

**Maria Podhorska Okotów**

# „TRAMP” PŁYNIE NA POLESIE

**D**ECYZJA ZAPADŁA, jedziemy „Trampem” na Polesie — kraju polskiej egzotyki. Termin wyprawy — przeważnie drogami wodnymi — z Mysłowic do Pińska wyznaczony na dzień 15 lipca.

Pakowny „Tramp”, „elegancki i przystojny” gotowy do drogi; namiot, żagiel, prymus, nieodzowna kamera fotograficzna oraz cały szereg drobiazgów koniecznych do tak dalekiej eskapady — na miejscu.

W dżdżyste popołudnie, żegnani przez najbliższych, którzy dla nadania nam rozmachu podholowali „Trampa” motorówką ze trzy kilometry, — popłynęliśmy z prądem Czarnej Przemszy.

Pogoda w dalszym ciągu zła, nieustanny „kapuśniaczek” i chłód przenikliwy, tak że już w drugim dniu zmuszeni byliśmy chronić się w namiocie. Przemoknięci, zziębnięci i w kiepskich humorach zabraliśmy się do zmiany okryć. Tadzik — mój brat — „wykwalifikowany kucharz”, rozpałił prymus, który hucząc, zwiastował ciepłe danie i dodawał nam otuchy do dalszej podróży.

Skoro tylko wyrzały zza chmur pierwsze promienie słońca, ruszyliśmy znowu w drogę. Zniechęcenie minęło bezpowrotnie, a miejsce jego zajęła radość, przy czym malownicze ruiny Tyńca i uśmiechnięte Bielany przekonały



**Malownicze ruiny Tyńca**

fol. J. Macieliński

nas, że jednak warto szukać nowych wrażeń i napawać wzrok pięknymi widokami przesuwanymi się przed oczyma, jak zmieniające się ciągle w kalejdoskopie obrazy.

Po zwiedzeniu zabytków Krakowa, pod rozwiniętym żaglem, przy pomyślnym wietrze, spływamy rażno w dół Wisły, pozostawiając po prawej ręce Niepołomice z zaniedbanym zamkiem królewskim i Kopcem Grunwaldzkim. Mijamy ujścia Raby, Dunajca i innych rzek, aż zatrzymujemy się w Tarnobrzegu, skąd po krótkim biwaku, orzeźwiającej kąpeli i zwiedzeniu pałacu hr. Tarnowskich ruszamy dalej. Leniwy bieg królowej polskich wód zmusza nas niestety do intensywnego wiosłowania — co przy bodajże „tropikalnym” skwarze jest nielada „przyjemnością” — ale za to daje gwarancję przebycia przewidzianego na ten dzień odcinka. Minąwszy liczne przewozy i promy, spostrzegamy wreszcie białe kontury zamku, zwiastujące, że zbliżamy się już do Sandomierza.

Przybijamy do przystani Ligi Morskiej i Kolonialnej, by udać się na zwiedzenie pięknie położonego miasta — stolicy C. O. P. Spośród „kocich łbów” rynku wyrasta, otoczony brudnymi sklepami żydowskimi, historyczny ratusz. Stare kościoły, brama opatowska, zamek i muzea.



**Skąły wapienne pod Tyńcem**

fol. J. Macieliński

Za Sandomierzem Wisła rozlewa się szeroko. Upał, mielizny, sygnalizowane przez białe i czerwone wiechy, towarzyszą nam ciągle. Mijamy pełne historycznych zabytków miasteczka (Zawichost, Annapol, Józefów, Kazimierz Dolny), plaże zapełnione letnikami, i w Puławach kończymy pierwszy etap naszej wyprawy, zostawiając za sobą 450 km drogi wodnej przebytej w ośmiu dniach.

Z Puław, po zwiedzeniu pięknego parku i pałacu Czartoryskich, świątyni Sybilli, kaplicy Marynki i domku gotyckiego, pociągiem przenosimy się do Dorohuska nad Bugiem, zatrzymując się po drodze w Lublinie, dla zwiedzenia jego osobliwości.

Bystry nurt Bugu, który wije się ocieniony nadbrzeżnymi wierzbami, niesie „Trampa” znacznie szybciej niż flegmatyczna Wisła. Ostrożnie mijamy sterujące w wodzie koły, pniaki i ostre przęty, dość często przenosząc „Trampa” łądem.

Mijamy liczne wiatraki, stanowiące piękną dekorację pejzażu, ubogie wioski, przebywając szlak skąpy w historyczne zabytki, ale za to krajobrazowo bardzo ciekawy.

Wreszcie Bug poważnieje, tocząc głębokie i czyste, choć ciemne wody, miejscami zaś odkrywając piaskowe ławice.

Bociany, rybitwy, czaple i jaskółki-brzegówki, gnieźdzące się w piaszczystych stromych brzegach, są jedynymi towarzyszami kajakowca. Płyniemy w ciszy, pełni radosnego zachwytu i wdzięczności dla natury, która nas w cuda swe prowadzi.

Zbliżając się do Włodawy, mijamy dwanaście młynów, które świadczą o tym, że jesteśmy w ośrodku handlu zbożem.

Następny postój w Brześciu nad Bugiem, gdzie nocujemy wśród krzewów wikliny nad brzegiem Muchawca tuż przy jego ujściu do Bugu naprzeciw



**Przed dobrze  
zasłużonym  
noclegiem**

fol. T. Kostecki

przystani wioślarskiej, skąd dochodzą nas dźwięki dawno niestyszanej muzyki z głośnika radiowego.

Muchawiec jest naturalnym przedłużeniem Kanału Królewskiego, łączącego Bałtyk z Morzem Czarnym, o siedmiu jazach iglicowych, regulujących stan wody w kanale, spiętrzając ją od 0,5—1,2 m. Płyniemy bardzo wolno pod prąd, mijając się z długimi szeregami tratw.

Brzegi zarośnięte tatarakiem, poza którym ciągną się podmokłe łąki z charakterystycznymi kopami siana. Mnóstwo bocianów również świadczy o rozległych mokradłach. Przy jazach przenosimy kajak lądem i wśród czepiających się steru wodorostów z przewagą nenufarów, wśród upału i nieznośnych much, torujemy sobie drogę do Kanału Królewskiego. Wodorosty wreszcie ustępują, a w czystym zwierciadle wody przeglądamy się ciekawie przybrzeżne olchy, brzozy i sosny — jest przytulniej niż na Muchawcu. Kanał staje się coraz płytszy, osiągając swój szczytowy punkt we wsi Halik, skąd wody spływają na wschód ku Pinie i na zachód ku Muchawcowi. Wody Kanału Królewskiego zasila Kanał Orzechowski i Kanał Białojezierski, który według naszego programu staje się dalszym etapem naszej podróży.

Bujna roślinność, krzewy i lasy ozdabiają kanał z obu stron. Tu spotykamy po raz pierwszy charakterystyczne barcie na pniach drzew.

Kanał Białojezierski o długości 15 km łączy Kanał Królewski z Jeziorem Białym, w całym biegu żeglowny; przebywamy go więc szybko i wjeżdżamy pod żagle na jezioro otoczone zewsząd lasem. Zrywa się wichur. Wysoka fala coraz gwałtowniej atakuje „Trampa”, pieniać się jakby ze złości, że ją przecina swoim dziobem. Jezioro wydaje się groźne; ciężkie ołowiane chmury wiszą nad nim nisko. Kajakiem rzuca jak łupinką — to dźwigając go w górę na grzbiet fali, to znów opuszczając w dół w międzyfale. I tak żeglując zygzakami, objeżdżamy dokoła jeziora, doznając rozkosznej emocji. Zwolna jezioro uspokaja się, gdyż wiatr ustaje, rozpędziwszy kłęby ciężkich chmur. Tafla Białego zaczyna goreć najczystszy złotem i purpurą. Wspaniałe wra-



**Suszące się  
sieci**

fol. T. Kostecki



żenia, wyśmienite humory i zasłużony posiłek nad brzegiem jeziora uzupełniają zadowolenia przeżytego dnia.

Wracamy na Kanał Królewski i nieuregulowanymi brzegami Piny zbliżamy się do Pińska. Egzotyczny charakter Polesia występuje w parze z Piną, na brzegach której suszą się rozpięte na żertkach sieci. Dookoła „hało” — tak tu nazywają błota.

Spływając w dół Piny, często mijamy Poleszuka, który kłęcząc, płynie na swej z jednej kłody wyciosanej czajce. Plusk wiosła płoszy uśpione w tatarakach dzikie kaczki, które stadkami przelatują nam tuż nad głową. Woda lśni w promieniach zachodzącego słońca, a my jak po szkarłatnym chodniku zbliżamy się do Pińska. Słońce zachodzi. Widzimy światła portu wojennego i wśród znaczących drogę boi zajeżdżamy na trzydniowy pobyt do przystani szkolnej, położonej na wyspie nawprost miasta. Tu spędzamy pierwszą noc nie pod namiotem.

Z dojazdem do Pińska kończy się drugi i ostatni etap naszej włóczęgi wodnej o długości 430 km, przebyty w ciągu 7 dni.

Pińsk to miasto kontrastów; port, pińska flotylla wojenna, a obok prymitywne łodzie Poleszuka, piękne kościoły obok nędżnych strzechą krytych



---

chat, bruki i chodniki obok bagien i trzęsawisk. Po jednej stronie ulicy przechadza się turysta czy też marynarz a drugą kroczy majestatem... krowa.

---

Z Pińska wybieramy się pieszo na wioski poleskie, by z bliska przyjrzeć się życiu Poleszuków, ludzi prostych, lecz wartych poznania. Ze zdumieniem stwierdzamy, że wieś poleska prawie nie zna żelaza. Wszystkie narzędzia rolnicze z drzewa, a w konstrukcji swojej nie mają ani śrub ani gwoździ, wszystko zaś łączone jest więzadłami drewnianymi. Drzewo zastępuje każdy materiał — nawet grzebień są z drzewa.

Ubiór Poleszuka, to zgrzebna koszula i czerwone spodnie — może kombinacja tych kolorów wiąże się z ubarwieniem bociana, który jest tu od wieków stałym mieszkańcem.

Rybołówstwo to główne zajęcie ludności, żyjącej w bardzo prymitywnych warunkach. Z kurnej chatynki Poleszuka wзира graniczące z nędzą ubóstwo.

Można tu wręcz zapomnieć o tym, że istnieje w ogóle kultura, postęp i cywilizacja; sprawia to właśnie ten smutny egzotyzm Polesia. A urok Polesia? Nie czuję się na siłach opisać go. Trzeba samemu zakosztować włóczęgi, by wrócić z tyloma niezatartymi wspomnieniami, jak załoga „Trampa”.

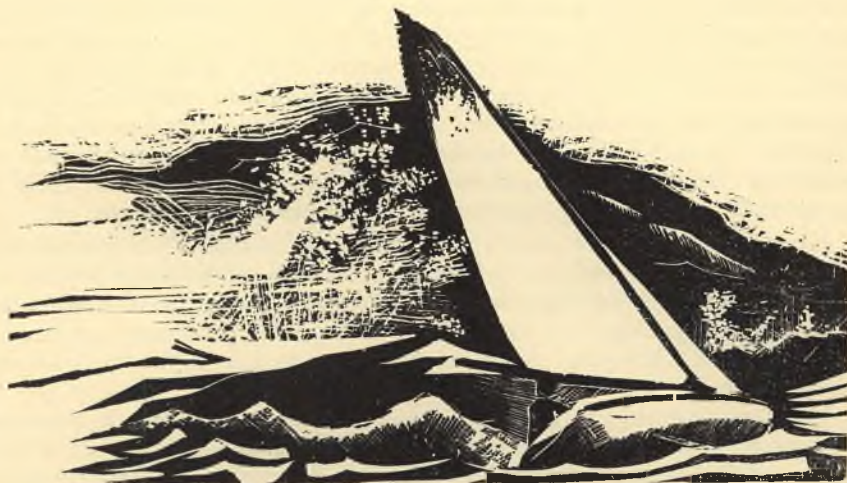
---

Dwudziestodniowa wyprawa ze Śląska na Polesie z 880 km trasy wodnej ukończona. Ale w projektach na nowy sezon wioślarski leżą już dokładne programy nowych, niemniej ciekawych wycieczek.

