

*Adam Ruta*

## Książka o tematyce żeglarskiej w II Rzeczypospolitej – relacje z jachtowych wypraw morskich

Relacje z morskich wypraw jachtowych zajmują, obok wspomnień z rejsów na żaglowcach<sup>1</sup>, niepoślednie miejsce wśród książek o tematyce żeglarskiej, jakie ukazały się drukiem w Polsce w latach 1918–1939. Są to zarówno opisy rejsów bałtyckich, jak i dalszych wypraw: do krajów Morza Północnego, transatlantyckiej do Stanów Zjednoczonych, wreszcie niewiarygodnej wokółziemskiej podróży młodego harcerza – Władysława Wagnera.

Krystyna Turo, omawiając morskie wyprawy jachtowe i kajakowe w swojej książce *Morskie drogi Polaków*, pisała następująco:

Relacje z podróży jachtowych stają się w dwudziestoleciu międzywojennym określonym, świadomie tworzonym typem wypowiedzi literackiej. Opisywanie podróży było traktowane przez twórców-żeglarzy jako konieczność, wręcz obowiązek<sup>2</sup>.

Niniejszy artykuł stanowi próbę ujęcia tematyki książki żeglarskiej w aspekcie bibliologicznym, nie zaś historycznoliterackim. Zainteresowani tym ostatnim powinni sięgnąć przede wszystkim do publikacji wspomnianej już K. Turo<sup>3</sup>.

Niestrudzonym popularyzatorem żeglarstwa morskiego był gen. Mariusz Zaruski, który w latach 1925–1938 wydał sześć książek poświęconych rejsom na jachtach<sup>4</sup>. Spośród nich dwa tytuły były wznawiane. Już w 1920 roku ukazały się jego wspomnienia z rejsów na szkunerze „Nadzieja”, zatytułowane *Na morzach*

<sup>1</sup> Zob. A. Ruta, *Książka o tematyce żeglarskiej w II Rzeczypospolitej – relacje z rejsów na żaglowcach*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Folia 61. Studia Ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia VI (2008)”, s. 21–38.

<sup>2</sup> K. Turo, *Morskie drogi Polaków. Relacje podróżyopisarskie z lat 1920–1939*, Gdańsk 1996, s. 89.

<sup>3</sup> Ibidem, zob. zwłaszcza rozdział „*Pokusa horyzontu*”. *Opisanie morskich wypraw jachtowych i kajakowych*, s. 63–99; por. też K. Turo, *Działalność pisarska polskich marynarzy w dwudziestym wieku*, Gdańsk 1992 (rozdział: *Mariusz Zaruski – pionier polskiej twórczości marynarskiej dwudziestego wieku*).

<sup>4</sup> Prócz tego był autorem podręczników żeglarskich, słowników, relacji z rejsów na żaglowcach, tomików poezji, nie licząc bogatej literatury o tematyce tatrzańskiej. Ponadto wielokrotnie publikował artykuły w prasie sportowej i morzu poświęconej, zamieszczał roz-

*dalekich*<sup>5</sup>, kiedy jako zesłaniec zdołał ukończyć szkołę morską i został kapitanem żaglowca pływającego na Dalekim Wschodzie. Właściwie jest to zbiór opowiadań dość luźno osnutych wokół osobistych wspomnień Zaruskiego, dlatego też został tu jedynie zasygnalizowany.



Ryc. 1. Okładka książki Mariusza Zaruskiego *Żaglowym yachtem przez Bałtyk*

Wspomnianą wyżej pierwszą relacją gen. Zaruskiego z rejsu jachtowego była książka *Żaglowym yachtem przez Bałtyk. Pierwsza podróż jachtu polskiego do Szwecji 20 VIII–30 VIII 1925* [zachowano oryginalną pisownię – A.R.], wydana nakładem Yacht-Klubu Polski w 1925 roku (weszła ona potem jako rozdział do książki Zaruskiego *Na skrzydłach jachtów* wydanej w 1933 roku oraz wznowiona została w całości w 1934 roku). Rejs odbył się na jachcie „Witeź”, który został zakupiony przez Yacht Klub Polski w 1925 roku<sup>7</sup>.

Zarząd Yacht-Klubu Polski w słowie wstępnym pisał następująco o tej relacji:

Oddając do druku opis pierwszej podróży jachtu polskiego na wody zagraniczne, żywiemy nadzieję, że stanie się on zachętą dla wszystkich, interesujących się rozwojem naszej żeglugi i sportów wodnych, do wypróbowania sił swoich na morzu, pośrednio zaś – do opanowania przez nas morza<sup>8</sup>.

---

prawy poświęcone żeglarstwu w pracach zbiorowych, pisał wstępy i przedmowy, recenzje i omówienia książek o tematyce żeglarskiej.

<sup>5</sup> Książka wznawiana była dwukrotnie: w 1925 i 1929 roku.

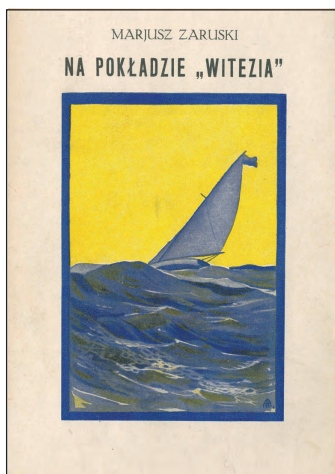
<sup>6</sup> M. Zaruski, *Żaglowym yachtem przez Bałtyk*, Warszawa 1925, s. 17.

<sup>7</sup> „Witeź”, pełnomorski jacht krążowniczy, nabyty od gdańsko-sopockiego klubu żeglarskiego Gode Wind w lipcu 1925 roku. Długość 12,5 m, szerokość 2,7 m, zanurzenie 1,5 m, powierzchnia ożaglowania 75 m<sup>2</sup>. Zob. W. Głowacki, *Dzieje żeglarstwa polskiego*, tom I, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1989, s. 296.

<sup>8</sup> M. Zaruski, *Żaglowym yachtem...*, s. 5.

Niewielka broszura gen. Zaruskiego (licząca 40 stron) stanowiła zaczątek pewnego cyklu, obejmującego cztery relacje z rejsów na tym samym jachcie – „Witeziu”<sup>9</sup>. W pierwszej książeczce autor opisał tytułową wyprawę pięcioosobowej załogi do Szwecji w sierpniu 1925 roku. Warto nadmienić, iż była to pierwsza podróż zagraniczna polskiego jachtu sportowego w okresie międzywojennym, dlatego – mimo iż nie obfitowała w dramatyczne czy niezwykle wydarzenia – warta jest odnotowania. Recenzent „Morza” (Julian Rummel?) pisał:

Bodźcem do wykorzystania dobrodziejstw morza jest rozwój sportu morskiego i książka generała Zaruskiego jest drogowskazem pod tym względem. Miejmy nadzieję, że nasz popularny generał osiągnie swój cel, wychowa pokolenie morskich sportsmanów i nasze wody wkrótce zaroją się od setek białych żagli, niosąc polską banderę daleko w świat. Miejmy również nadzieję, że cytowana książka M. Zaruskiego jest tylko pierwszą, która zapoczątkowała szereg wydawnictw naszych, traktujących o sporcie morskim<sup>10</sup>.



Ryc. 2. Okładka książki gen. Zaruskiego *Na pokładzie „Witezia”*

Przyznać trzeba, że proroctwo to były słowa, z każdym bowiem rokiem rosła rzesza żeglarzy, a także liczba wydawanych drukiem relacji z rejsów morskich.

Książka M. Zaruskiego<sup>11</sup>, podobnie jak kolejna relacja z rejsu na „Witeziu” z 1927 roku, wydana została nakładem Yacht-Klubu Polski, którego organizatorem i prezesem był właśnie generał. Mimo niewielkich rozmiarów, o czym już wspomniano, była ilustrowana dziewięcioma zdjęciami z rejsu autorstwa Heliodora Sztarka, Hugona Pistla i Antoniego Aleksandrowicza, ponadto dziełko otwiera rysunek tego ostatniego przedstawiający jacht „Witeź” zmagający się ze sztormem i olbrzymią falą. Drugie wydanie z 1934 ukazało się nakładem lwowskiej oficyny Książnica-Atlas (była to odbitka z wydanej rok wcześniej książki *Na skrzydłach jachtów*)<sup>12</sup>.

W dwa lata później gen. Zaruski wydał kolejną relację z rejsu zatytułowaną *Na pokładzie*

<sup>9</sup> Były to w kolejności: *Żaglowym yachtem przez Bałtyk. Pierwsza podróż yachtu polskiego do Szwecji 20 VIII–30 VIII 1925*, Warszawa 1925; *Na pokładzie „Witezia”. Trzecia podróż żaglowego yachtu „Witeź” w r. 1926 do Szwecji*, Warszawa 1927; *Na yachcie „Witeź”. Czwarta podróż żaglowego yachtu „Witeź” w r. 1927 do Łotwy i Szwecji*, Warszawa 1928; *Moja czwarta podróż na „Witeziu”*, Warszawa 1930.