**Adam Kostecki**



# PRZEZ KAJAK DO JACHTU



**W**ZMOŻONE TEMPO ŻYCIA, przy równoczesnej mechanizacji niemal wszelkich przejawów bytowania, doprowadziło do katastrofalnego stanu zdrowotnego i moralnego mas, szczególnie w ośrodkach miejskich i przemysłowych.

W człowieku, oderwanym od przyrodzonych źródeł życia, rodzi się wreszcie szczęśliwe hasło powrotu do natury, by wśród rzek i jezior, lasów i urwisk górskich, czy też wreszcie na bezgraniczach morza odnaleźć swą wartość.

Ten zdrowy przełom myśli — w pogoni za słońcem, powietrzem, wodą i przestrzenią — coraz wyraźniej zaznacza się w umysłach współczesnych; coraz częściej słyszy się, że zbratanie szerokich warstw społeczeństwa z żywiołem wodnym, to źródło nowych sił fizycznych i duchowych, to świetna szkoła charakterów, kształcąca kadry dzielnych szermierzy idei morskiej, wytrwałych żeglarzy — badaczy dalekich lądów i możliwości kolonialnych.

Nie jest też inaczej; kajakarstwo i żeglarstwo, jako sporty przestrzenne często w trudnych warunkach naturalnych uprawiane, zmuszają do zdrowego wysiłku mięśni i wymagają uczciwego sprytu i przedsiębiorczości, przytomności umysłu i zaradności, rozsądku i ostrożności, inicjatywy i stanowczości, inteligencji praktycznej i hartu ducha.

W współżyciu z przyrodą dusza odradza się, szlachetnieje — czar wody bierze turystę w swe posiadanie i wydobywa z lamusa wspomnień najpiękniejsze sny młodości, czyste i wolne od nieprawości.

Rosną też ciągle szeregi turystów wodnych śródlądowych i morskich, chociaż rozwój tej budującej turystyki nie osiągnął u nas niestety takiego rozmachu jak za granicą.

Ciągle jeszcze pokutuje w naszym społeczeństwie niedowiarstwo, uprzedzenie, ospałość lub wręcz obawa. Ludzie boją się wody, uważając ją za zdradliwy żywioł, czyhający na życie śmiałka, który odważył się zanurzyć w toni pióra wioseł, lub przeciąć grzywę fali dziobem jachtu, pędzonego siłą wiatru.

Tymczasem dla kajakowca wystarczy umieć pływać, a dla jachtsmena — zachować ostrożność i przezorność, przy odpowiedniej znajomości kunsztu żeglarskiego, aby niebezpieczeństwo całkowicie minęło, względnie zmalało do minimum. I w tych warunkach kajakarstwo lub jachting nie są groźniejsze od narciarstwa. Oczywiście, że żeglarstwo morskie to o wiele więcej niż śródlądowe, które jest tylko jakoby przedwstępnym kursem do pierwszego.

Kajakowcem-żeglarzem słodkich wód może się stać każdy bez specjalnego przygotowania teoretycznego i praktycznego, już po jednodniowej wycieczce; natomiast żeglarz morski musi zdobyć wpierw teoretyczne wiadomości z zakresu prawa morskiego, nawigacji i locji oraz przejść praktyczny kurs nawigacyjny i robót linowych, zanim zdobędzie niezbędny patent żeglarza, bez którego nie może wyjść z portu w morze.

Uzyskanie jednak takiego patentu nie przedstawia specjalnych trudności i sprawy te są przewidziane w programach prac klubów, które w pierwszym rzędzie szkolą zastępy żeglarzy, sterników i kapitanów morskiej żeglugi sportowej.

Jachtsmen bowiem musi być zawsze przygotowany na to, że wypadnie mu kiedyś stoczyć ciężką walkę z żywiołem, a wówczas dzielnością, nieugiętym charakterem, zaradnością, przytomnością umysłu, a nade wszystko umiejętnością musi pokonać wszystkie trudności, aby wyjść z walki zwycięzcą a nie zwyciężonym.

Te wszystkie jednak trudy sówicie opłacają się, bo morze niepojętym urokiem swoim hojnie nagradza.

Turystyka śródlądowa natomiast to tylko miła rozrywka oraz piękny i zdrowy sport.



**W kajaku  
pod żaglem**

fol. T. Kostecki

**38**

Rzucam więc hasło: przez kajak do jachtu. Niechaj ludzie, dla których sprawy wodne są całkiem obce, zakosztują czar u wiołczęgi po wodach śródlądowych, aby rozkochani w wodzie — przepadli dla ładu; a nałogowym wodniakom, znającym dobrze kaprysy wód śródlądowych, radzę poznać morze przez uprawianie jachtingu, tym bardziej, że kajakarstwo i żeglarstwo śródlądowe są doskonałym przedszkolem żeglarstwa morskiego.

Pierwsi — ludzie spod znaku wiosła — niech wędrują, by poznać i ukochać swój kraj, by realizować ideał wspólnoty narodu, a drudzy — ludzie spod żagla — niech niosą ze sobą polską banderę z dumnym Orłem Białym, dokumentując tym samym odwieczne prawa Narodu Polskiego do morza i propagując polskość na najdalszych zakątkach globu.

Musimy doprowadzić do tego, by biało-czerwona bandera była panującą na Morzu Bałtyckim i znana dobrze na wszystkich morzach świata.

**Edward Becker**



# O ROZWÓJ JACHTINGU

*JacHTing morski ugruntować i rozwinąć musimy; jest to nakaz czasów dzisiejszych nie tylko, a nawet nie tyle sportowy, ile społeczny i narodowy, powiedziałbym więc — państwowy. Jest nie do pomyślenia, ażeby nasza bandera jachtowa nie była reprezentowana na morzach obok bander narodów europejskich. JacHT morski jest świadectwem opanowania morza nie tylko przez sfery rządowe, ale przez samo społeczeństwo. JacHTing nasz musi przeorać psychikę społeczeństwa, a z obszarów morskich uczynić dlań nowe terytory, równie cenne i sercu mile, jak rozłogi pól nadwiślańskich.*

M. ZARUSKI.

**P**IĘTNASCIE LAT TEMU sport jachtingowy w Polsce właściwie jeszcze nie istniał. Społeczeństwo nasze, jako na wskroś lądowe, nie ma serca dla spraw, związanych z morzem i z naszą ekspansją morską. Pewne przebudzenie dało się zauważyć dopiero wtedy, gdy rząd i małe koło ludzi dobrej woli, nie bacząc na opory moralne i materialne, pojawiające się na każdym kroku, wytrwale zaczęło dążyć do rozbudowy naszej potęgi morskiej i do podniesienia znaczenia naszej bandery na wodach świata.

Niemalą zasługę w propagowaniu naszej bandery ponieśli jachtsmieni-pionierzy, w pierwszym rzędzie sędziwy generał Marian Zaruski, nieustrudzony propagator turystyki morskiej, walczący czynami i słowami o podniesienie znaczenia naszego jachtingu morskiego, zarówno w kraju jak i na wodach zagranicznych. On to zorganizował pierwsze rejsy zagraniczne na polskich jachtach, on wszczepił myśl morską w szeregi naszego harcerstwa, on temuż harcerstwu morskemu wskazał właściwą drogę ku dalszemu rozwojowi i on ostatecznie dziś jeszcze, pomimo sędziwego wieku, rokrocznie prowadzi harcerski jacht szkolny „Zawiszę Czarnego” ku dalekim wybrzeżom, czuwając z iście ojcowską dumą nad wychowaniem żeglarskim młodych wilków morskich.

W chwili obecnej jachting nasz, zorganizowany w całym szeregu poszczególnych klubów, posiada jednak wspólne kierownictwo, spoczywające w rękach „Polskiego Związku Żeglarskiego”. Kluby poszczególne, choć korzystające częściowo z subwencji państwowej, prowadzą na ogół swoją własną gospodarkę. Pomoc państwa wyraża się w ułatwieniach, zarówno pod względem finansowym jak i celnym oraz formalnym przy nabywaniu sprzętów, w uwzględnieniu potrzeb żeglarstwa sportowego przy budowie portów morskich i w udzielaniu daleko idących ulg kolejowych dla załóg statków sportowych, udających się do miejsca zaokrętowania lub wracających do domów po ukończeniu rejsu. Również w podróży zagranicznych żeglarz sportowy korzysta z całego szeregu ulg i ułatwień; wyjeżdżający jacht otrzymuje jako dokument osobowy dla załogi t. zw. „Listę załogi”, która czyni zbytecznym posiadanie indywidu-

alnych paszportów. Przy zaprowiantowaniu statków przed wyjściem w rejs zagraniczny można korzystać z dostaw portu wolnoctwowego, za granicą jacht korzysta z pełnej opieki naszych placówek konsularnych, tak samo jak każdy duży statek handlowy lub pasażerski. Pomimo jednak tych wszystkich ulg i ułatwień rozwój naszego żeglarstwa morskiego nie wykazuje takiej dynamiki, jaką chcielibyśmy widzieć. Składają się na to różne przyczyny. W pierwszym rzędzie dziwna apatia i brak zainteresowania oraz nieświadomość w sprawach żeglarstwa morskiego naszego społeczeństwa. Każdemu, dalej stojącemu od tych spraw, wydaje się, że jachting jest nie tyle sportem, ile bardzo kosztowną i dla przeciętnego śmiertelnika nieosiągalną rozrywką. Otóż pogląd ten oparty na doświadczeniach z życia innych zamożniejszych narodów jest jednostronny i niesłuszny. Milioner amerykański, dla którego jachtem jest dopiero statek o dwóch czterostukonnych motorach Diesla, o długości ponad 50 m po pokładzie i posiadający liczną płatną załogę, nazywa mniejsze jednostki motor-boatami. Ale ten sam milioner za sportsmena w naszym sensie uchodzić nie może, gdyż nie uprawia on sportu żeglarskiego, lecz odbywa po prostu podróż na własnym statku pasażerskim. Nasz jachtsmen natomiast pływa na stosunkowo małej jednostce, nie uznaje płatnych załóg, do pomocy motoru (o ile takowy w ogóle posiada) ucieka się tylko w razie konieczności, każdą pracę w takielunku na pokładzie i pod pokładem sam wykonuje, często jest kapitanem, kucharzem i majtkiem w jednej osobie. Walczy z żywiołem i naraża swoje życie w obronie ukochanego statku, wierzy tylko sobie i własnym siłom, nie oglądając się na płatną pomoc, jest swoim własnym panem i prawdziwym sportsmenem, ale niestety ten nasz żeglarz ma pustą kieszeń. Posiadanie własnego jachtu jest często dla niego niedoścignionym marzeniem. Jeżeli jednak nie ma pieniędzy jako jednostka, to w gromadzie zawsze znajduje się środki do wspólnego nabycia większego lub mniejszego stateczku. I tylko tą drogą mogą iść nasi młodzi i starzy adepci sztuki żeglarskiej.

W Polsce mało jest ludzi zamożnych, którzy by mogli sobie pozwolić na kilkutyśięczny wydatek związany z nabyciem własnego jachtu, tym bardziej, że sezon żeglarski u nas jest krótki i jacht taki w najlepszym wypadku tylko około w 40% całego roku może być wykorzystany. Stoją zatem przed nami dwa zagadnienia, które musimy rozwiązać, a mianowicie:

- a) jak umożliwić stosunkowo mało zamożnym ludziom uprawianie jachtingu,
- b) jak można przedłużyć tak krótki u nas sezon żeglarski.