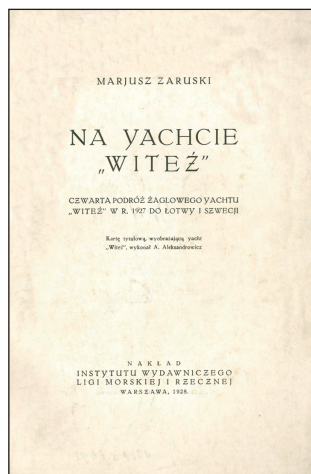
<sup>10</sup> *Z wydawnictw „Morze”* 1926, nr 12, s. 14.

<sup>11</sup> Format broszury wynosił 14x20 cm, wydrukowana została przez tłocznnię Władysława Łazarskiego w Warszawie, cena dla klientów indywidualnych ustalona została na 1,20 zł, dla księgarzy i przy zamówieniach zbiorowych na 1 zł. Nieznany pozostaje nakład dzieła.

<sup>12</sup> Nakład wynosił 5000 egzemplarzy, cena 0,60 zł.

„Witezia”. *Trzecia podróż żaglowego jachtu „Witeź” w r. 1926 do Szwecji*<sup>13</sup>. Po odbyciu pierwszej wyprawy w sierpniu 1925 roku, w roku następnym miały miejsce dwa rejsy zagraniczne na tym jachcie. Pierwszy, pod dowództwem komandora H. Pistla do Szwecji, Danii i Niemiec, a kolejny do Szwecji, na czele którego stał gen. Zaruski. Ta właśnie wyprawa stała się kanwą opublikowanej relacji. W rejsie wzięło udział, oprócz autora, czterech żeglarzy, członków Yacht-Klubu Polski: kmdr Witold Żelechowski, Michał Laudański, Janusz Albrecht i Stanisław Bobiński.

Wspomnienie Zaruskiego z rejsu na „Witeziu” liczy 46 stron formatu 8° (20,5x14 cm). Stronę tytułową zaprojektował Antoni Aleksandrowicz, natomiast autorem rysunków zamieszczonych w książce jest Stanisław Bobiński. Było ich zresztą sporo, jak na tak niewielką objętościowo pozycję, bo dziesięć, poza tym zamieszczono znany już z poprzedniej książki rysunek A. Aleksandrowicza oraz siedem fotografii, w tym trzy autorstwa Michała Laudańskiego. Wydawcą relacji był ponownie Yacht-Klub Polski<sup>14</sup>.



Ryc. 3. Karta tytułowa książki *Na yachcie „Witeź”* autorstwa Mariusza Zaruskiego

Recenzent „Morza” z uznaniem pisał o nowej książce:

Opis podróży, skreślony barwnie, zajmująco i żywo, dobrą i piękną polszczyzną przez gen. Mariusza Zaruskiego, Komendanta Yacht-Klubu Polski, znanego żeglarza, rozkochanego w morzu i we wszystkim, co się łączy z morzem, stanowi zajmującą lekturę nie tylko dla wielbicieli tego żywiołu, ale również i dla tych, którzy rozumieją znaczenie zagadnień morskich dla Polski. Ze względu na lekką i dowcipną formę opowiadania, przyciągnie ono z pewnością uwagę szerszego koła czytających<sup>15</sup>.

Trzecia część „Witeziowego” cyklu ukazała się w 1928 roku pod tytułem *Na yachcie „Witeź”*. *Czwarta podróż żaglowego jachtu „Witeź” w r. 1927 do Łotwy i Szwecji*<sup>16</sup>. Tym razem wydawcą był Instytut Wydawniczy Ligi Morskiej i Rzecznej<sup>17</sup>. Okładkę, przedstawiającą tytułowy jacht pod pełnymi żaglami, zaprojektował Antoni Aleksandrowicz. Karta tytułowa została skomponowana przy użyciu identycznego kroju czcionki jak w przypadku tomiku poprzedniego, co dodatkowo podkreśla „seryjność” kolejnych relacji

<sup>13</sup> M. Zaruski, *Na pokładzie „Witezia”. Trzecia podróż żaglowego jachtu „Witeź” w r. 1926 do Szwecji*, Wydawnictwo Yacht-Klubu Polskiego, Warszawa 1927, s. 41+5, fot., rys.

<sup>14</sup> Książka została wydrukowana w Zakładzie Graficznym B. Wierzbickiego i Spółki. Cenę jednego egzemplarza ustalono na 1,30 zł.

<sup>15</sup> *Wydawnictwa nadesłane*, „Morze” 1927, nr 3–4, s. 35.

<sup>16</sup> M. Zaruski, *Na yachcie „Witeź”. Czwarta podróż żaglowego jachtu „Witeź” w r. 1927 do Łotwy i Szwecji*, Instytut Wydawniczy Ligi Morskiej i Rzecznej, Warszawa 1928, s. 37+3 nlb., 8 fot.

<sup>17</sup> Książka została wydrukowana, podobnie jak poprzednia, w Zakładzie Graficznym B. Wierzbickiego i Spółki w Warszawie. Broszura w formacie ósemkowym (14 x 20,2 cm) liczyła 40 stron. Sprzedawana była w cenie 1,50 zł.

z rejsów „Witezia”. Tekst został zilustrowany ośmioma fotografiami autorstwa Feliksa Hłaski.



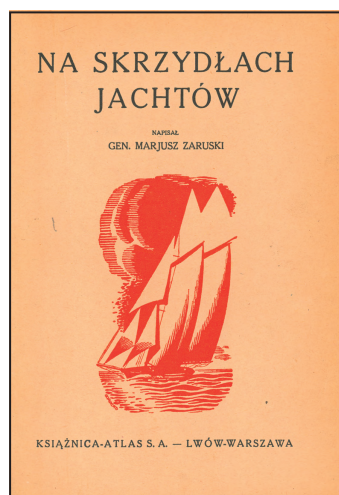
Ryc. 4. Okładka relacji Mariusza Zaruskiego pt. *Moja czwarta podróż na „Witeziu”*

Aleksandrowicza i Stanisława Bobińskiego.

W 1933 roku generał Zaruski opublikował kolejną książkę pt. *Na skrzydłach jachtów*<sup>19</sup>. Jest ona o tyle nietypowa, że zawiera zarówno opowiadania, jak i relacje z rejsów na jachtach „Witeź” i „Junak”. Pierwsze dwie części to opowiadania zatytułowane „Jaskółka” oraz *Spotkanie*. Kolejne dwie zawierają wspomnienia z wypraw jachtowych – najpierw na „Witeziu” (tu cztery relacje z lat 1925–1928), a następnie na następcy tego jachtu – „Junaku” z roku 1932. Książka została opublikowana nakładem lwowskiego wydawnictwa Książnica-Atlas jako 10. tom serii Biblioteczka Geograficzno-Podróżnicza „Dookoła Ziemi” wydawanej staraniem Zrzeszenia Polskich Nauczycieli Geografii<sup>20</sup>. Niestety, wydawca

W czwartej wyprawie „Witezia” oprócz gen. Zaruskiego wzięli udział: por. mar. handl. Stanisław Kosko (jako zastępca kapitana), Michał Laudański, dr Feliks Hłasko i Antoni Żmigrodzki. Miał to być prawdopodobnie ostatni rejs tego jachtu pod banderą YKP, jednak – jak się okazało – plany uległy zmianie, czego owocem była kolejna podróż i relacja z niej pióra gen. Zaruskiego.

Ostatnia, czwarta część cyklu gen. Zaruskiego, ukazała się w roku 1930 nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego pt. *Moja czwarta podróż na „Witeziu”*<sup>18</sup>. Tym razem załoga w składzie: gen. M. Zaruski, Michał Laudański, kpt. inż. Zygmunt Horyd, pchor. Stanisław Mańkowski i dr Feliks Wadowski udała się latem 1928 roku w rejs do Kopenhagi, co stało się kanwą wspomnień. Relacja gen. Zaruskiego ozdobiona została pięcioma fotografiami autorstwa Feliksa Wadowskiego oraz dwiema rycinami: Antoniego



Ryc. 5. Okładka książki M. Zaruskiego *Na skrzydłach jachtów*

<sup>18</sup> M. Zaruski, *Moja czwarta podróż na „Witeziu”*, Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, Warszawa 1930, s. 34+2, 5 fot., 2 rys. Publikacja wydana została w formie liczącej 36 stron broszury w formacie 8° (13,5 x 19,5 cm). Wyszła spod pras Drukarni Sztabu Głównego w nakładzie 2000 egzemplarzy. Cena wynosiła 1 zł. Rolę składu głównego pełniła Główna Księgarnia Wojskowa.

<sup>19</sup> M. Zaruski, *Na skrzydłach jachtów*, Książnica-Atlas, Lwów–Warszawa 1933, s. 157+3 nlb.