Odpowiedź na pierwsze pytanie daje nam rzut oka na ruch spółdzielczy w Polsce. Otóż trzeba stworzyć jak największą ilość spółdzielni jachtowych lub związków współwłaścicieli jachtów, opartych na zasadach spółdzielczości. Przeciętny człowiek pracujący, gdy nie mieszka nad samym wybrzeżem, nie może więcej niż cztery tygodnie z całorocznego urlopu poświęcić na cele turystyki morskiej. Sezon żeglarski na Bałtyku trwa od połowy maja do połowy października, czyli pięć miesięcy. Ponieważ na jachtach średniej wielkości załoga liczy 6—7 osób, więc z jednego jachtu korzystać może w normalnych warunkach w przeciągu roku 30 osób, licząc rejsy 4-tygodniowe, lub 40—60

osób, licząc rejsy krótsze, 3—2-tygodniowe. Wynika z tego, że spółdzielnia jachtowa, licząca około 40 członków, współwłaściciele z udziałem 250 zł na osobę, może dysponować kapitałem około 10.000 zł, czyli w granicach zupełnie wystarczających do zakupu przeciętnego jachtu. Utrzymanie jachtu wraz z koniecznymi uzupełnieniami w takielunku i normalnymi remontami nie pochłonie więcej ponad 1.500 zł rocznie. Z tych danych łatwo można wyliczyć obciążenie finansowe członka takiej spółdzielni. Musi on ponieść jednorazowy wydatek na zakup jachtu w wysokości 250 zł, co — licząc 10-letni okres amortyzacyjny — daje rocznie 25 zł. Do tego dochodzi roczny koszt utrzymania jachtu około 40 zł na każdego członka, czyli razem obciążenie finansowe współdziałowca spółdzielni jachtowej wynosi około 65 zł rocznie, lub nieco ponad 5 zł miesięcznie. Jest to kwota tak minimalna, że do prawdy szerokie warstwy społeczeństwa mogą sobie pozwolić na taki wydatek. Sama eksploatacja, czyli odbywanie rejsów zagranicznych, jest bardzo tania. Koszt wyżywienia przy jedzeniu bardzo obfitym i co do jakości prawie wytwornym nie wynosi więcej niż 2—3 zł dziennie, gdyż jak już przedtem zaznaczyłem, zaprowiantowanie odbywa się z portu wolnocłowego, gdzie ceny są nader niskie. W obcych portach jachty nie ponoszą opłaty portowej. Opłaty pilotowe też odpadają, gdyż jacht pod dobrym kierownictwem wszędzie bez pilota może wejść do portu, a sam dojazd załogi do Gdyni i powrót do domów może się odbywać za 80% zniżką kolejową, udzielaną przez P. U. W. F. Okazuje się zatem, że przy odrobinie pomysłowości i zmysłu socjalnego problem zakupu taboru morskiego nie jest zbyt trudnym do rozwiązania.

Nieco trudniejszym problemem jest drugie poruszone przeze mnie zagadnienie, a mianowicie przedłużenie sezonu żeglarskiego, który u nas na Bałtyku trwa zaledwie pięć miesięcy. Pogodą i warunkami atmosferycznymi dotychczas kierować nie umiemy. Ale istnieją na świecie okolice, gdzie tak zwana zima jest cieplejsza niż nasze bałtyckie lato. Jachtsmeni mogą brać przykład z plectwa wędrownego i tak jak jaskółka z nastaniem zimnej pory kieruje się na południe, tak i my dzioby naszych jachtów kierować możemy ku równikowi, uciekając naokoło Europy ku Morzu Śródziemnemu, które pozwala na uprawianie żeglarstwa przez cały okrągły rok. Dojazd tam musiałby się odbywać oczywiście ze zmianą załóg po drodze. Koszt podróży lądowej dla załóg wymienionych dałby się na pewno zmniejszyć do minimum, starając się o przyznanie jachtsmenom takich samych zniżek kolejowych, jakie przysługują prawie we wszystkich państwach załogom statków. Koszta paszportowe również nie odgrywają roli, gdyż i tu korzystać można z tych samych przywilejów, z których korzystają marynarze zawodowi, a tym samym całe zagadnienie przedłużenia sezonu żeglarskiego skoncentrowuje się na odcinku organizacyjnym, by wyjazdy, dojazdy i zmianę załóg tak ułożyć, aby nie nastąpiły tarcia i trudności.

W ten sposób grono ludzi, korzystających z jednego statku, mogłoby się powiększyć do około 100 osób rocznie, co by się zarazem przyczyniło do zmniejszenia kosztów udziału każdego, względnie dałoby możliwość przy utrzy-



manii świadczeń w wysokości podanej powyżej nabycie jednostki większej, bardziej komfortowo urządzonej i bardziej reprezentacyjnej.

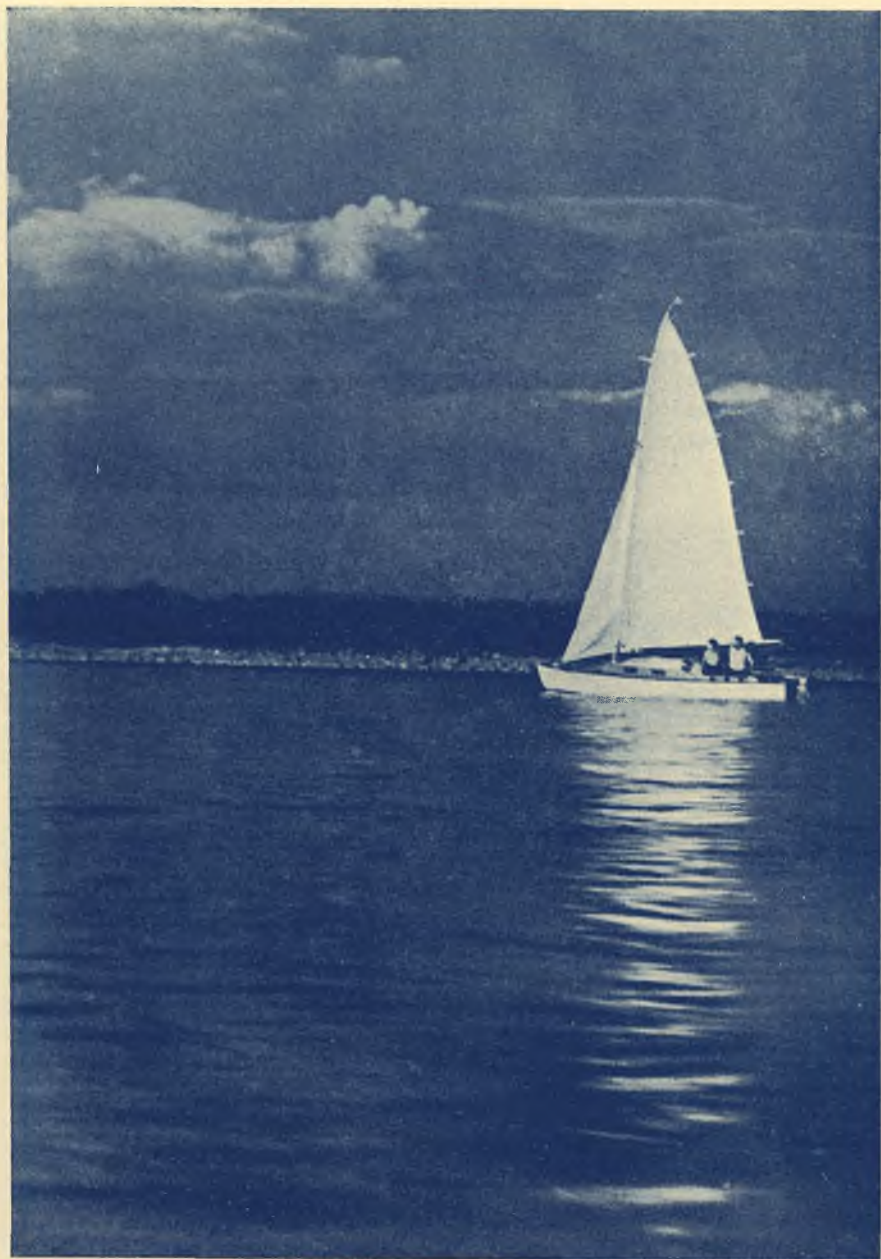
Ze względu na szczupłość miejsca nie jestem w stanie myśli rzuconych powyżej — których właściwym ojcem duchowym jest znakomity żeglarz, pierwszy polski zdobywca Atlantyku, rotmistrz Bohomolec, — dalej rozwinąć. Ten nieustraszony żeglarz w znakomitej swej książce „Wyprawa jachtu Dal” dość obszernie traktuje poruszone zagadnienia. Zatem mogę tylko odesłać zainteresowanych do tej pracy.

Jeżeli słowa powyższe zjednały naszemu królewskiemu sportowi choćby jednego tylko nowego adepta, to będę mógł uważać, że spełniłem swoje zadanie, gdyż każdy uzyskany dla naszej idei nowy zwolennik jest nowym propagatorem morza i żeglarstwa morskiego. Oby takich było jak najwięcej ku chwale Polski na morzu.

**Inż. Bolesław Gajewski**

kpt. mar. S. S.





### **Wieczór na Wiśle**

Ze zbiorów Kom. Tur. P. Z. K. — fot. W. Junosza Stępowski

# POD ŻAGLEM DO DANII

**S**ZEROKI, CIEPŁY WIATR dyma żagle „Doris”, która, jakby czując, że wyrwała się nareszcie na wolne przestworza, wesoło leci naprzód, odrzucając dziobem na obie strony strugi spienionej wody.

Słońce, czyste niebo, powietrze nasycone wonią miodową i koniczynną. Wtem jakiś mur zagradza nam drogę, ogromne wrota stają przed nami zaporem. Okrzyk, skinienie ręką i dantejskie wrota majestatycznie uchylają się przed małą Doris. Ostrożnie posuwamy się naprzód i wchodzimy do ciemnej, zimnej czeluści. Nad nami piętrzą się na kilkanaście metrów oślizgłe, pokryte mokrym mchem mury, słońce zginęło, niebo gdzieś tam hen, wysoko, błękitnym czworobokiem odcina się w górze. Głos brzmi tak dziwnie, wilgotny zaduch dławii piersi i dech zapiera. Wrota cicho zamykają się za nami. Czekaemy.

Nagle zakotłowało się, zaszumiało. Doris, pomimo iż mocno uwiązana na dwóch linach, rzuca się jak szalona, czuję — jak pokład rośnie mi pod nogami. Zaczynamy podnosić się w górę, początkowo wolno, później coraz szybciej, robi się coraz jaśniej, ciepłe powietrze zaczyna muskać po twarzy, wreszcie na równi oczu ukazują się trawa, kwiaty, drzewa, znowu słońce, gorący błękit nieba i po chwili Doris stoi na spokojnej wodzie, a Brda, którą tak niedawno porzuciliśmy, przebłyskuje gdzieś tam, w dole; gdy spojrzeć, aż w głowie się kręci.

Otwierają się drugie wrota śluzy, wypływamy. Za nami już Wisła, za nami Bydgoszcz gościnną, zapomniane kłopoty i gorączka odjazdu. Trzy ćwierci świata do nas należy, jak do każdego żeglarza, przed którym, gdy stanie na pokładzie swojego statku, wszystkie drogi wodne, jak rzeki, tak i oceany stoją otworem. Jest nas czworo: ja, jako kapitan, 17-letni syn Andrzej w roli majtka, 15-letnia córka Dorota, pełniąca obowiązki kucharza i ucznia i 11-letni syn Jan — kuchcik — do obierania kartofli i mycia statków. Płyniemy teraz kanałem, równym jak struna; pomyślny wiatr szybko pędzi nas naprzód. Dookoła pola, łąki, na widnokręgu łagodne wzgórza pokryte lasem. Przechoodzimy przez cały szereg śluz i wypływamy na Noteć. Posuwamy się wąską drogą wodną, wijącą się niezliczonymi zakrętami pomiędzy zalanymi na kilometry łąkami, pokrytymi szuwarami i łoziną. Co chwila zrywają się dzikie kaczkę, gęsi, ogromne stada czapli i żorawi, bociany, bąki, derkacze i mnóstwo innego ludu skrzydlatego. Wszystko to gwizdze, śpiewa, skrzeczy i wydaje różne, trudne do nazwania dźwięki. Na tle potężnego akordu miliardów komarów, wijących się nieprzerwaną chmurą na przeciągu kilkunastu kilometrów, stanowi to oryginalną w efekcie i piękną harmonię.

Przechodzimy punkty graniczne — Ujście, potem Krzyż; władze celne polskie i niemieckie rywalizują w grzeczności i uprzejmości.

Szyby skończyły się, szybko posuwamy się naprzód; mijamy Landsberg, Kostrzyn i wypływamy na Odrę. Rozlana szeroko, miejscami na kilometry, tak że trudno rozpoznać koryto, z silnym prądem i ogromnymi wirami, bardzo przypomina Wisłę.

Ruch na rzece niezmiernie ożywiony, co chwila spotykamy całe pociągi barek, holowane przez potężne kołowce. Czuje się już bliskość portu i morza.

Oto i Szczecin. Stary gród pomorski, tuż nad portem, wąskimi uliczkami zbiega ku rzece, dalej, na wysokim brzegu, szeroko rozrzuciło się duże i piękne europejskie miasto. Wspaniałe gmachy, parki, aleje ze szpalerami cudownych róż, piękne pomniki, fontanny, nadają tej stolicy niemieckiego pomorza prawdziwie wielkowiejski charakter.

Wolno i ostrożnie posuwamy się wąskim korytem Odry. Ruch jak na Marszałkowskiej. Co chwila przelatują, wściekle burząc wodę, potężne holowniki, statki pasażerskie, promy parowe, załadowane całymi pociągami wagonów towarowych; ogromne parowce morskie suną majestatycznie, asekurowane z dzioba i rufy przez holujące je statki portowe.

Podziwiamy ogromne dźwigary, stocznie, doki i szeregi angielskich i niemieckich statków, ładujących polski węgiel.

Po kilku godzinach takiej żeglugi mijamy sztuczną wyspę Leitholm i wydostajemy się na szerokie wody Szczecińskiego Zalewu.

Momentalnie dostajemy silny wiatr i porządną falę. Po godzinie cała załoga leży; jestem sam. Wiatr wzmagą się, jestem zmuszony reflować żagle, do czego wyciągam spod brezentu zielonego bocmana. Fala coraz większa, już mi jest trudno sterować prosto, pomimo iż mała Doris leci half-windem jak na skrzydłach, z łatwością podnosząc się na boczną falę. Mamy jeszcze spory kawał drogi do najbliższego portu. Zaczynam odczuwać zmęczenie po ośmiogodzinnym sterowaniu. Ręce mdleją, uwaga napięta, gdyż każdą większą falę trzeba przyjąć odpowiednim ruchem steru; mimo to z dzioba porządnie czasem chlusta. Wreszcie obserwuję z ulgą szybko zbliżające się kontury wysokiego brzegu i po dokładnym zbadaniu wejścia, jesteśmy po chwili na spokojnej wodzie zatoki Neuwarp. Załoga od razu odżyła i wielkim głosem woła o jedzenie, — cook zabiera się do roboty. Podchodzimy do brzegu i stajemy na nocleg przy prywatnej przystani Kurhausu w Altstadt.

Następnego dnia spotkała nas w drodze gwałtowna burza z rześistą ulewą. Pomimo wiatrówki woda leje się za kołnierz, cieknie po kolanach, wszystko straszliwie mokre. Wokoło nic nie widać — steruję za pomocą kompasu. Po kilku godzinach takiej żeglugi piekielny głód zmusza mnie do skomunikowania się z cookiem. Spod brezentu wysuwa się ręka z sandwichem. Czy znacie smak chleba z masłem i corned-beef, polewanego rześistym deszczem i strugami wody, spływającej z własnej twarzy?

Idąc dalej wąskim przejściem Peene, wychodzimy na morze na zatokę Greifswalder Bodden i kierując się wzdłuż brzegów Rugii, przybywamy do Stralsundu, gdzie nas oczekują formalności celne. Z powodu mających się odbyć nazajutrz regat port zapchany niezmierną ilością przybyłych ze wszech

stron jachtów. Wszystko to rywalizuje w czystości i elegancji: nowiutkie żagle, mahoń, mosiądz — aż oczy rwie. Stralsund, nieduże i ciche, ale ciekawe miasto z piękną katedrą i starym klasztorem, ze ślicznym ogrodem otoczonym galerią, przypominającą Certosa di Pavia. W głównym gmachu, na górze, ogromna sala, która niegdyś służyła jako wędzarnia, obecnie przerobiona na przytułek dla starców. Wzdłuż ścian ciągnie się szereg pieców, z kominami wychodzącymi wprost na salę, w każdym piecu dwa miniaturowe pokoiki — pomieszczenie dla starców. W lecie tylko lekko daje się uczyć charakterystyczny zapach drzewnego dymu, w zimie jednak podobno nie każdy może wytrzymać w tej atmosferze.

Idąc dalej wzdłuż Rugii i półwyspem niemieckim, przybywamy do Darsser-Ort. Tu zaczyna się poważniejsza część wyprawy, gdyż czeka nas dwudziestoczworomilowe (około 44 km) przejście otwartym morzem do najbliższego portu duńskiego Gjedser. Barometr spada od kilku dni, nasz dziennik okrętowy wykazuje następujące notowania: 13 lipca — 771, 14 — 767, 15 — 761. Komunikat radiowy przepowiada znaczne pogorszenie na południu Skandynawii. Odbywam naradę z dozorcą latarni morskiej — twierdzi, że o ile wyjdziemy natychmiast, mamy jeszcze szanse do przejścia przed nadciągającą burzą. Postanawiam zaryzykować.

Podnosimy kotwicę nazajutrz o godzinie 6.40 rano. Wiatr, początkowo słaby WSW, bardzo prędko przechodzi na WNW, później na NW, czyli wprost przeciwny do naszego kursu. Zaczynamy lawirować, powoli posuwając się naprzód. Wobec niekorzystnych warunków zmieniam pierwotny plan i idę długim halsiem na otwarte morze kursem NtO w kierunku wyspy Moen. Brzeg niemiecki niknie coraz bardziej, widać już tylko zarysy latarni, wreszcie i ta rozplywa się we mgle. Małutka Doris jest zupełnie sama, nie widać żadnego statku na horyzoncie, ani żagla — ani dymu, nic — tylko niebo i woda. O godzinie 4 po poł. wiatr słabnie, wreszcie zupełnie zacicha. Duża, lecz szeroka początkowo fala z SW spotyka nową z NW, krzyżuje się i zaczyna okropnie nas męczyć. Cała załoga się kładnie, wreszcie i kapitan ulega skutkom martwej fali. Słabo rysujący się w postaci fioletowej mgły na horyzoncie wysoki brzeg duński powoli niknie — to fala i prąd znoszą nas z powrotem na morze. Zarzucam kotwicę na głębokości 18 metrów i spuszczam żagle. W perspektywie noc w otwartym morzu, w 20 milach od brzegu, przy coraz to większej fali, od której żołądek zupełnie zwariowany spaceruje sobie po całym ciele i stara się gwałtem wyrzeć na świat boży przez gardło...

Ciemniej, gwiazdy ukazują się na niebie, morze głucho szumi, robi się chłodno, a i głodno, bo z powodu wysokiej fali nie mogliśmy gotować obiadu. Zresztą i tę parę kawałków chleba, które się przegryzło, musieliśmy oddać z powrotem rybkom na pożarcie.

Leżymy tak w ciszy. Każdy walczy heroicznie bez skargi, starając się utrzymać na wodzy rozbrykane wnętrze. Pytam dzieci, czy nie wolałyby w danej chwili być w domu, w ciepłych łóżeczkach. Niespodziewanie słyszę jednomyślny protest: „wolimy morze!” — Brawo wilczęta!

Po kilku godzinach takiej męki zauważam lekki podmuch wiatru od NO. Znękana załoga z trudem podnosi żagle i wyciąga kotwicę. Wiatr szybko się wzmacnia i przechodzi w świeży N, zmuszając nas do refowania od razu na cztery obroty. Wolimy jednak najgorszą burzę od takiego niemiłosiernego kołysania na miejscu. Biorę kurs na południowy cypel wyspy Moen, ogień którego już przebłyskuje na horyzoncie. Krótka przeciwna fala dostaje się bryzgami aż na rufę, tnąc jak biczem po twarzy, i ogromnie męczy biedną Doris, która strasznie bije dnem.

Tak idziemy około 6 godzin, wreszcie zauważam czerwony ogień Klintholmu i ostrożnie lawirując, wchodzimy do portu o godzinie trzeciej rano. Jestem tak wyczerpany dwudziestogodzinnym z górą przejściem, że nie reaguję nawet na myśl, że zamierzony cel już jest częściowo osiągnięty, że jesteśmy już w Danii.

Na drugi dzień zawieramy znajomość z załogami dwóch jachtów — duńskiego i szwedzkiego, które schroniły się do portu przed burzą. Ogromnie podziwiają naszą wyprawę, a dowiedziawszy się, że to polski jacht, bardzo serdecznie witają. Odbywamy wspólną wycieczkę samochodem do słynnych z piękności skał kredowych na cyplu wyspy, po czym właściciel wspaniałego 125 m jachtu „Quadroon”, członek Królewskiego Duńskiego Yacht-Klubu p. Harry Schacke, podejmuje nas u siebie smakowitym podwieczorkiem. Wieczór spędzamy u Szwedów, na 80 m „Moyanie” inżyniera Olssen z Malmö, przy czym cook odbiera lekcję czyszczenia i skrobania fląder. Umawiamy się iść nazajutrz dalej razem.

Opuszczamy port o czwartej rano, zamierzając przejść Faxe-Bugt i nocować w porcie Rödwig, ale silny W pędzi nas z taką szybkością, że robimy 5 do 6 mil na godzinę, przechodzimy Faxe-Bugt i po 12 godzinach takiej żeglugi zarzucamy kotwicę w Kopenhadze o godzinie czwartej po południu w porcie Królewskiego Duńskiego Yacht-Klubu. Jesteśmy u celu.



**Wieczór  
w basenie  
jachtowym**

fol. inż. Mayre

**48**

W Kopenhadze spędzamy trzy dni, zwiedzając miasto, nadzwyczaj serdecznie i gościnnie podejmowani przez Poselstwo R. P. i Zarząd Jacht-Klubu, po czym ruszamy w dalszą drogę i przechodzimy do Szwecji przez nadzwyczaj niebezpieczną z powodu raf i silnych prądów Flint-Rinne.

Naszą wizytę w Malmö zamierzałem ograniczyć do jednego dnia, ale morze tak się rozigrało, że nawet ruch pasażerski został chwilowo wstrzymany. Korzystamy z okazji, żeby zwiedzić miasto i jego osobliwości, podejmowani przez sympatyczną załogę „Moyany”.

Stoimy tak dwie doby, ale wobec nadzwyczaj szybko topniejącego zapasu szwedzkiej waluty postanawiam uciekać, pomimo wzburzonego morza i niewieszonych sygnałów sztormowych.

Po nadzwyczaj męczącym i „mokrym” dziesięciogodzinnym przejściu schroniliśmy się na noc przed gwałtowną burzą z silną ulewą i nieustanną kanonadą grzmotów do malutkiego, bardzo źle zakrytego portu rybackiego Bögeskov, już po stronie duńskiej, w zatoce Kjöge-Bugt. Tu przez trzy dni staliśmy na kotwicy, rzucani na wszystkie strony falami i przedmuchiwani do szpiku przez prawdziwy huragan. Wreszcie, mając dość przymusowej bezczynności, postanawiam przejść do większego i lepiej zakrytego portu Rödving, znajdującego się w odległości dziesięciu mil po drugiej stronie cyplu, w zatoce Faxe-Bugt. Podnosimy grot do wysokości połowy masztu i z nadzwyczajną szybkością wylatujemy z portu. Ogromna, szeroka fala podchwyciła Doris jak piórko na swój grzbiet, okryty białą pianą, podała drugiej siostrze fali, ta trzeciej — i nie obejrzeliśmy się, jak byliśmy na trawersie latarni morskiej Stevens-Klint. Ale tu czekała nas zmiana kursu. Przyjazne, dobre fale ustąpiły, natomiast zjawiły się nowe, groźne, szumiące, smagające bryzgami i plujące pianą. Pomimo zaciągniętego brezentu trzeba co chwilę czerpać wodę. Biedna Doris, zlatując z wysokiego grzbietu, uderza dnem jak piersią o wodną ścianę i zda się, lada chwila rozleci się w kawałki. Lecz wyboru nie mamy — na lewo — otwarte morze, na prawo — skały; musimy iść naprzód.