<sup>20</sup> Publikacja liczyła 160 stron w formacie 8° (14,5 x 21 cm), wydrukowana została we własnych Zakładach Graficznych Spółki Akcyjnej Książnica-Atlas we Lwowie. Nieznany pozostał nakład książki, jej cena wynosiła 3 zł.



zrezygnował całkowicie z zamieszczenia materiału ilustracyjnego (być może było to zasadą serii). Drugie wydanie ukazało się w roku 1938<sup>21</sup>.

Generał Zaruski pisał o słowie *Od autora* nie tyle o samej książce, ile o motywach i nadziejach wiązanych przezeń z uprawianiem żeglarstwa morskiego:

Sportowe czy amatorskie żeglarstwo w dobie dzisiejszej ma zupełnie poważne i doniosłe znaczenie. Przez nie, i głównie przez nie, społeczeństwo nasze zbliży się do morza, pozna je i nauczy się kochać. Przystanie się bać wielkiej wody. [...] Pragnę gorąco, ażeby wszystko, co pływa w Polsce, cały zastęp młodych żeglarzy i żeglarek co rychlej pod kierunkiem doświadczonych kapitanów i na dobrych jachtach mógł wypłynąć daleko, na prawdziwe morze po zdrowie, radość i nieporównane z niczym wrażenia swobodnej włości po bezkresach wodnej pustyni<sup>22</sup>.

W opowiadaniu pt. „*Jaskółka*” Zaruski opisał przygodę tytułowego jachtu u wybrzeży Norwegii, kiedy podczas zbliżającego się sztormu właścicielka jachtu zlekceważyła ostrzeżenie doświadczonego kapitana jednostki i nie zdecydowała się schronić w porcie. Początkowo zauroczona wzburzonym morzem, rychło – w obliczu śmiertelnego zagrożenia – zrozumiała swój błąd. Jacht i przerażoną załogę uratowała przed rozbiciem o skały uratowała rzucona w porę kotwica, która wytrzymała nocną nawałnicę. W zakończeniu, skruszona jachtsmenka przyznała rację starym marynarzowi dowodzącemu jachtem. Dydaktyczny wydźwięk opowiadania jest wyraźnie widoczny w skonfrontowaniu obu postaw: beztrioskiej i wyzywającej los, „nieopierzonej” żeglarki oraz doświadczonego, zatroskanego o los powierzonej mu załogi kapitana.

Opowiadanie pt. *Spotkanie* przenosi czytelnika na pokład dużego, 40-osobowego jachtu „*Książę Burzysław*”, który podczas sztormu na Bałtyku udziela pomocy rozbitkom z zatopionego duńskiego parowca. Jedyłą ocalałą osobą w szalupie okazują się wojenny prześladowca kapitana jachtu, von Kluck. Wówczas, jako dowódca niemieckiego okrętu podwodnego, zatopił kuter, na którym jego obecny wybawca usiłował przedostać się ze Szwecji do Łotwy, gdzie formowały się polskie oddziały wojskowe. Wskutek okrucieństwa von Klucka zginęło dwóch członków załogi kutra, w tym syn kapitana Zboińskiego. Ten jednak, mimo toczącej się w nim wewnętrznej walki, nie odmawia pomocy dawnemu wrogowi.

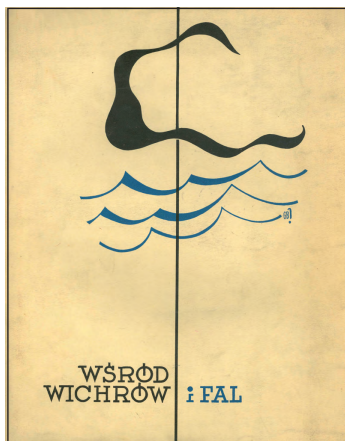
Następne rozdziały książki *Na skrzydłach jachtów* przynoszą relacje z rejsów polskich jachtów po Bałtyku: „*Witezia*” i „*Junaka*”<sup>23</sup>. Rozdział III zatytułowany *Na jachcie „Witeź”* podzielony został na cztery części, które obejmują podróże z lat 1925–1928. Są to przedrukowane relacje gen. Zaruskiego wydane wcześniej w formie osobnych broszur (*Żaglowym yachtem przez Bałtyk. Pierwsza podróż jachtu polskiego do Szwecji 20 VIII–30 VIII 1925; Na pokładzie „Witezia”. Trzecia podróż żaglowego jachtu „Witeź” w r. 1926 do Szwecji; Na jachcie „Witeź”. Czwarta podróż*

<sup>21</sup> M. Zaruski, *Na skrzydłach jachtów*, II wyd., nakład i druk Książnica-Atlas, Lwów 1938, s. 157+1. Cena jednego egzemplarza wynosiła 2,90 zł

<sup>22</sup> *Od autora*, [w:] M. Zaruski, *Na skrzydłach jachtów*, Lwów–Warszawa 1933, s. 5–6.

<sup>23</sup> „*Junak*”, jacht Marynarki Wojennej, zbudowany we francuskiej stoczni w Hawrze, kadłub dębowy, wyporność 45 ton, powierzchnia ożaglowania 115 m<sup>2</sup>.

żaglowego jachtu „Witeź” w r. 1927 do Łotwy i Szwecji; *Moja czwarta podróż na „Witeziu”*). Omówione zostały one już w tym artykule, dlatego przejdę do ostatniego rozdziału książki pt. *Na jachcie „Junak”. Podróż w r. 1931*. Załogę jachtu stanowili uczestnicy obozu żeglarstwa pełnomorskiego w Gdyni, przygotowujący się do egzaminu na stopień kapitana jachtowej żeglugi morskiej, m.in. por. Andrzej Bohomolec i por. mar. handl. Jan Witkowski (w kilka lat później na jachcie „Dal” odbyli transatlantycki rejs), kierownik harcerskich drużyn wodnych hm. Witold Bublewski, znany żeglarz Adam Wolff, prawnik i harcerz dr Edward Heil.



Ryc. 6. Okładka książki M. Zaruskiego *Wśród wichrów i fal* (1935)

W roku 1935 wydana została pomnikowa praca gen. Zaruskiego zatytułowana *Wśród wichrów i fal*<sup>24</sup>. Niezwykle staranna edycja tego dzieła jest zasługą zarówno wydawcy, tj. Głównej Księgarni Wojskowej, Atelier Graficznego Girs-Barcz, które było autorem koncepcji graficznej książki, kolorowej planszy, oprawy, opracowało także zdjęcia, jak i renomowanej krakowskiej Drukarni Narodowej, spod pras której omawiana pozycja wyszła. W pracy znalazło się 16 czarno-białych całostronicowych fotografii z rejsów morskich oraz jedna kolorowa akwarela. Użyto dobrego papieru o większej niż zazwyczaj gramaturze, również oprawa wykonana została starannie, dodatkowo wyposażono książkę w papierową obwolutę.

Omówienia pracy M. Zaruskiego znalazły się zarówno w periodykach branżowych („Morze”, „Sport Wodny”)<sup>25</sup>, jak i w poświęconej rynkowi wydawniczemu „Nowej Książce”. Recenzent tego

ostatniego miesięcznika, Stanisław Gorzuchowski, pisał następująco o wspomnieniach generała:

Dzięki mistrzowsko oddanym wrażeniom i przeżyciom autora zaczynamy jasno zdawać sobie sprawę z roli i znaczenia morza, a z uczuciowego ujęcia tematu widzimy w omawianej pracy subtelnie utkaną ideę przewodnią, zmierzającą do zaprawienia naszego społeczeństwa do twardej i nieugiętej walki o byt, w której poprzez wichry i fale życia możemy się zbliżać coraz bardziej do ideału człowieka, mówiąc zaś słowami pełnymi optymizmu i umiłowania ideałów, powinniśmy się stać twardzi, jak granit, o duszy czystej i głębokiej, jak morze<sup>26</sup>.

Książka składa się z czterech rozdziałów opisujących podróże na jachtach: „Halina”, „Mohort” i „Temida I”, odbyte pod dowództwem M. Zaruskiego w latach

<sup>24</sup> M. Zaruski, *Wśród wichrów i fal*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1935, s. 111+5, 16 fot., 1 ryc. kolor. Pod względem formatu była to największa z omawianych książek, a mianowicie 22,5 x 28 cm (4<sup>e</sup>). Całość liczyła 116 stron. Wszystko to sprawiło, iż cena książki była dość wysoka: 9,50 zł w oprawie zwykłej oraz 12,50 zł w oprawie twardej.

<sup>25</sup> *Z ruchu wydawniczego*, „Morze” 1935, nr 8–9, s. 44; *Książki nadesłane*, „Sport Wodny” 1935, nr 11, s. 227.

<sup>26</sup> S. Gorzuchowski (rec.), „Nowa Książka” 1936, zesz. V, s. 253–254.