Pięć godzin walczę tak z morzem, lawirując przeciwko fali i starając się odrobić jednym halsiem to, co na drugim strącę. Wreszcie kompletnie wyczerpani, wchodzimy do portu. Ale w jakim stanie! Wszystko mokre, podłoga pływa, na ciele nie ma suchej nitki, a wiatr taki przejmująco zimny.

Na brzegu owacja. Zebrał się tłum rybaków, marynarzy, publiczności; wszyscy z zajęciem obserwują nasze manewry i głośnymi okrzykami odpowiadają na moje powitanie.

Wychodzę na brzeg, jakiś poważny starszy pan chwyta mnie za rękę, ściska, woła po angielsku: „chodźcie prędzej do mnie!” i prowadzi na swój wspaniały jacht „Ariel”. Jest to członek Seawanhaka Yacht-Klubu, pan Franklin Remington z New Yorku, który przez dwie godziny obserwował naszą walkę z morzem z wieży kościelnej. Częstuje nas gorącym bulionem, kawą, rozpytuje, studiuje naszą podróż na mapie, podziwia. Ach, jakże oceniliśmy zaciszną, ciepłą kajutę ze szczelnie zamkniętymi drzwiami, przez które gwizdzący w olinowaniu i wantach wicher nie mógł się wcisnąć! Ten stały ucisk, któremu przez tyle dni podlegaliśmy, ogromnie nas zmęczył.

Następny dzień, wobec deszczu, spędziliśmy w porcie, po czym przy cichej nareszcie i cieplej pogodzie przeszliśmy w ciągu jednego dnia do znanego nam już portu w Klintholm na wyspie Moen.

Nazajutrz 30 lipca, przy jasnym niebie i słabym wietrze wyruszyliśmy w drogę powrotną do niemieckich brzegów. Wobec sprzyjającego wiatru idę na otwarte morze i biorę kurs wprost na wyspę Gellen, u brzegów której zaczyna się nadzwyczaj trudne wejście na farwater Stralsundu. Fala duża, ale sprzyjająca, nie męczy, wiatr słaby, niesimy pełny grot i balon fok. Niestety sytuacja szybko się zmienia. Zaraz za cyplem Moen, gdy wyszliśmy z brzegu, otrzymujemy ogromną falę z NO. Widocznie jest tam, albo był silny wiatr. W każdym razie nadzieja na szybkie i spokojne przejście do brzegów niemieckich maleje.

Na domiar złego, wiatr zacicha i zaczyna się niemiłosiernie kołysanie. Trwa to parę godzin, wreszcie, około godziny jedenastej, przychodzi powiew od NO, początkowo średni, następnie świeży i stały. Niesimy jednak w dalszym ciągu pełne żagle i rozwijamy dużą szybkość, z górą sześć mil na godzinę.

Ale na NO coś się psuje, zbierają się jakieś chmury, wiatr się wzmaga. Każę prędko gotować obiad. Wytrenowana załoga pomimo dużej fali, tak dużej, że Doris cała się chowa pomiędzy dwoma grzbietami, dzielnie się trzyma, obierają i gotują kartofle, zaczynamy grzać konserwy. Wtem, obserwując horyzont, zauważam, że chmura na NO przybrała atramentowo-czarny kolor i szybko zbliża się do nas. Momentalnie sprząta się jedzenie (dostaliśmy tylko po filiżance bulionu z jajkiem), załoga idzie pod zaciągnięty brezent, spuszcza fok i refują grot do salingu. Po chwili, widząc co się święci, zmniejszam jeszcze żagiel, zostaje mi pięć brytów — około półtora metra. Raptownie robi się ciemno, nalatuje straszny szkwał, deszcz leje strumieniami, huk piorunów, szum grzywaczy, lecimy jak na skrzydłach, pomimo prawie kompletnego braku żagli. Przybita chwilowo wichrem i ulewą fala gwałtownie się zwiększa; raz tylko obejrzałem się, słysząc podejrzany szum za rufą i struchlałem, widząc ogromną zieloną górę z białą grzywą, rosnącą nad moją głową. Ale dzielna Doris jak piórko wznosi się na falę i tylko niewiele stosunkowo wody trafia do środka.

Tak idziemy w ciągu sześciu godzin; następują z chwilowymi przejaśnieniami jeszcze trzy szkwały. Załoga siedzi skulona pod brezentem i nie tylko, że nie choruje, ale nawet śpiewa. Dzielne wilczęta, podziwiam ich hart i wytrzymałość. O godzinie 19 podchodzimy do wyspy Gellen i idąc wzdłuż brzegu, szukamy wejścia na farwater. Jest już ciemno, gdy wchodzimy do Barehäft, stacji celnej niemieckiej, gdzie muszą się meldować wszystkie statki, przychodzące z morza. Siła wiatru, zgodnie z oficjalnym zaświadczeniem kapitana portu w Stralsundzie, dochodziła 30/7 do 7 stopni, tj. 13 m/s.

Dalszą drogę, Stralsund, Greifswald, Stettin, przechodzimy szybko przy sprzyjających wiatrach. Jesteśmy już na rzekach, skończona zdawało się igraszka z niebezpieczeństwem, załoga z pogardą spogląda na „słodką wodę”. Jednak tu właśnie spotkała nas przygoda, która omal nie przyczyniła się do szybkiego i nieoczekiwanego zakończenia naszej wyprawy.





— **ogromna zielona góra z białą grzywą** —

Ze zbiorów J. Wyka

Zatrzymując się na noc w Stettinie, wyszukałem cichy zakątek za wyspą, obok pływającej kantyny, obsługującej marynarzy z zakotwiczonych w pobliżu statków i uwiązałem cumę do palika na brzegu, obok kilku stojących tam żaglówek. Nie dowierzając mojej młodocianej załodze nie wystawiałem nigdy warty na noc, polegając na lekkości mojego snu. Było to dość męczące, gdyż po całodziennnej pracy i nocy nie dawały mi należytego odpoczynku, ponieważ przy lada szmerze lub chybotnięciu łodzi wyglądałem spod namiotu, aby sprawdzić, czy wszystko jest w porządku.

Ta czujność wybawiła nas od wypadku, który mógł mieć smutne następstwa.

W ów pamiętny wieczór przed ułożeniem się do snu skrupulatnie przyjrzałem się jak zwykle otaczającym przedmiotom, aby dobrze utrwalić w pamięci sytuację. Pomimo dość hałaśliwego nastroju w kantynie drzemałem spokojnie, wyglądając od czasu do czasu. Noc była cicha, od nurtu odgradzała nas wysoka ściana angielskiego parowca, Doris stała spokojnie, opierając się dziobem o brzeg. Zmęczona załoga zapadła w głęboki sen... Obudziłem się nagle pod wpływem jakiegoś niepokoju. Wsunąłem głowę spod namiotu — cóż to? Anglik zginął, brzegu nie widać, dookoła tylko woda. Błyskawicznie wyskoczyłem na pokład... i struchlałem z wrażenia. Brzeg daleko, jesteśmy na nurcie i o zgrozo, blisko, prawie tuż przed nami widzę ogień parowca, idącego wprost na Doris. Ze statku nas nie widzą, ponieważ stojąc przy brzegu nie zapaliłem lampy kotwicznej. Już słysząc głuchy szum śruby okrętowej, bijącej skrzydłami o wodę... Długie wiosło wiślane zgięło mi się w rękę od szalonego wysiłku. Wiosłuję jak opętany; szczęściem nie ma wiatru i po chwili dziób ciężko naładowanej Doris powoli skręca w stronę brzegu. A tuż obok nas z szumem przeorał wodę swym ciężkim cielskiem

prom parowy, przepływający przez noc na drugi brzeg wagonów pociągów towarowych. Byliśmy o włos od katastrofy.

Wiosłując powoli doprowadziłem Doris do brzegu, nie budząc nic nie przeczuwającej załogi. Nie mogłem zrozumieć, w jaki sposób łódź mogła zerwać cumę, gdyż ani na chwilę nie dopuszczałem myśli, aby lina, uwiązana przez mojego syna, mogła odwiązać się. Chyba słupek złamał się, ale w jaki sposób? Wskoczyłem na brzeg i oświetliłem latarką miejsce naszego postoju. Słupek stoi na miejscu, mocno uwiązany do niego leży na brzegu kawałek naszej cumy, koniec — równiutko ucięty nożem. Widocznie jakiś podchmielony marynarz wracając brzegiem z kantyny zaczepił po ciemku nogą za linę, zaklął siarczyście i ciął nożem, nie myśląc o skutkach swego czynu. A prąd, chociaż słaby przy ujściu rzeki, wyciągnął jednak odwiązaną Doris na nurt i omal nie spowodował katastrofy. Jeszcze jedna nauka — na statku nawet przy brzegu należy zachować wszelkie środki ostrożności.

Jednak i Wisła nie pozwoliła sobie lekceważyć. Gdy wyszliśmy z Brdu-Ujścia, poczułem zaraz, że to nie przelewki! Te kilka dni żeglugi z Bydgoszczy do Warszawy dały nam sporo momentów emocji, niewiele tylko ustępujących wrażeniom morskim.

Podczas 7 tygodni podróży przeszliśmy łącznie dwa tysiące czterysta kilometrów, czterdzieści cztery szluzy i sto dwadzieścia dwa mosty, z których tylko jeden toruński okazał się dostatecznie wysoki, żeby można było przejść nie opuszczając masztu.

Z powodu braku miejsca nie mam możliwości podzielenia się z czytelnikami całym szeregiem wrażeń i spostrzeżeń, zebranych w ciągu naszej długiej podróży, ograniczając się tylko do zanotowania główniejszych epizodów. Pragnąłbym jednak zwrócić uwagę na doniosły fakt, jak Niemcy rozumieją i traktują żeglarstwo. Oto nie było literalnie jednego, najmniejszego portu tak w Danii jak i w Szwecji, gdzie byśmy nie spotkali co najmniej kilku, jeżeli nie kilkunastu jachtów niemieckich. Niemiecka flaga reprezentowana jest na każdym kroku w przeważających ilościach tak przez statki handlowe, jak i sportowe. Dzieje się to głównie dzięki słusznemu stanowisku rządu niemieckiego, który usilnie popiera rozwój żeglarstwa sportowego przez stałe, znaczne subsydia i wszelkie możliwe udogodnienia. Poza tym wielkie znaczenie ma kompletny brak formalności paszportowych. Żeglarz niemiecki nie potrzebuje oglądać się na cały szereg władz, które mogą mu wydać (albo i nie wydać) niezbędne dokumenty. W chwili, gdy stanie na pokładzie swojego statku, na swoich wodach śródlądowych, należą do niego faktycznie wszystkie drogi wodne świata.

Załoga Doris powróciła ze świeżym zapasem sił i zdrowia, opalona przez słońce i wiatry morskie, dumna, że za jej przyczyną po raz pierwszy w historii żeglugi polskiej tak mały statek zawiązał do portów zagranicznych pod polską banderą.

**Ludwik Szwykowski**

# REJS STARSZYCH PANÓW



**A**DMIRAŁ STAŁ W PORCIE, rwąc cumy i merdając sterem, w oczekiwaniu prowiantów, załogi, benzyny, wody słodkiej itp. przed planowanym rejsem do Kopenhagi. Około godziny 17 w sobotę, dnia 17 lipca wszystkie przygotowania były ukończone, motor zapuszczony i cumy przygotowane do rzucenia. Pod komendą „W pół naprzód” powoli oddalamy się od nadbrzeża. „Admirał” zatoczył wielki łuk i majestatycznie wypłynął przez wąskie wyjście basenu jachtowego na wody zatoki, obierając kurs na latarnię morską na Helu.