1932–1934. Wspomnienia otwiera obszerny, czterostronicowy wstęp autora, zatytułowany *Do Czytelników*, w którym gen. Zaruski dokonał – rzecz można – podsumowania swej 10-letniej pracy w dziedzinie żeglarstwa morskiego:

Pływałem, łaskawi moi Czytelnicy, mokłem i marzęm na pokładach jachtów nie po to, ażeby z Was uczynić sportowców, chociaż „to nie szkodzi nic nikomu, gdy kto pływa koło domu, lub żegluje po zlewisku: ani straty, ani zysku” (nie zgadzam się z autorem; owszem, jest zysk: słońce i zdrowie), lecz dlatego, ażebyście Wy, jako Polacy, poznali morze, uczuciem z nim się związali, uznali je za własną bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla dzisiejszej Polski<sup>27</sup>.

Rozdział pierwszy, zatytułowany *Na krawędzi życia. Opowieść prawdziwa*, przynosi wspomnienia z dramatycznego rejsu na jachcie „Halina”<sup>28</sup>, który miał miejsce we wrześniu 1933 roku. Gen. Zaruski z trzema towarzyszami wyruszył w kierunku wschodnim, jednak zbliżający się sztorm zmusił załogę do zawinięcia do Piławy w Prusach Wschodnich. Mimo międzynarodowych przepisów dających statkom prawo schronienia w porcie w warunkach sztormowych, niemiecki urzędnik portowy zmusił polskich żeglarzy do opuszczenia bezpiecznej przystani i wyjścia w morze. Po blisko dwóch dobach żeglugi w sztormie „Halina” osiągnęła port na Helu, unikając wyrzucenia na pobliski zawietrzny brzeg.

Kolejny rozdział nosi tytuł *Noc na jachcie „Mohort”*<sup>29</sup>. Rejs do Simrishamn w Szwecji stał się pretekstem do poetyckiego przedstawienia wymagowanej bitwy morskiej Wikingów i Słowian (Wenedów), zwycięskiej dla tych ostatnich. Dalsze wspomnienia M. Zaruskiego obejmują podróże na jachcie „Temida I”<sup>30</sup> w 1932 i 1934 roku. Pierwsza relacja, z podtytułem *Kartka z dziennika*, przedstawia wyprawę do szwedzkiego Kalmaru w lipcu 1932 roku. W wyprawie pod kierownictwem generała wzięły udział trzy jachty znajdujące się w dyspozycji Ośrodka Morskiego Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przynależenia Wojskowego w Gdyni: „Temida I”, „Mohort” i „Junak”; ich załogi liczyły łącznie 31 żeglarzy. Ostatnia część, składająca się z pięciu epizodów obejmujących kolejne rejsy, nosi tytuł: *Cztery miesiące na jachcie „Temida I” w r. 1934*. Pierwsza relacja pt. *Zamiast do Bergen na Sztolpską Mieliznę* przynosi wspomnienia z całkowicie nieudanego pierwszego rejsu w sezonie 1934, który miał się rozpocząć 20 maja z udziałem 23-osobowej załogi. Wyprawa zaczęła się pechowo porwaniem żagli i uszkodzeniem steru, w wyniku czego jacht musiał wrócić do Gdyni na remont. Naprawy przedłużyły się do tego stopnia, że załodze skończyły się urlopy i z rejsu nic nie wyszło. Następny rejs odbył się w dniach 16–24 czerwca, a były to regaty Gdynia – Visby, wygrane zresztą przez „Temidę I”. Brało w tym rejsie udział 17 żeglarzy. W czasie drogi powrotnej

<sup>27</sup> *Do Czytelników*, [w:] M. Zaruski, *Wśród wichrów i fal*, Warszawa 1935, s. 7.

<sup>28</sup> Jacht „Halina”, własność prywatna inż. Romana Kałużniackiego, długość 8,5 m, pow. ożaglowania 44 m<sup>2</sup>.

<sup>29</sup> „Mohort”, jacht Oficerskiego Yacht-Klubu RP, pow. żagli 115 m<sup>2</sup>, długość 13 m, zanurzenie 1,8 m, wyporność 13 ton.

<sup>30</sup> „Temida I”, dwumasztowy szkuner sztakslowy o długości 25 m, szerokości 4,7 m, zanurzeniu 2,8 m, powierzchni ożaglowania 250 m<sup>2</sup>, (max. 320 m<sup>2</sup>), wyporności 36 ton.

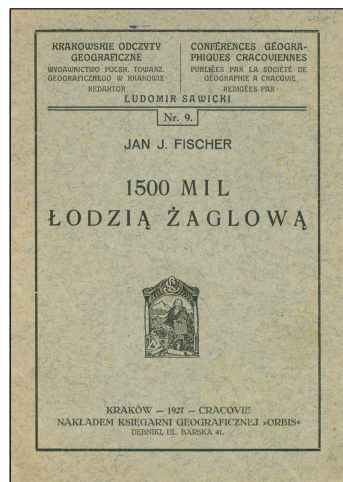


doszło do ponownego uszkodzenia steru, co spowodowało konieczność postawienia jachtu na dryfkotwie. Kolejne rejsy miały miejsce od 8 do 13 lipca (do Rønne na Bornholmie, z udziałem 26 żeglarzy), w dniach 2–12 sierpnia (do Kopenhagi i Trälleborgu, z 29-osobową harcerską załogą) i ostatni, najdłuższy, od 23 sierpnia do 12 września (do Sztokholmu, Furusundu i Rygi). Książkę zamykają objaśnienia słów i wyrażzeń marynarskich.

W 1927 roku ukazała się druga w kolejności chronologicznej (po wydanej w 1925 r. książce M. Zaruskiego *Żaglowym jachtem przez Bałtyk*) relacja z morskiej wyprawy żeglarskiej. Autorem tej niewielkiej broszurki, zatytułowanej *1500 mil łodzią żaglową*, liczącej zaledwie 20 stron formatu 16°, był krakowski żeglarz Jan Józef Fischer<sup>31</sup>. Wiosną 1925 roku nabył on w Danii, wraz z Czesławem Czarnowskim i innymi udziałowcami, 13-metrowy jacht „Carmen”<sup>32</sup>.

W połowie czerwca 1926 roku J. Fischer wraz z 4-osobową załogą (w tym dwóch jego kilkusetletnich synów) wyruszył w rejs do fiordów Norwegii. Nie była to załoga zbyt doświadczona: obaj chłopcy dotychczas nie pływali na jachcie, ale dość szybko przyswoili zasady żeglowania, pewną praktykę miał żeglarz z Warszawy, większe doświadczenie posiadali: bosman (rybak z Gdyni) oraz, rzecz jasna, kapitan.

Rejs rozpoczął się w Gdańsku, gdzie zakupiono prowiant na 4-tygodniową wyprawę. „Carmen” zawięła jeszcze do Gdyni, skąd zabrano bosmana Antoniego, a następnie skierowała się na Hel. Tam, z powodu silnego niekorzystnego wiatru, jacht pozostał przez dwa dni. Dalsza trasa wiodła w pobliżu wyspy Bornholm, z zawinięciem do Christiansö. 18 czerwca u wejścia do Sundu doszło do poważnej awarii: pękła stalowa lina podtrzymująca maszt (autor nie precyzuje czy był to sztag, czy też jedna z want). Zmusiło to załogę do zawinięcia do Kopenhagi, gdzie z powodu naprawy postój przedłużył się do pięciu dni. Kolejny odwiedzony port to Helsingoer, skąd jacht wyruszył do Skagen, jednak wzmagający się przeciwny wiatr sprawił, iż kapitan podjął decyzję o powrocie do Helsingoer. Następnego dnia „Carmen” odwiedziła Helsingborg po



Ryc. 7. Okładka książki Jana J. Fischera *1500 mil łodzią żaglową*

<sup>31</sup> J.J. Fischer, *1500 mil łodzią żaglową*, Księgarnia Geograficzna „Orbis”, Kraków 1927, s. 20.

<sup>32</sup> „Carmen”, jacht typu jol, zbudowany w Szwecji, długość 13 m, szerokość 3 m, balast ołowiany o wadze 4 ton, powierzchnia ożaglowania 100 m<sup>2</sup>. Zakupiony w Nyborgu (Dania) wiosną 1925 roku przez maszoperię założoną przez Czesława Czarnowskiego, Jana J. Fischera, Jana Janowicza i in. Służył tym żeglarzom do 1930 roku, kiedy to C. Czarnowski i J. Fischer zakupili większy jacht „Jurand”, „Carmen” zaś trafiła w ręce inż. Romualda Pitery. W 1933 r. jacht otrzymali harcerze z drużyny morskiej w Gdyni. Uprowadzona w wrześniu tegoż roku przez amatorów morskich przygód „Carmen” została zaaresztowana przez władze niemieckie w Ustce, gdzie uległa zniszczeniu. Zob. W. Głowacki, *Dzieje żeglarstwa polskiego*, Gdańsk 1989, s. 294–295.

szwedzkiej stronie Sundu, a 27 czerwca jacht skierował się w stronę Oslo. Po drodze zawinięto do malowniczego portu Moelle, następnie do Warbergu, skąd dalsza żegluga wiodła pośród skalistych wysepek zwanych szkierami. 29 czerwca jacht zacumował w Goeteborgu, następny dzień załoga spędziła na zwiedzaniu okolic miasta, a 1 lipca rozpoczął się ostatni etap, zakończony 4 lipca – po przebyciu fiordu – przybyciem do Oslo. Dwudniowy pobyt w stolicy Norwegii upłynął na zwiedzaniu miasta i okolic, a już 6 lipca wyruszono w drogę powrotną. Ponieważ czas naglił, zawijano do portów tylko dla krótkiego odpoczynku, odwiedzając Warberg, Kopenhagę, Rønne i Hel. 18 lipca zakończyła się ponadmiesięczna wyprawa, w czasie której przepłynięto około 1500 mil.

Interesująca jest historia wydania tej relacji. Otóż Jan Fischer po powrocie z rejsu wygłosił odczyt poświęcony wyprawie w Polskim Towarzystwie Geograficznym w Krakowie (15 listopada 1926 roku). Tekst odczytu został opublikowany w formie broszury w serii „Krakowskie Odczyty Geograficzne” pod redakcją Ludomira Sawickiego z numerem dziewiątym. Relacja Fischera ukazała się nakładem krakowskiej Księgarni Geograficznej „Orbis”<sup>33</sup>. Na frontispisie zamieszczono mapkę przedstawiającą trasę wyprawy. Tomik zamykało streszczenie odczytu w języku francuskim.

Jan J. Fischer w cztery lata później (1931) wydał kolejną książkę, będącą zbiorem wspomnień z rejsów na jachtach „Carmen” i „Jurand”, zatytułowaną *Pod żaglami*<sup>34</sup>. Ukazała się ona nakładem znanego warszawskiego wydawnictwa Gebethnera i Wolffa. Na tle innych książek o tematyce żeglarskiej z lat trzydziestych XX wieku relacja ta wyróżnia się pod względem edytorskim. Użyto wysokiej klasy papieru z filigranem, układ typograficzny jest staranny, zadbano również o odpowiednią jakość ilustracji, zamieszczając 24 doskonałe zdjęcia na nieliczbowanych wklejkach z papieru kredowanego. Autorami fotografii byli: Florian Hłasko, Czesław Czarnowski, J. Merunowicz, por. Laskowski oraz autor wspomnień. Poligraficzną stroną wydania zajęła się renomowana krakowska Drukarnia W.L. Anczyca i Spółki. Książka liczyła 110 stron formatu 19,5 cm. Cena wynosiła 5,50 zł, nakładu nie udało się ustalić.

Książkę otwiera list Michała Siedleckiego, zoologa, oceanografa, profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego, przyjaciela Jana J. Fischera. Wspominał w nim wspólne młodzieńcze wyprawy w góry, wę-



Ryc. 8. Okładka książki Jana J. Fischera *Pod żaglami*

<sup>33</sup> Praca wydrukowana została w Drukarni „Orbis” w Krakowie. Oprawa broszurowa szyta, okładka była dość skromna, powielająca wygląd strony tytułowej. Nakład książeczki wynosił 500 egzemplarzy, cena pozostaje nieznaną.

<sup>34</sup> J.J. Fischer, *Pod żaglami*, nakładem Gebethnera i Wolffa, Warszawa [1931], s. 110, tabl. 21.

drówki żeglarskie u wybrzeży Dalmacji, dochodząc do wniosku, że obaj – w różny sposób – podjęli służbę morzu. Z uznaniem przyjął ukazanie się dzieła<sup>35</sup>.

Autor z kolei tak pisał do czytelników na temat swoich wspomnień:

Jeżeli ktoś weźmie tę książkę do ręki, spodziewając się, że znajdzie w niej opis romantycznych przygód, dramatycznych sytuacji, nadzwyczajnych przeżyć, to niech jej nie czyta. „Pod żaglami”, to opis dni przeżytych na morzu, opis bez pretensji literackich czy naukowych, opis dni, które choć czasem zimne, wietrzne, lub deszczowe, pozostawiły niezapomniane wspomnienie<sup>36</sup>.

J.J. Fischer podzielił swoją relację na 9 rozdziałów, książkę zamyka słowniczek wyrażeń technicznych występujących w tekście. W rozdziale pierwszym przywołał wspomnienia z dzieciństwa i młodości, pierwsze próby żeglowania w podkrakowskich Bronowicach, a potem u wybrzeży Dalmacji. W drugim rozdziale opisana została historia nabycia jachtu „Carmen” oraz podróż z Danii do Gdańska. Jesienią 1925 roku autor odbył małą wycieczkę po Zatoce Gdańskiej, odwiedzając Gdynię, Puck i Hel, co stało się kanwą kolejnego rozdziału. Wyprawa do Norwegii latem 1926 roku opisana została w rozdziałach IV–VII (relacja z tego rejsu stanowiła treść wydanej w 1927 roku broszury *1500 mil łodzią żaglową*). W rozdziale ósmym autor zrelacjonował historię sprzedaży „Carmen” wiosną 1930 roku oraz nabycia w Szczecinie jachtu „Heimat” (przemianowanego na „Juranda”<sup>37</sup>) i żeglugi do Gdyni-Oksywiu z przypadkową załogą. Ostatni rozdział przynosi wspomnienia z rejsu „Jurandem” do Sztokholmu w drugiej połowie lipca 1930 roku. Jacht zawiął wówczas do portów w Helu, Kalmarze i Visby.

Recenzent „Sportu Wodnego” nie szczędził słów uznania zarówno J.J. Fischerowi, jak i jego wspomnieniom:

Autor książki jest starym „wodniakiem”. W Krakowie znają go wszyscy, którzy interesują się sportami wodnymi. [...] Wszędzie należy do propagatorów sportów wodnych. Jednym z wybitnych czynów propagandowych żeglarstwa jest właśnie jego książka. Kto nie był żeglarzem – ten po przeczytaniu tej książki zapala chęcią wędrówek po bezkresach wód, kto nim był kiedykolwiek, tęsknota za morzem odezwie się w nim z nową siłą<sup>38</sup>.

<sup>35</sup> M. Siedlecki [*List do autora*], [w:] J.J. Fischer, *Pod żaglami*, Warszawa [1931], s. 6–7.

<sup>36</sup> *Zamiast przedmowy*, [w:] J.J. Fischer, *Pod żaglami*, Warszawa [1931], s. 9.

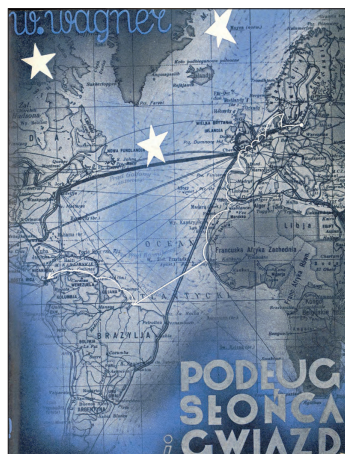
<sup>37</sup> „Jurand”, jacht zbudowany w 1902 roku w Rochester, powiększona kopia należącego do J. Slocuma „Spraya”, ożaglowany początkowo jako kuter, konstrukcja z drewna teakowego. Ex „Spray”, „Drei Rosen” i „Heimat”, długość 16,5 m, szerokość 4,27 m, zanurzenie 1,8 m, powierzchnia ożaglowania 180 m<sup>2</sup>, silnik pomocniczy Forda o mocy 22 KM. W latach 1930–1935 zakupiony i użytkowany przez maszoperię Czarnowski–Fischer. W 1934 roku jacht pozostawiony bez opieki zatonął podczas sztormu w porcie w Gdyni. Po wydobyciu odkupiony został przez gdyńskiego kupca Karwackiego, a następnie w 1936 roku odsprzedany AZM, który wykorzystywał go do szkolenia w Jastarni. „Jurand” prawdopodobnie zatonął we wrześniu 1939 r. w porcie jachtowym w Gdyni. Zob. W. Głowacki, *Dzieje żeglarstwa polskiego*, s. 257, 326–327, 372.

<sup>38</sup> *Książki nadesłane*, „Sport Wodny” 1932, nr 1, s. 15.

Książka doczekała się niedawno reedycji nakładem krakowskich oficyn: Arkadiusza Wingerta i Przedsięwzięcia Galicja<sup>39</sup>.

Największym wyczynem żeglarskim w okresie międzywojennym, będącym udziałem polskiego żeglarza, był bez wątpienia wokółziemski rejs niespełna 20-letniego gdyńskiego harcerza Władysława Wagnera na pokładzie trzech kolejno zmienianych jachtów, z których każdy nosił nazwę „Zjawa”<sup>40</sup>. Wyprawa trwała 7 lat (1932–1939), trasa wiodła ze Wschodu na Zachód przez Atlantyk, Kanał Panamski, Pacyfik (m.in. wyspy Fidżi, Australię), dalej przez Ocean Indyjski ku brzegom Afryki, przez Kanał Sueski, Morze Śródziemne, Cieśninę Gibraltarską do Europy<sup>41</sup>.