Dął słaby West, stawiliśmy więc żagle i, zatrzymując motor, pozostawiliśmy jacht pod opieką sternika z warty służbowej. Reszta załogi zabrała się do uporządkowania wnętrza, do ulokowania zapasów i własnych gratów po różnych szafach i zakamarkach, których „Admirał” posiada wcale pokaźną ilość. Ostatecznie załoga składała się z siedmiu starszych panów wraz z sędziwym kapitanem, słynnym żeglarzem, dyrektorem L. Szwykowskim. Była to załoga wybitnie męska, gdyż pogoda zapowiadała się nieszczerólna i kapitan nie chciał ryzykować zabrania załogi kobiecej. Funkcje już były rozdzielone, wachty wyznaczone i podzielone, koje i messa uporządkowane, więc wypadło pomyśleć o posiłku. Bo takie już życie na jachcie, jak jest pogoda to załoga wcina, a jak sztorm — to wręcz odwrotnie, aby rybki nie umarły z głodu. A ponieważ wtedy była pogoda i spiżarnia na początku rejsu pełna, więc okazja do obżarstwa znakomita. Kucharza, czyli tak zwanego „cooka”, nie mieliśmy na pokładzie, więc jako wachtowemu przypadło mi w udziale przygotowanie tego pierwszego posiłku. Z rezygnacją stanąłem przed kuchnią, szukając — zresztą bez powodzenia — w moich komórkach mózgowych przeżytków świadomości o tym, jak zagotować dobre kakao. Zdecydowałem w końcu, że trzeba chyba zacząć od gotowania wody, a tu o zgrozo: nie ma śladu naszych

dwóch prymusów, talerzy ani na lekarstwo, filiżanki gdzieś się ulotniły, garnków nie było, a z przyborów kuchenno-jadalnych tylko jeden nóż pędził samotny żywot w szufladzie kuchennej. Wobec takiego odkrycia nogi podę mną się zatrzęsły i podłoga się zachwiała. Jak bomba wyleciałem na pokład, wyrrywając kapitana z błogiej poobiedniej drzemki w promieniach zachodzącego słońca. Meldowałem mu stan faktyczny. Nie było rady; bez tych, bądź co bądź w Europie przyjętych narzędzi nie mogliśmy wyjść w morze, a wrócić do portu niech Pan Bóg uchowa. Żeglarz nie lubi wracać z drogi w początkach podróży. Ale już jesteśmy blisko Helu, więc zawiniemy tam i zatelefonujemy do Gdyni, by nam ostatnim statkiem przez młodszego bocmana naczynia i prymusy przysłali. W tym żądaniu telefonicznym krył się pewien podstęp, bo chcieliśmy dostać winowajcę na podwórko. Jednak bocman był chytrzejszy od nas i przeczuwając co się święci, powierzył skrzynki z przyborami do jedzenia i gotowania jakiemuś za admirała przebranemu urzędnikowi Żegluga Polskiej, który po przybyciu statkiem na Hel odnalazł nasze moło i skrzynie nam wręczył. Rzuciliśmy cumy i wyszliśmy z portu.

Wiatr w międzyczasie zupełnie prawie ustał. Żagle ledwie wydymały się, szybkość mierzona na oko wynosiła zaledwie 1—1½ węzłów. Nim opłynęliśmy cypel południowy Helu i wydostali się na pełne morze, upłynęło prawie dwie godziny. I tu nowe rozczarowania! Spodziewaliśmy się świeższego wiatru po opłynięciu cypla, a wiatr tymczasem jeszcze bardziej słabł, natomiast wzięła nas w obroty martwa fala, która nas zaczęła wytlukiwać w niemiłosierny sposób. Cały takielunek jęczał, wyl, śpiewał wszystkimi głosami inferna. Bom grota przewalał się z burty na burtę, rwąc za każdym razem szkoty i dyrkę, aż ból fizyczny żeglarzom sprawiał. Oczywiście, że w tych warunkach widmo naszego celu — Kopenhaga coraz bardziej odsuwała się w dal, gdyż przy takim pływaniu za tydzień jeszcze tam nie będziemy. Byłem zły. Wachtę moją już skończyłem, więc wlałem do koji. Zajmowałem prawo-burtową t. zw. psikojkę, tuż obok luku wejściowego i przedziału motorowego. Ledwie znalazłem się w moim śpiworze — chrapałem. O czwartej rano wachtowy z poprzedniej wachty obudził mnie, abym objął służbę. Wyszedłem na pokład i o mało co ze zdumienia nie spadłem z powrotem przez luk na koje, gdyż na odległości około czterech kabli przede mną świeciły czerwone wieże dobrze mi znanego hotelu „Polonii” na Helu. Otóż w czasie gdy spałem, kapitan widząc beznadziejną chwilę i brak szybkości, wrócił na motorze za cypel helski, gdzie na redzie portu kazał zarzucić kotwice, aby oczekiwać tam lepszych warunków.

Około ósmej rano zerwała się nareszcie lekka bryza, podnieśliśmy kotwice i wychodząc na pełne morze, na nowo próbowaliśmy naszego szczęścia. Choć fala jeszcze wciąż była wysoka i dość nieprzyjemnie tłukła naszym jachtem, to jednak słaby wiatr Westowy nadał nam szybkość 2—3 węzłów, tak że mogliśmy się pomału posuwać wzdłuż brzegów półwyspu helskiego w odległości około półtora do dwóch mil od lądu. Wczesnym południem osiągnęliśmy trawers nowobudującego się portu rybackiego w Nowej Wsi — Władysła-

wowej. Ze względu na niezmiennie panujący wiatr Westowy zmuszeni byliśmy rozpocząć za Rozewiem lawirowanie przeciwko wiatrowi, idąc długimi halsami wzdłuż brzegów polskich, a potem niemieckich, w kierunku na wyspę Rugię. Zasadniczym celem rejsu była Kopenhaga. Ze względu jednak na krótki czas, pozostający do naszej dyspozycji i panujący już od 24 godzin wiatr przeciwny, widoki na osiągnięcie tego portu coraz bardziej malały.

Zapadła noc. Wiatr stężał, więc przed nastaniem zupełnej ciemności kapitan kazał wziąć dwa refy w grocie i zmienić fok I na fok sztormowy. Pomimo coraz to bardziej wzmagającej się siły wiatru i wysokości fal noc przeszła spokojnie.

W lecie na Bałtyku wcześniej robi się dzień. O godzinie trzeciej jest już zupełnie jasno, a ponieważ był to pierwszy dzień żeglugi, nikt nie spędził zbyt dużo czasu w kojach. O szóstej byliśmy już po śniadaniu i wszyscy na pokładzie, obserwując płaskie i bezgranicznie jednostajne brzegi niemieckie, przesuujące się względnie szybko wzdłuż naszego kursu. Płynęliśmy w dalszym ciągu z przeciętną szybkością około sześciu węzłów. Po śniadaniu zrobiliśmy niemiłe odkrycie, że pompa kingstonu, prawdopodobnie wskutek zatkania papierem lub innym stałym przedmiotem, nie funkcjonuje, wobec czego kapitan zdecydował zawinąć do portu Stolpemünde, od którego dzieliło nas już tylko kilka mil. Jest to mały, naturalny port niemiecki, położony u ujścia rzeki Słupii. Sam port powstał przez pogłębienie rzeki i obwarowanie jej ujścia dwoma równoległymi molami, biegnącymi prostopadle do linii wybrzeża i ciągnącymi się na odległość kilku kabli w głąb morza. Powstał wskutek tego stosunkowo wąski kanał wejściowy, w którym mowy nie ma o manewrowaniu jachtem pod żaglami. Zrzuciliśmy je zatem, wchodząc do portu pod motorem i przycumowując się koło budynku urzędu pilotowego. Po rozmowie naszego kapitana z przedstawicielem tego urzędu zakomunikowano nam, że na razie nie wolno załodze wyjść na ląd aż do odbycia odprawy celnej i paszportowej. Zmieniliśmy miejsce przycumowania, stając koło urzędu celnego, z którego też w krótkim czasie wytoczył się urzędnik w zielonym mundurze, niepośledniej tuszy, który z iście pruską dokładnością rozpoczął swoje czynności, polegające na spisaniu wszystkich produktów spożywczych, tytoniu, alkoholu itp. rzeczy, znajdujących się na pokładzie. Z całych tych zapasów została nam tylko niewielka ilość do własnej dyspozycji, resztę natomiast kazał zapakować do dużego wora od żagli, który następnie skrupulatnie zaplombował. W czasie, gdy biurokracizm celny pruski szalał na naszym pokładzie, kapitan S., zaopatrzony w dokumenty, zarówno osobiste załogi jak i statku, prowadził pertraktacje z miejscowym komendantem policji w sprawie zezwolenia wyjścia na ląd. Już, już zdawało się, że pallaver ten zakończy się pomyślnym wynikiem, gdy wzrok wysokiej władzy policyjnej padł na angielski tekst certyfikatu zdrowia, wystawionego przez lekarza naczelnego portu wojennego w Gdyni, który głosił, że: „...the warship of the polish navy „Admiral”...”) „jest wolny od chorób zakaźnych. Więcej już nie trzeba było!

\*) okręt wojenny R. P. „Admiral“

O ile do tej chwili był tylko urzędowym i nieprzystępnym, o tyle po przeczytaniu tego zdania w jednej chwili stał się uprzedzająco grzecznym i już zupełnie zdecydowanie oświadczył, że o wyjściu na ląd załogi mowy być nie może. Owszem zgodził się wysłać urzędnika, by nam sprowadził rzemieślnika do naprawy kingstonu, pozwolił na zostanie w porcie aż do ukończenia naprawy, ale podkreślił kilkakrotnie, że nikt z załogi, nie wyłączając kapitana, nie ma prawa opuszczenia pokładu. Natychmiast dodał nam cerbera, który podczas przeprowadzania statku na nowe miejsce cumowania w jednym z bocznych basenów portowych, miał służyć za pilota i anioła stróża. Chcąc nie chcąc, musieliśmy się stosować do tych zarządzeń. Przez cały czas postoju, który w tych warunkach trwał tylko kilka godzin, obok jachtu na wybrzeżu patrolował urzędnik, pilnujący, aby nikt z nas nie wstąpił na świętą ziemię pruską lub nie nawiązał bezpośredniego kontaktu z ludnością miejscową.

Korzystaliśmy częściowo z przymusowego postoju w porcie, żeby w spokoju i bez chwiejby ugotować i spożyć obiad, delikatnie zakropiony doskonałym czerwonym winem francuskim, ocalałym przed zapędami plombującego nasze zapasy celnika. Ofiarowaliśmy aniołowi stróżowi na brzegu szklanek winą i cygaro, lecz odmówił, tłumacząc się, że w razie przyjęcia tych darów mógłby utracić posadę. Przekonałiśmy się później, że w innych krajach urzędnicy są mniej skrupulatni jeżeli chodzi o przyjęcie poczęstunku od zagranicznych jachtsmenów. Po krótkiej sieście poobiedniej uzyskaliśmy dodatkowo zezwolenie władzy na zaopatrzenie się w świeży zapas słodkiej wody. Idąc pod motorem do miejsca pobrania wody, przechodziliśmy koło dwóch transportowców niemieckiej marynarki wojennej, którym w myśl obowiązujących na całym świecie przepisów etykiety jachtowej musieliśmy oddać salut flagowy. Niemcy odpowiedzieli zarówno banderą jak i salutowaniem służbowej wachty — bardzo korekt! Po nabraniu słodkiej wody urzędnik policji przybył na brzeg i zwrócił nam odebrane poprzednio legitymacje osobiste, doręczając je każdemu z osobna. Długo zwłaszcza studiował moją legitymację (oficerską), pytając o przydział, pułk itd., na co oczywiście nie doczekał się odpowiedzi. Nareszcie jacht był gotów do drogi. Motor puszczono w ruch i pomału oddaliliśmy się od niegościnnych brzegów, żegnani przez tłum gapiów i owego urzędnika, który przyjął postawę zasadniczą jak na dziedzicu koszarowym, wołając „Glückliche Reise Herr Oberleutnant!” Przekonałem się po raz setny chyba, że jedyną rzeczą, która Niemcom imponuje, to jest wojsko i przynależność do wojska nawet obcego państwa.

Na morzu zastaliśmy lekką bryzę z Nordu, która umożliwiła nam obranie kursu wprost na port Nexö na wyspie Bornholm. Im bliżej nocy, tym bardziej wiatr słabł, aż koło godziny dziesiątej wieczorem prawie zupełnie ustał. „Czas to pieniądź”, zwłaszcza w naszych warunkach, więc lu motorzystę do roboty i nie tyle sportowo, ile wygodnie, płynęliśmy całą noc nie za pomocą siły wiatru, lecz naszymi końmi mechanicznymi, robiąc przeciętnie około pięciu węzłów.