Władysław Wagner napisał w trakcie rejsu dwie relacje, wydane następnie w kraju w formie książkowej. Pierwsza z nich powstała w trakcie pobytu w Cristobal w grudniu 1933 roku. Żeglarz sprzedał już swój jacht, ale zawarował sobie prawo mieszkania na jego pokładzie; wtedy właśnie w ciągu kilkunastu dni spisał wspomnienia z pierwszego etapu rejsu z Europy do Ameryki Południowej. Książka ukazała się w 1934 roku pod tytułem *Podług słońca i gwiazd. Pamiętnik*, nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie<sup>42</sup>. Relacja została poprzedzona przedmową przewod-



Ryc. 9. Okładka książki Władysława Wagnera *Podług słońca i gwiazd*

<sup>39</sup> J.J. Fischer, *Pod żaglami*, Kraków 2007, seria: Biblioteka Navigare Necessae Est.

<sup>40</sup> „Zjawa”, jacht odbudowany siłami gdyńskich harcerzy pod wodzą W. Wagnera ze starej szalupy na przełomie 1931 i 1932 roku, długość 9,2 m, pow. żagli ok. 30 m<sup>2</sup> (słup gąflowy). W trakcie rejsu jacht był dwukrotnie przetaklowany: w Danii na kuter gąflowy (pow. żagli wzrosła do 38,3 m<sup>2</sup>), natomiast w Dakarze łódź została przebudowana na jol z ożaglowaniem bermudzkim, zwiększono również balast o 350 kg. „Zjawa II”, kecz o powierzchni ożaglowania ok. 100 m<sup>2</sup>, długości 14,4 m, szerokości 3,9 m, zanurzeniu 1,8 m i 10-tonowym balaście; Wagner nabył kadłub jachtu w Panamie na początku 1934 roku i wyposażył go własnymi siłami. „Zjawa III”, jol wybudowany w Ekwadorze wg planów W. Wagnera na przełomie 1936 i 1937 roku, długość 15,5 m, szerokość 3,9 m, zanurzenie 2,1 m, balast stały 5 t, ruchomy 2 t, powierzchnia ożaglowania 150 m<sup>2</sup>.

<sup>41</sup> Czytelnicy zainteresowani szczegółami rejsu powinni zapoznać się z następującymi publikacjami (oprócz trudno dostępnych dziś relacji Wagnera): A. Kaszowski, Z. Urbanyi, *Polskie jachty na oceanach*, Gdańsk 1981, s. 9–31; W. Głowacki, *Dzieje żeglarstwa polskiego*, Gdańsk 1989, s. 307–309; M. Mickiewicz, *Pod żaglami „Zjaw”*, Gdynia 1961 (seria: Miniatury Morskie); A. Rybczyńska, *Pod żaglami dokoła świata czyli Władysław Wagner i jego „Zjawy”*, Kraków 1993; D. Walsh, A. Rybczyńska, *Pod żaglami Zjawy III*, Toronto 1999.

<sup>42</sup> W. Wagner, *Podług słońca i gwiazd. Pamiętnik*, z przedmową dr. Michała Grażyńskiego przewodniczącego ZHP, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1934, s. VIII, 87+1. Druk wykonał Zakład Graficzny B. Wierzbickiego i S-ki w Warszawie. Oprawa typu broszurowego, szyta, papier dobrej jakości o wysokiej gramaturze. Książka Wagnera miała nakład 2100 egzemplarzy, kosztowała 3,50 zł.



niczącego ZHP, dra Michała Grażyńskiego, który pisał m.in. o roli żeglarstwa w działalności harcerstwa<sup>43</sup>.

Autor podzielił swoją relację na dwanaście kilku-, rzadziej kilkunastostronicowych rozdziałów, całość liczy zaledwie 96 stron. Jest to w gruncie rzeczy lakoniczne sprawozdanie z podróży, a nie literacka impresja na temat przeżytych przygód, napotkanych ludzi, odwiedzonych miejsc. Nietypowy, dość szeroki format (15x20 cm), wąska kolumna oraz stosunkowo duża czcionka i interlinia sprawiły, że książka wydaje się być większa niż w rzeczywistości. Materiał ilustracyjny jest skromny: zaledwie dwie fotografie na wklejkach oraz rycina obrazująca zmiany ożaglowania pierwszej „Zjawy”. Na końcu książki zamieszczono mapkę z trasą I etapu rejsu z zaznaczonymi ważniejszymi odwiedzonymi portami. Okładkę zaprojektowało znane warszawskie Atelier Girs-Barcz, stale współpracujące z Główną Księgarnią Wojskową.



Ryc. 10. Okładka książki Władysława Wagnera pt. *Pokusa horyzontu*

Ukazanie się książki na półkach księgarskich zostało odnotowane przez prasę fachową, w „Morzu” zamieszczono niewielką notkę na temat relacji Wagnera<sup>44</sup>.

W 1937 roku wydana została druga część wspomnień Władysława Wagnera pt. *Pokusa horyzontu*<sup>45</sup>. Obejmują one następny etap podróży, który rozpoczął się pozyskaniem nowego jachtu „Zjawa II” w Panamie, a zakończył się na wyspach Fidżi. Książkę otwiera przedmowa dra Tadeusza Saloniego, wicewojewody śląskiego i prezesa Okręgu Śląskiego LMiK<sup>46</sup>.

W *Słowie wstępnym* wydawca przedstawił dotychczasowy przebieg rejsu, łącznie z drugim etapem podróży, oraz dalsze losy dzielnego żeglarza, który w chwili oddawania książki do druku żeglował już po Oceanie Spokojnym. Relacja składa się z dwunastu rozdziałów, w kolejności chronologicznej prezentujących wydarzenia mające miejsce w trakcie wyprawy. W porównaniu do pierwszej części wspomnień (*Podług słońca i gwiazd*) zamieszczono znacznie więcej materiału ilustracyjnego: 6 fotografii, 2 ryciny oraz 2 mapki.

<sup>43</sup> M. Grażyński, *Przedmowa*, [w:] W. Wagner, *Podług słońca i gwiazd. Pamiętnik*, Warszawa 1934, s. VII.

<sup>44</sup> *Z ruchu wydawniczego*, „Morze” 1934, nr 12, s. 23.

<sup>45</sup> W. Wagner, *Pokusa horyzontu [Z podróży naokoło świata]*, przedmowa dr Tadeusz Saloni, Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej Okręg Śląski, Warszawa 1937, s. 103+1, rys., mapy i fot. Książka została wydrukowana w warszawskich Zakładach Drukarskich W. Piekarniaka. Format wydania był niewielki, szesnastkowy (12x17 cm), objętość 104 strony, cenę ustalono na zaledwie 50 groszy. Nakład stosunkowo wysoki – wynosił aż 5000 egzemplarzy.

<sup>46</sup> T. Saloni [*Przedmowa*], [w:] W. Wagner, *Pokusa horyzontu*, Warszawa 1937, s. 7–8.



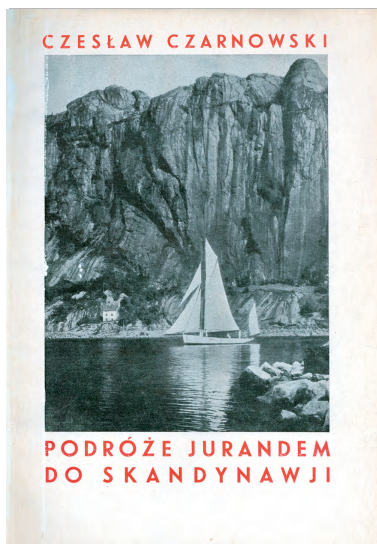
Książka została wydana nakładem Okręgu Śląskiego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Katowicach. Prace edytorskie zlecono Harcerskiemu Biuru Wydawniczemu „Na Tropie”<sup>47</sup>.

Znany wileński lekarz, dr Czesław Czarnowski, zapalony żeglarz, współwłaściciel jachtów „Carmen”, a następnie „Juranda”, wydał w 1938 roku książkę zatytułowaną *Podróże Jurandem do Skandynawii. Wspomnienia z wypraw jachtowych w r. 1932 i 1933*<sup>48</sup>. Publikację otwiera przedmowa gen. Mariusza Zaruskiego, który nie szczędził słów uznania dla autora i jego książki, pisząc m.in.: „dr Czarnowski dał nam książkę dobrą, cenną swoją żeglarską prawdą i doświadczeniem Autora, które z każdej strony prześwieca”<sup>49</sup>.

Autor z kolei widział w swojej książce zachętę dla polskich żeglarzy-amatorów do odwiedzania portów bałtyckich, do wypoczynku pod żaglami<sup>50</sup>.

Żeglarz rozpoczął swe wspomnienia z żeglugi na „Jurandzie” *ab ovo* – przypominając historię zbudowania jachtu i jego nabycia przez wileńsko-krakowską spółkę żeglarzy, opisując jacht i przygotowania do wyprawy do Norwegii. Załoga jachtu w tej podróży liczyła 10 osób, w tym 3 kobiety. W trakcie rejsu załoga miała okazję odwiedzić malownicze i dla większości egzotyczne fiordy norweskie, doświadczyła też wielu przygód – czasem dramatycznych (awarie olinowania i żagli, pożar pod pokładem, wejście na skałę), a czasem zabawnych, jak np. zasadzka norweskich celników, którzy wzięli jacht za statek przemysłowy.

Nic dziwnego, że kpt. Czarnowski i jego załoga już w zimie zaczęli snuć plany następnej wakacyjnej wyprawy jachtowej. Preludium do niej był udział w regatach Gdynia–Bornholm, które odbyły się w dniach 20–28 czerwca 1933 roku



Ryc. 11. Okładka książki Czesława Czarnowskiego *Podróże Jurandem do Skandynawii*

<sup>47</sup> Szerzej na temat negocjacji pomiędzy Okręgiem Śląskim Ligi Morskiej i Kolonialnej a Harcerskim Biurem Wydawniczym „Na Tropie” w sprawie wydania książki W. Wagnera (na podstawie korespondencji zachowanej w Archiwum Akt Nowych w Warszawie), zob. A. Ruta, *Kulisy wydania wspomnień Władysława Wagnera „Pokusa horyzontu”, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Ad Bibliothecarum Scientiam Pertinentia IV”, 2006, s. 219–225.*

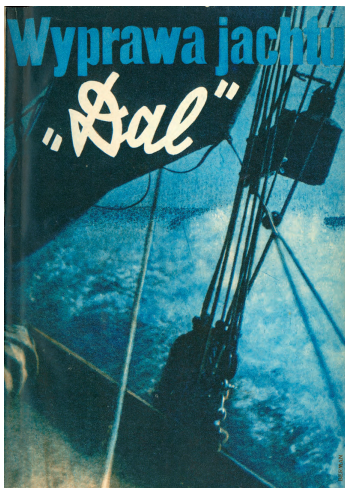
<sup>48</sup> C. Czarnowski, *Podróże Jurandem do Skandynawii. Wspomnienia z wypraw jachtowych w r. 1932 i 1933, 56 ilustracji, z przedmową Mariusza Zaruskiego i autografem kontradmirała Józefa Unruga*, Wydawnictwo Stanisława Turckiego, Wilno 1938, s. X, 168, tabl. 20, 56 fot. nlb.

<sup>49</sup> M. Zaruski, *Kilka słów o książce*, [w:] C. Czarnowski, *Podróże Jurandem do Skandynawii. Wspomnienia z wypraw jachtowych w r. 1932 i 1933*, Wilno 1938, s. VI.

<sup>50</sup> *Przedmowa autora*, [w:] C. Czarnowski, *Podróże Jurandem do Skandynawii. Wspomnienia z wypraw jachtowych w r. 1932 i 1933*, Wilno 1938, s. 1.

z udziałem 10 jachtów. W regatach tych „Jurand” zajął 2. miejsce za „Witeziem”. W drodze powrotnej z powodu urwania wanty grotmasztu jacht zmuszony był do awaryjnego zawinięcia do Kolbergu (Kołobrzegu), gdzie wbrew obawom załoga została dobrze przyjęta przez Niemców<sup>51</sup>. W lipcu 1933 roku 12-osobowa załoga „Juranda” (w tym dwie panie) pod dowództwem Czesława Czarnowskiego wyruszyła w rejs do Szwecji, a szczegółowa relacja z tej wyprawy stanowi dopełnienie tomu.

Książka ukazała się nakładem Wydawnictwa Stanisława Turskiego w Wilnie, wydrukowana została w wileńskiej Drukarni Artystycznej „Grafika”. Wspomnienia są wyjątkowo bogato ilustrowane: autor zamieścił aż 56 wysokiej jakości zdjęć z rejsów na dwudziestu nienumerowanych wklejkach, dwustronnie zadrukowanych.



Ryc. 12. Okładka książki Andrzeja Bohomolca pt. *Wyprawa jachtu „Dal”* (1936)

W 1933 roku uwagę środowiska żeglarskiego w Polsce przykuwała transatlantycka wyprawa jachtu „Dal”<sup>52</sup>. Podjęło ją trzech żeglarzy: porucznik 26. pułku ułanów Andrzej Bohomolec oraz dwóch oficerów marynarki handlowej – Jan Witkowski i Jerzy Świechowski, z zamiarem dotarcia na Wystawę Światową w Chicago. Po zakończeniu przygotowań, obejmujących przede wszystkim poszukiwania jednostki odpowiedniej do oceanicznej żeglugi, a w końcu zakup dość przypadkowego, małego jachtu i jego przystosowanie do żeglugi wielkiej, 5 czerwca 1933 roku „Dal” opuściła Gdynię. Pierwszy postój miał miejsce w Kopenhadze, skąd żeglarze wyruszyli przez cieśniny duńskie na Morze Północne. U wejścia do Kanału La Manche przeżyli pierwszy w tej podróży sztorm, chroniąc się w Ostendzie. Kolejny port na trasie to Hawr, gdzie uzupełniono wyposażenie i zapasy żywności, wykonano też niezbędne prace remontowe. Postój w Hawrze trwał od 23 czerwca do 8 lipca. Kolejny sztorm zmusił żeglarzy do szukania schronienia w Plymouth; wreszcie

15 lipca wyruszyli na drugą stronę Atlantyku. Do 18 sierpnia żegluga upływała szybko w podmuchach pasatu, kiedy to jacht dostał się w coraz silniejszy sztorm. 20 sierpnia „Dal” przeszedł przez oko cyklonu, walka z żywiołem trwa do 22 sierpnia, kiedy

<sup>51</sup> Upřednio zdarzało się wielokrotnie, że polskie jachty spotykały się w portach niemieckich z szykanami, np. wyzwickami, rzucaniem śmieci na pokład, przecinaniem lin; w Stolpemünde (dzisiejsza Ustka) polscy żeglarze zostali oskarżeni o szpiegostwo, innym razem zaś polskiej jednostce odmówiono prawa schronienia w porcie mimo szalejącego na Bałtyku sztormu.

<sup>52</sup> „Dal”, jacht zatokowy, słup gaflowy. Długość 8,5 m, szerokość 2,85 m, wyporność 4,5 t, powierzchnia ożaglowania 45 m<sup>2</sup>. W Stoczni Rybackiej w Gdyni dokonano wzmocnienia jednostki, obito blachą miedzianą dno jachtu, zamiast silnika zamontowano zbiornik na wodę, dodano żagle sztormowe. Po zakończeniu rejsu jacht pozostał w Chicago, po wielu perypetiach powrócił do Polski w 1980 roku. Obecnie jest wystawiony jako eksponat w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

wiatr wreszcie przycichł do 8° w skali Beauforta. 25 sierpnia dotarli na Bermudy. Tu naprawili złamany maszt i 3 września ponownie byli już na morzu. Niestety, sztormowa pogoda nie sprzyjała dalszej żegludze, dlatego zdecydowali się zimować na Bermudach. Na domiar złego Bohomolec przeszedł atak serca, zaś Witkowski rozchorował się nerwowo i musiał powrócić do kraju<sup>53</sup>. Wreszcie w czerwcu 1934 roku żeglarze pokonali ostatni etap do Nowego Jorku. 2 lipca „Dal” wyruszyła do Chicago śródlądowymi drogami wodnymi: rzekami, kanałami i przez Wielkie Jeziora. 26 sierpnia załoga była honorowym gościem, jacht zaś najważniejszym eksponatem w trakcie „Dnia Polskiego”.

W dwa lata później (1936) nakładem Towarzystwa Wydawniczego „Rój” ukażała się relacja Andrzeja Bohomolca zatytułowana *Wyprawa jachtu „Dal”*<sup>54</sup>. Wyszła spod pras Drukarni Zakładów Wydawniczych M. Arcta S.A. w Warszawie. Obwolutę książki zaprojektował Mieczysław Berman. Relacja liczyła 286 stron, została też zaopatrzona w materiał ilustracyjny obrazujący przebieg rejsu: 31 fotografii na 10 nieliczbowanych, kredowanych wklejkach zadrukowanych dwustronnie, dwie ryciny przedstawiające przekroje jachtu i jego ożaglowanie, a także mapkę z naniesioną trasą podróży.

Publikacja uszła uwadze recenzentów „Morza” i „Sportu Wodnego”, natomiast omówienie tej książki, pióra Stanisława Gorzuchowskiego, ukazało się na łamach „Nowej Książki”. Recenzent, podkreślając obfitość materiału obserwacyjnego z trzymiesięcznego rejsu transatlantyckiego, trwającego osiem miesięcy pobytu na Bermudach oraz wizyty w Stanach Zjednoczonych, skonstatował jednak, że raport zawiera duże luki, m.in. brakuje interesujących opisów geograficznych, utracono zatem szansę na wartościowe dzieło geograficzno-przyrodnicze<sup>55</sup>.