Noc była cudowna, morze jak lustro, księżyc spokojnym blaskiem oświetlał nam drogę, spać nie chciało się wcale. Prawie całą noc siedzieliśmy na po-

kładzie, obserwując morze i niebo, zajęci własnymi myślami. Bezwzględna cisza rzadko tylko została przerwana krótką rozmową o treści nawigacyjnej pomiędzy kapitanem a wachtowym przy sterze. Jednak żeglarz „na oku” musiał czuwać bezustannie, gdyż kurs nasz przecinał jeden z najbardziej uczęszczanych szlaków bałtyckich i biada statkowi żaglowemu, któremu kurs przecina statek parowy lub motorowy. Oficer na mostku parowca może nie zauważyć świateł pozycyjnych jachtu, znajdujących się zwykle nisko nad wodą, a stuknięcie takiego olbrzyma stalowego w małą łupinę jak nasza należy do najbardziej groźnych niebezpieczeństw, czyhających na nieostrożnych jachtsmenów.

Koło północy zjawił się na widnokręgu dziwny statek żaglowy, nie noszący żadnych świateł, który bezszelestnie, jakoby bez życia posuwał się swoim kursem, przecinającym nasz na odległości około półtora mili. Niesamowite to było spotkanie z tajemniczym żaglowcem o północy przy bladym świetle księżyca. W takich chwilach człowiek dopiero uprzytomnia sobie całą romantyczność tego cudownego sportu, jakim jest żeglarstwo. Wtedy fantazja każdego żeglarza ma pełne pole do popisu. I nasuwają się pytania: „skąd płyniesz? dokąd? dlaczego?”, a każda odpowiedź, która tylko zadowoli żądze romantyczną, będzie dobra, bo sprawdzić jej i tak nie można. Wtedy w wyobraźni naszej nie żyjemy w szarej, codziennej rzeczywistości, w wieku maszyn latających i telewizji, ale w zamierzczłych czasach romantyzmu pirackiego, gdy korwety kaperskie króla Władysława IV walczyły o prymat dla Polski na Morzu Bałtyckim. Duch admirała Dickmana, starszego nad armatą wodną Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, zdaje się żyć jeszcze wśród nas.

W pierwszych promieniach wschodzącego słońca zobaczyliśmy zielony brzeg wyspy Bornholm. Upłynęło jeszcze kilka godzin, nim weszliśmy do portu małego miasteczka rybackiego Nexö, gdzie stanęliśmy w dogodnym miejscu przy nadbrzeżu. Kapitan nasz, dobrze znając całą wyspę z poprzednich wypraw żeglarskich, zgodził samochód na popołudnie na wycieczkę do groźnych skał koło miejscowości Rø, oddalonej od Nexö o blisko 20 kilometrów.

Niestłuchanie przyjemnie odczuwaliśmy brak wszelkich formalności paszportowych i celnych. Podczas całego pobytu w Danii jedynym przedstawicielem władzy, którego widzieliśmy, był mistrz wagowy portu Nexö, który wieczór po naszym przyjeździe wraz z żoną spędził na jachcie, znając kapitana S. z dawnych czasów. Na sprzątanu i porządkowaniu jachtu schodziło południe i po doprowadzeniu naszego wyglądu zewnętrznego do należytego stanu wybraliśmy się w sześć osób na planowaną wycieczkę do Rø. Drogi prawie wszędzie były asfaltowane, choć wąskie jak wszędzie w Danii. Na każdym kroku spotykaliśmy niezliczoną ilość rowerzystów. Ma się wrażenie, że w tym kraju chyba nikt nie chodzi piechotą. Wszystko jeździ na rowerach lub autem. Przed każdym sklepem stoją niezabezpieczone rowery kupujących, a pomimo to nie słyszałem, żeby kiedykolwiek komu w Danii zginął rower. Pojazd ten tak dalece stał się pojazdem narodowym, że nasz znajomy mistrz wagowy użył roweru nawet do przebycia drogi stu metrowej, dzielącej jego dom od miejsca postoju naszego statku.

Wieczór spędziliśmy znowu na jachcie, — gdyż w takim małym miasteczku jak Nexö o godzinie dziewiątej wieczorem wszystkie lokale (jest ich wszystkich trzy) są zamknięte i żywej duszy na ulicy nie widać, — goszcząc u siebie p. Jansena z małżonką. Na drugi dzień rano, gdy już mieliśmy odpłynąć i wszystko było gotowe do drogi, zjawił się jeszcze raz p. Jansen na wybrzeżu, doręczając nam, a raczej sympatycznemu naszemu kapitanowi duży bukiet róż od swej żony na pożegnanie. Ale wylazło sztydło z worka, gdyż w ciągu przyjacielskiej rozmowy bardzo prędko skierował temat na wypity w większych ilościach poprzedniego wieczoru „Jarzębiak” Baczewskiego. Zrozumieliśmy intencję naszego sympatycznego przyjaciela i poświęciliśmy ostatki tego ognistego płynu na indywidualne zacieśnienie węzłów przyjaźni polsko-duńskiej.

Nareszcie z półtoragodzinnym opóźnieniem ostatecznie cumy rzucono i opuściliśmy port w Nexö, kierując się na północo-wschód ku kompleksowi trzech skalistych wysepek duńskich, z których najważniejsza i jedynie zamieszkała przez około 60 dusz nazywa się Christiansö. Przy świeżym wietrze, względnie spokojnym stanie morza i cudownym słońcu odbyliśmy tę drogę, wynoszącą około 20 mil, w przeciągu kilku godzin.

Przy wejściu do portu Christiansö mieliśmy przygodę, która łatwo mogła się skończyć utratą masztu i całego takielunku, z której jednak wyszliśmy obronną ręką. Wspomniany port stanowi wąskie przejście pomiędzy dwoma wyspami Christiansö i Fredrycksö. Do tego portu zawijają raz dziennie parostatki linii duńskiej, która łączy Kopenhagę względnie miasteczko Svaneke na Bornholmie z Christiansö. Statki te stoją przy nadbrzeżu wyspy Christiansö i rzucają jedną z cum na przeciwległy brzeg wyspy Fredrycksö, tak że cumą ta przechodzi przez całą szerokość farwateru. Na końcu portu jest wąska żelazna kładka, stanowiąca połączenie dla pieszych pomiędzy tymi dwoma wyspami.



**Na forcie  
morskim  
w Christiansö**

Od lewej:  
inż. L. Mayre  
kpt. L. Szwykowski  
B. Szwykowski

fot. autora



Cumy tej zupełnie nie można było dostrzec na tle mostku, gdyż wyglądała z daleka jak część konstrukcyjna wiązań mostowych. W ostatniej chwili dopiero żeglarz „na oku” prawie równocześnie z kapitanem S. zauważyli przeszkodę. Natychmiast przerzucono ster na lewą burtę, ale pomimo tego przedni sztag ze zgrzytem przesunął się wzdłuż grubej cumy, przy czym maszt lekko pochylił się naprzód. Moment szalonego napięcia: wytrzyma czy nie? Otóż wytrzymał. Sztag nie pękł i spokojnie mogliśmy rzucić kotwicę.

Po obiedzie rozpoczęliśmy wycieczkę odkrywczą na nieznanym nam ładzie. Jest to wyspa niezmiernie uboga, skalista, z marną tylko roślinnością, ale w tym wszystkim niesłychanie romantyczna. Całość wyspy stanowi pozostałość fortecy z XVIII wieku, otoczonej pierścieniem murów obronnych, naszpikowanych gęsto ciężkimi kolubrynymi, rozdzierające groźne niegdyś, dziś milczące paszce ku morzu. Niejednokrotnie z pewnością lufy te pluły ogniem i ołowiem na kogi wielkiego władcy północy Gustawa Adolfa. A może ze szczytu tej twierdzy śledzono niegdyś z niepokojem flotę, zdążającą ku niedalekim wybrzeżom Szwecji pod banderą, posiadającą na czerwonym tle rękę uzbrojoną w miecz wschodni.\*)

Znak ten znikł z wód Bałtyku, ale znowu zmartwychwstał, choć dziś nie jest groźnym dla mieszkańców tego skalistego gniazda i nie jest źródłem ich niepokoju. Ludzie spod tego znaku odwiedzają wyspiarzy po przyjacielsku, a i oni po przyjacielsku odnoszą się do tych mężów spod znaku miecza krzywego, jak mieliśmy okazję się przekonać podczas naszego pobytu.

Ze względu na małe rozmiary tej wysepki szybko zakończyliśmy zwiedzanie, tym bardziej, że chodziło nam o powrót na pokład przed zachodem słońca, ażeby jeszcze przy świetle dziennym móc wyjść z portu.

Obraliśmy kurs na Karlskronę, największy szwedzki port wojenny, położony w szkerach południowego wybrzeża Szwecji. Pod względem nawigacyjnym jest to jeden z najtrudniejszych portów bałtyckich, gdyż droga do basenu wewnętrznego prowadzi przez wąski o kilkumilowej długości farwatter, którego boki gęsto usiane są rafami i skałami podwodnymi. Przy wietrze północnym lub bliskim tego kierunku nie ma mowy, by statek, rozporządzający tylko żaglami, mógł schronić się do portu. Trzeba wtedy krzyżować przed boją, oznaczającą początek farwateru. Osiągnęliśmy ten znak po doskonałej żegludze na drugi dzień rano, około godziny szóstej. Choć łądu stąd jeszcze nie widać, to kierunek na port nie trudno odnaleźć po wiecach rozstawionych po obu bokach farwateru. Nie dysponując dokładną mapą Karlskrony, musieliśmy się bardzo ostrożnie posuwać naprzód, badając ciągle głębokość nurtu i rozstawione znaki ostrzegawcze. Szczęśliwie jednak minęliśmy latarnię morską, zbudowaną na jednej ze skał, oznaczającą koniec farwateru, znaną w narzeczu miejscowym jako „Godnat”, co oznacza po polsku „dobra noc”. Po minięciu tej wysepki zawinęliśmy do portu handlowego. Po formal-

\*) motyw starej bandery wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, który jest dziś stosowany na proporcach marynarki wojennej oraz stanowi środkowy element krzyża św. Andrzeja, będącego znakiem bandery Oficerskiego Yacht-Klubu.

nościach celnych, które ograniczyły się do wypicia większej ilości „Jarzębiaka” Baczewskiego przez upoważnionego do tego urzędnika komory celnej, stanęliśmy w wygodnym bardzo miejscu przy wysokim nadbrzeżu. Znow rozpoczął się normalny po przybyciu do portu obcego rozkład zajęć, a więc mycie pokładu, czyszczenie okuć mosiężnych, uporządkowanie żagli i olinowania, i ostatecznie golenie i włożenie ubrania wyjściowego przez załogę. Tak spędziliśmy czas do obiadu, spożytego jeszcze na pokładzie, a potem uzbrojeni w aparaty fotograficzne i skromne ilości koron szwedzkich udaliśmy się na „podbój” lądu.

Przed wieczorem wróciliśmy na pokład i tu zaczęła się dyskusja na temat, kiedy i którądy wracamy do kraju. Czas, jaki mieliśmy do dyspozycji, był już krótki. Pisaliśmy „czwartek”, a najpóźniej w poniedziałek wieczór musimy być w Gdyni. Ostatecznie kapitan zdecydował wyjście w morze na drugi dzień o 9 rano. Namietnie się mu sprzeciwiano — żeglarz w piątek nie wychodzi. W obawie jednak przed ewentualnymi zmianami atmosferycznymi nie było innej rady — musieliśmy zgodzić się na piątek.

Po kolacji siedzieliśmy na pokładzie, gdy na wybrzeżu ukazała się sylwetka pięknej Szwedki w towarzystwie równie pięknego psa. Pies, czując widocznie woń spożytych frykasów, wpadł na pokład, jakby swój. Oczywiście, że ułatwiło to znakomicie załodze nawiązanie znajomości z jego właścicielką. Niebawem wyciągnięto z czeluści naszego pływającego domu butelkę whisky, znalazł się gdzieś zachrypnięty patefon walizkowy i przy świetle księżyca urządziliśmy dancing na wybrzeżu. Ale czas szybko przeszedł, więc trzeba



było pomyśleć o spaniu. Odprowadziliśmy naszą nadobną towarzyszkę, do której przyłączyła się jeszcze i jej siostra, do położonego niedaleko domu i, wróciwszy na statek, zasnęliśmy snem kamiennym, gdyż jak się okazało, whisky spożyty w odpowiednich ilościach jest znakomitym środkiem nasennym. Przekonał się o tym kapitan na drugi dzień rano, gdy chciał załogę przywołać do przytomności. Noc księżycowa ustąpiła miejsca pochmurnemu i dżdżystemu dniu, a wiatr, którego zniknięcia obawialiśmy się, nie tylko że nie znikł, ale wręcz przeciwnie bardzo się wzmocnił. Znowu powstały wątpliwości: wyjść, czy czekać? Ale ostatecznie wyszliśmy.

Parę kabli za „Godnatem”, raptem poczuliśmy uderzenie kilu o kamienne dno, charakterystyczne zgrzytnięcie i jacht stanął, pochylając się silnie na bok. Chwila była groźna. Struchleliśmy wszyscy z przerażenia — nie tyle w obawie o własne życie, ile w obawie o jacht, który prawdziwemu żeglarzowi jest droższy nad własne życie. Ale trzeba działać. Rozbrzmiałą komendę „żagle precz” wykonano w okamgnieniu. Skoczyłem do środka, by zaglądnąć w zęś, czy wody przybywa. Z ulgą stwierdziłem, że nie. Fala była stosunkowo słaba pomimo silnego wiatru, tak że tylko od czasu do czasu odczuwaliśmy charakterystyczne uderzenia kilem o kamień. Próbowaliśmy spuścić na wodę baka i zawieźć kotwicę, aby w ten sposób ściągnąć się z kamienia. Ale na nic się to przydało. Fala była jednak tak duża, że naszym małym bakiem mowy nie było o wywiezieniu kotwicy. W międzyczasie obserwowano z łądu nasz wypadek. Zjawiła się motorówka marynarki wojennej, zjawiła się motorówka prywatna i rozpoczęły pracę nad ściągnięciem nas z kamienia. Ale dopiero statek pilotowy, który niebawem też nadjechał, rozwiązał zagadnienie. Lotsman widocznie dużą miał praktykę pod tym względem, gdyż nie trwało więcej jak 10 minut, jak jacht płynął wolno w głębokiej wodzie, holowany przez statek pilotowy, który za dokonanie swego dzieła zażądał 150 koron szwedzkich. Ze szwedzkich pieniędzy byliśmy wypłukani do szczętu. Zostało nam zaledwie kilka koron, kilka dolarów i 1 funt angielski. Początkowe



**Boczna fala  
oplukuje pokład**

fol. autora

żądanie naszego lotsmana zostało obniżone ostatecznie do 50 koron szwedzkich, a w końcu do 30 koron szwedzkich i 1 funta angielskiego. Pertraktacje odbywały się w messie i jak to zwykle na morzu bywa, musiały być zakrapiane wodą ognistą, a nasza rodzima woda ognista widocznie naszemu Szwedowi bardzo smakowała, bo na pożegnanie prosił, żeby mu dano butelkę tego płynu; rzekomo dla załogi statku pilotowego. Obawiam się jednak, że jeżeli załoga tego statku opierać będzie swoją znajomość Polskiego Monopolu Spirytusowego na zawartości owej butelki, to dużo nie będzie wiedziała o naszych wódkach.

Wychodząc na pełne morze, złapał nas silny SW, tak że po minięciu trawersu ostatniej szwedzkiej latarni morskiej Utklippan szliśmy kursem Süd-Ost półwiatrem wprost na Rozewie. Wiatr stale się wzmaczał, aż koło wieczora dochodził prawie do siły 8. Życie na pokładzie było niesłychanie utrudnione wskutek silnej bocznej fali, która powodowała ciągłe przechyły jachtu na boki i prawie uniemożliwiała gotowanie lub leżenie w kojach. Leżąc w koi, za każdym przechyłem człowiek się toczył z jednej burty na drugą. Pomimo tych przykrych warunków pan Jerzy L., jako wachtowy służbowy, z niesłychanym zaparciem własnym zdążył ugotować skromny obiad z konserw.

Utrzymanie kursu było sztuką nielada. Każda fala zbijiała ster, każde przechylenie wyrzucało z siedzenia sternika. Góry zielonej, ciemnej wody co chwila wyrastały obok nas i zdawało się, że zaleją naszą łupinę, a za każdym razem dobrotliwe morze wyniosło nas na wierzch tych gór wodnych i znowu zapadaliśmy się w ciemnozielone przepaście. I tak trwało przez cały dzień. Ciemność już zapadła, a wiatr zamiast słabnąć coraz bardziej się wzmaczał. Ostatecznie kapitan zdecydował się na wzięcie dwóch refów w grocie. To reflowanie, trwające — jak później przekonaliśmy się — prawie dwie godziny, było jednym z najcięższych przejść podczas naszej podróży. Załoga ubrana w nieprzemakalne „żółtka”, zaopatrzona w pasy korkowe, wychodziła na dziób, raczej czołgając się, niż chodząc. Co chwila fala zalewała ich od stóp do głowy.



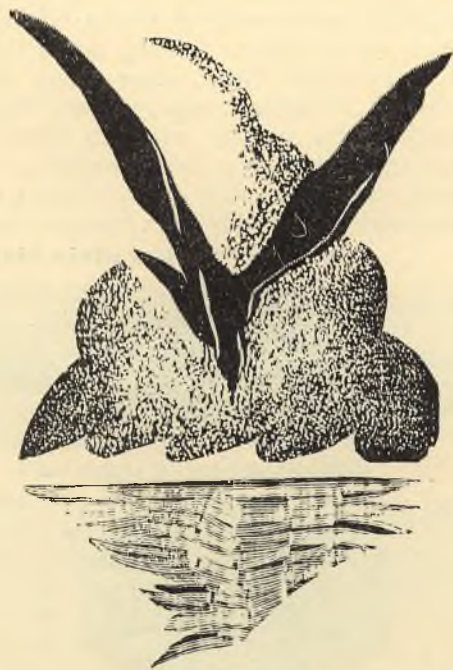
**Na fali  
sztormowej**

for. autora

Nieraz trzeba było którąś z lin trzymać zębami, bo ręce były potrzebne dla własnego bezpieczeństwa. Po takim dwugodzinnym zmaganiu się z żywiołem grot był ostatecznie zarefowany i znów szliśmy kursem wytyczonym. Około godziny drugiej w nocy sternik zauważył ogień przed dziobem z lewej burty. Po sprawdzeniu okazało się, że jest to latarnia w Rozewiu. Pomimo trudnych warunków żeglugi zaledwie o  $1\frac{1}{2}$  rumby zboczyliśmy z kursu. Około czwartej nad ranem minęliśmy trawers Rozewia, kierując się wzdłuż brzegów polskich w stronę portu helskiego.

Pogodę, która przyjęła nas na wodach terytorialnych Rzeczypospolitej, nie można było nazwać przyjemną. Ciągłe szkwały deszczowe i silne podmuchy zmuszały sternika do bezustannej uwagi. Na wysokości Rozewia zaobserwowałem po raz pierwszy w życiu niesłychanie ciekawe zjawisko atmosferyczne, a mianowicie podwójną tęczę, z której mniejsza oparta była obydwoma podstawami o morze, większa natomiast jedną podstawą o morze a drugą o ląd. Rozpoczęła się nudna wędrówka wzdłuż brzegów półwyspu helskiego. Około godziny 9 nareszcie osiągnęliśmy Hel, zawijając do portu.

**Inż. Ludwik Mayre**



**S**ZYBKIE ROZWÓJ TECHNIKI oraz związane z tym rozwój zastosowań stali spowodowały szerokie rozpowszechnienie się tego materiału również we wszelkich dziedzinach, związanych z budownictwem wodnym.

W budownictwie morskim używa się dziś stali do wykonania różnego rodzaju urządzeń ochronnych, elementów urządzeń portowych, doków itd. Używa się w tym celu palisad, stawianych ze stalowych pali szpuntowych, które zbite w jednolitą ściankę szczelną, stanowią element ograniczający, niosący i zarazem chroniący. W ten sposób wykonane są nowoczesne łamacze fal, mola przy avant-portcie oraz nadbrzeża ładunkowe.

W budownictwie rzeczonym, ścianki szczelne ze stalowych pali szpuntowych używane są jako urządzenia pomocnicze przy wykonywaniu różnego rodzaju obiektów rzecznych oraz przy budowie bulwarów.

Nowoczesne statki morskie buduje się dziś wyłącznie ze stali, przy czym znajduje ona również zastosowanie w wyposażeniu wnętrza statków, ze względu na bezpieczeństwo pożarowe.

Łodzie motorowe, które przy rosnącej stale ich szybkości i rozmiarach motoru, wymagają wytrzymalszej konstrukcji, wykonywane są z coraz szerszym użyciem blach i elementów stalowych.

Za granicą rozpowszechnione są też kajaki z blachy stalowej. U nas znany jest pomysł takiego kajaka, wykonanego w formie składaka. Składa się on z trzech części, których montaż jest niesłychanie prosty i łatwy — wystarczy po prostu zakręcić kilku śrubek. Kajak, mimo swojej lekkiej konstrukcji i niskiej wagi, jest bardzo wytrzymały, niewywrotny i bardzo poręczny przy transporcie. Na zamieszczonych poniżej zdjęciach pokazano model takiego kajaka zmontowanego oraz złożonego w formie walizki, o wymiarach 1,25 cm × 50 × 25 cm. Koszt utrzymania kajaka jest minimalny i ogranicza się do pokrycia odpowiednią powłoką, co każdy może wykonać we własnym zakresie.

### Poradnia Stosowania Żelaza



Pomysł Dr. Wł. Wróblewskiego



# S P I S T R E Ś C I

<b>Przedstawie</b>	<b>5</b>
<b>Julian Przyboś — Rzeki</b>	<b>6</b>
<b>Inż. Bronisław Kowalski — Na wodny szlak</b>	<b>9</b>
<b>Bolesław Zawadzki — Gospodarka wodna a turystyka zbiorowa</b>	<b>11</b>
<b>Gustaw Morcinek — Szczęście na wodzie</b>	<b>15</b>
<b>Karol Franek — Pierwszy flirt z najadami</b>	<b>21</b>
<b>Maria Podhorska Okołów — Mała rzeczka</b>	<b>25</b>
<b>Adam Kostecki — „Tramp“ płynie na Polesie</b>	<b>31</b>
<b>Edward Becker — Przez kajak do jachtu</b>	<b>37</b>
<b>Inż. Bolesław Gajewski — O rozwój jachtingu</b>	<b>40</b>
<b>Ludwik Szwykowski — Pod żaglem do Danii</b>	<b>45</b>
<b>Inż. Ludwik Mayre — Rejs starszych panów</b>	<b>53</b>
<b>Stal w budownictwie wodnym</b>	<b>64</b>





JEDNODNIÓWKA NINIEJSZA  
WYDANA ZOSTAŁA PRZEZ KLUB  
KAJAKOWY ODDZIAŁU LIGI  
MORSKIEJ I KOLONIALNEJ PRZY  
ZARZĄDZIE CENTRALNYM  
WSPÓLNOTY INTERESÓW  
GÓRNICZO - HUTNICZYCH  
W KATOWICACH POD REDAKCJĄ  
EDWARDA BECKERA  
W NAKŁADZIE 2000 EGZEMPLARZY  
NA PAPIERZE ILUSTRACYJNYM  
100 EGZEMPLARZY  
NUMEROWANYCH 1-100 NA  
PAPIERZE KREDOwym  
KREMOWYM MATOWYM ●  
W TEKŚCIE ORYGINALNE  
DRZEWORYTY JANA PELARA ●  
LINORYT NA OKŁADCE  
WYKONAŁ I UKŁAD GRAFICZNY  
PROJEKTOWAŁ KAROL FRANEK  
● TŁOCZONO W DRUKARNI  
DZIEDZICTWA BŁ. JANA  
SARKANDRA W CIESZYNIE POD  
KIEROWNICTWEM  
FRANCISZKA HESSA

●  
NUMER EGZEMPLARZA









Biblioteka Śląska w Katowicach

Id: 0030000750349



II 47651