W 1937 roku wydawca zdecydował się na drugie wydanie tej książki (jak można się domyślać, było to spowodowane popytem)<sup>56</sup>. Objętość książki była taka sama jak w pierwszym wydaniu, prawdopodobnie wykorzystano istniejące matryce. W edycji tej znalazło się 8 dwustronnych wklejek ilustracyjnych na papierze kredowanym. Warto dodać, że książka Andrzeja Bohomolca doczekała się wydania po II wojnie światowej: w 1957 roku *Wyprawa jachtu „Dal”* ukazała się nakładem „Wiedzy Powszechnej” w serii „Polacy na szerokim świecie”<sup>57</sup>.

W 1935 roku wydano drukiem wspomnienia inż. Józefa Tuliszkowskiego zatytułowane *Yacht „Trio”. Garść wspomnień z życia studentów Polaków w Rydze*<sup>58</sup>. Ta

<sup>53</sup> Po kilku miesiącach Jan Witkowski targnął się na życie.

<sup>54</sup> A. Bohomolec, *Wyprawa jachtu „Dal” z 33 rycinami i mapą*, (obwol. proj. Mieczysław Berman), Towarzystwo Wydawnicze „Rój”, Warszawa 1936 [antydat. 1935], s. 279, 7 nlb., ilustr., mapa 1, tabl. 20

<sup>55</sup> S. Gorzuchowski (rec.), „Nowa Książka” 1936, zesz. VII, s. 371.

<sup>56</sup> A. Bohomolec, *Wyprawa jachtu „Dal”. Z 33 ryc. i mapą*, 2 wyd., Towarzystwo Wydawnicze „Rój”, Warszawa 1937, s. 279+7 nlb.

<sup>57</sup> A. Bohomolec, *Wyprawa jachtu „Dal”*, „Wiedza Powszechna”, Warszawa 1957.

<sup>58</sup> J. Tuliszkowski, *Yacht „Trio”. Garść wspomnień z życia studentów Polaków w Rydze, z ilustracjami art. mal. St. Haykowskiego* (czysty zysk przeznaczony na budowę Domu Weleckiego), nakładem Stowarzyszenia Filistrów Korporacji Weleacji, Warszawa 1935, ss. 44, 13 rys. Książka została wydrukowana w Drukarni Kooperatywy Pracowników Drukarskich w Warszawie w nakładzie 1050 egzemplarzy. Jak zaznaczono na karcie tytułowej, czysty zysk

44-stronicowa broszura ukazała się nakładem Stowarzyszenia Filistrów Korporacji Welecja<sup>59</sup>. Ilustracje wykonał artysta malarz Stanisław Haykowski: 13 rycin przedstawia zarówno jacht, jak i najważniejsze wydarzenia opisane przez autora.

J. Tuliszkowski na wstępie objaśnił, skąd wziął się zapał do żeglarstwa wśród ryskich studentów: początkowe próby konspirowania, ćwiczenia terenowe na wzór skautingu zostały przez władze carskie skutecznie ukrócone, pozostała jedynie aktywność w legalnym towarzystwie gimnastycznym, działalność w ochotniczej straży pożarnej w Rydze oraz pływanie na starej żaglowej łodzi rybackiej. Żeglowanie na tej ciężkiej, niezbyt zwrotnej łodzi nie zadowalało naszych studentów. Niebawem nadarzyła się okazja nabycia dużego jachtu o nazwie „Trio”<sup>60</sup>, którego zmuszony był się pozbyć dotychczasowy właściciel – miejscowy kupiec. Trójka polskich studentów (Julian Hube, Gabriel Możdżyński oraz autor) nabyła niedrogo tę jednostkę, będącą w całkiem dobrym stanie. Jak pisał J. Tuliszkowski:

Zapał morski ogarnął nas: człek, zapominając o nauce w politechnice, badał tylko codziennie stan nieba, kierunek wiatru i marzył o dobrej pogodzie. Dwa, trzy razy na tydzień odbywaliśmy krótsze i dłuższe wycieczki, a kosztowały one dwa lata przerwy w studiach na politechnice!<sup>61</sup>



Ryc. 13. Okładka książki Józefa Tuliszkowskiego zatytułowanej *Yacht „Trio”*

Wspomnienia Tuliszkowskiego, napisane żywym, potoczystym językiem, obejmują owe dwa lata beztroskiego życia w Rydze. Podzielone zostały na siedem rozdziałów, z których najdłuższe poświęcone zostały wydarzeniom najbardziej dramatycznym: wyprawie morskiej na wyspę Sarkholm w północnej części Zatoki Ryskiej (jej uczestnicy musieli przez dwie doby – z powodu szalejącego sztormu – pozostać na bezludnej wyspie bez prowiantu i wody pitnej) oraz ostatniemu rejsowi „Tria” zakończonemu rozbiciem jachtu o falochron u ujścia Dźwiny do morza. Pozostałe wspomnienia dotyczyły innych rejsów i wycieczek jachtowych odbytych w mniejszym lub większym (czasem żeńskim) gronie.

---

ze sprzedaży miał zostać przeznaczony na budowę „Domu Weleckiego”. Cenę jednego egzemplarza ustalono na 1,50 zł. Format broszury wynosił 15,5x22,5 cm.

<sup>59</sup> Przy Politechnice w Rydze działały dwie korporacje polskich studentów: „Arkonia” i „Welecja”, ponadto trzy korporacje niemieckie i jedna rosyjska. Później powstały dwie korporacje łotewskie i jedna estońska.

<sup>60</sup> Jacht morski, drewniany, sprowadzony z Hamburga, długość ok. 12 m, szerokość 2 m, zanurzenie ok. 1 m, kil ołowiany o wadze ok. 1000 funtów oraz stały balast żelazny. Z opisu i rycin wynika, iż był to słup gaflowy z przednim kliwrem rozpinanym na 3-metrowym bukszprycie oraz tzw. gafeltopem. Nie jest znana powierzchnia ożaglowania.

<sup>61</sup> J. Tuliszkowski, op. cit., s. 10.

\* \* \*

Specyficzna forma podrózpisarstwa, jaką były relacje z jachtowych wypraw morskich Polaków w dwudziestoleciu międzywojennym, zaowocowała aż 13 publikacjami o tej tematyce, z których dwie doczekały się wznowień jeszcze przed wybuchem II wojny światowej, a dwie także po wojnie. Autorem blisko połowy spośród nich (6 tytułów) był generał Mariusz Zaruski, nieustrudzony popularyzator jachtingu morskiego, którego relacje obejmują rejsy podejmowane w latach 20. i 30. ubiegłego stulecia na wielu różnych jachtach do portów Bałtyku i Morza Północnego. Po dwie publikacje mieli na swoim koncie: krakowski żeglarz Jan Józef Fischer oraz Władysław Wagner, pierwszy Polak, który opłynął kulę ziemską pod żaglami. Autorami pozostałych relacji byli: wileński lekarz i zapalony żeglarz Czesław Czarnowski (właściciel jachtu „Jurand”), por. Andrzej Bohomolec (opisał transatlantycki rejs „Dali”) oraz inż. Józef Tuliszkowski, którego wspomnienia obejmują okres życia studenckiego w Rydze i podejmowane tam próby uprawiania żeglarstwa. Wszystkie omówione relacje, choć ich poziom jest zróżnicowany, są świadectwem umiłowania morza przez Polaków, którzy z takim trudem wywalczyli po 123 latach niewoli dostęp do Bałtyku. Ten zaledwie 71-kilometrowy skrawek wybrzeża stał się dla Polski prawdziwym „oknem na świat”.

### **A book about seafaring in the Second Polish Republic (1918–1939) – accounts of marine yachting expeditions**

#### **Abstract**

Accounts of marine yachting expeditions, beside memoirs of travelling onboard sailing ships, occupy an important place among books devoted to seafaring, published in Poland in the years 1918-1939. These accounts of marine yachting journeys undertaken by Poles in the interwar period as a peculiar form of travel writing yielded fruit in as many as thirteen books, two of which were republished before the outbreak of World War Two, and two after the war. Almost half of the books (six titles) were written by general Mariusz Zaruski, an indefatigable populariser of marine yachting; his travelogues depict his cruises from the 1920s and the 1930s, undertaken on various yachts to ports of the Baltic and the North Sea. Authors of two publications each were Kraków's seafarer Jan Józef Fischer and Władysław Wagner, the first Pole to sail around the world. The authors of remaining publications were Czesław Czarnowski, a medical doctor and an enthusiastic yachtsman from Wilno (Vilnius), owner of the yacht "Juarand", lieutenant Andrzej Bohomolec, who described the transatlantic journey of "Dalia" and engineer Józef Tuliszkowski, whose memoirs cover his student life at Riga and his attempts at doing yachting there. Although varying in style and quality, all discussed accounts bear testimony to the Poles' love of the sea. After much struggle and 123 years of foreign rule, the Poles gained access to the Baltic Sea. The stretch of the coast, barely 71-kilometer long, became Poland's true "window on the world".