

Adam Ruda

Książka o tematyce żeglarskiej w II Rzeczypospolitej – relacje z rejsów na żaglowcach

Wśród książek o tematyce żeglarskiej, jakie ukazały się w Polsce w okresie międzywojennym, na uwagę zasługują relacje żeglarzy z rejsów. Można je podzielić na trzy zasadnicze kategorie. Przede wszystkim są to książki opisujące jachtowe wyprawy morskie, zarówno po Bałtyku, jak i dalsze rejsy – transatlantyckie, a nawet wokółziemskie. Sporo też powstało relacji z rejsów na polskich żaglowcach: „Lwowie”, „Iskrze”, „Zawiszy Czarnym” i „Darze Pomorza”, zwłaszcza wokółziemska wyprawa Białej Fregaty pobudziła wyobraźnię twórczą uczestników, stając się kanwą aż czterech książek przedstawiających przebieg rejsu. Do trzeciej grupy – relacji z jachtowych rejsów śródłądowych – zaliczyć można tylko jeden tytuł. Przedmiotem artykułu są publikacje zwarte poświęcone morskim i oceanicznym wyprawom żaglowców pływających pod polską banderą w dwudziestolecie międzywojennym. Książki zostały ułożone wedle nazw jednostek: najpierw omówiono relacje z rejsów na „Iskrze”, następnie na „Lwowie”, najliczniejsze publikacje na temat „Daru Pomorza” i jedną pozycję poświęconą harcerskiemu szkunerowi „Zawisza Czarny”.

* * *

Ciekawą relację z rejsów na szkolnym żaglowcu Marynarki Wojennej „Iskra”¹ opublikowali Zbigniew Gadomski i Franciszek Moździerz. Ukazała się ona nakładem Salezjańskiej Szkoły Rzemiosł w Warszawie w 1935 roku, a nosiła tytuł: *Pięć lat*

¹ „Iskra” – żaglowiec szkolny Marynarki Wojennej, trzymasztowy, stalowy szkuner, zbudowany w Holandii w 1917 roku. Pływając pod nazwą „Vlissingen” używany był do transportu towarów, w 1921 roku zakupiony został przez Anglików i jako „St. Blanc” eksploatowany do roku 1927. Wówczas to został zakupiony dla Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu i po przejściu remontu i adaptacji w stoczni w Gdańsku wszedł do służby w 1928 roku. Do wybuchu II wojny światowej odbył 12 rejsów. Wojna zastała „Iskrę” nieopodal Casablanki; w 1940 roku szkuner został wypożyczony Brytyjczykom i służył jako pływająca baza mieszkalna dla załóg okrętów wojennych (HMS „Pigmy”). W 1948 roku statek powrócił do kraju, służąc nadal do szkolenia podchorążych MW. W 1974 roku został wycofany z eksploatacji i zastąpiony przez „Iskrę II”.

na żaglowcu. *Pamiętniki z podróży na „Iskrze”*². W nocie *Od wydawcy* znajdujemy następujący passus:

Wspomnienia z pięcioletniej podróży tym żaglowcem są o tyle ciekawe, że w sposób prosty i bezpretensjonalny przedstawiają życie i pracę załogi polskiego statku szkolnego, składającej się z ludzi młodych, silnych i zdrowych fizycznie i moralnie, miłujących swój zawód marynarza i fanatycznie wierzących w rozwój i wielką przyszłość naszej, młodej dziś jeszcze Marynarki Wojennej.

Pamiętniki te, ciekawe są jeszcze i dlatego, że pisali je ludzie nie mający aspiracji literackich, skromni członkowie załogi – bosmanmat i starszy marynarz³.

Z dalszych wyjaśnień wydawcy można się zorientować, że zasadniczy zrąb książki jest autorstwa Franciszka Moźdzera, bowiem jej współautor – starszy marynarz Z. Gadomski, po zakończeniu służby wojskowej odszedł do rezerwy, a spisywanie dalszych wspomnień z rejsów „Iskry” kontynuował F. Moźdzera⁴.

Autorzy podkreślali znaczenie szkolenia przyszłych marynarzy na statkach żaglowych:

Większość państw, posiadających dostęp do morza, a w związku z tym marynarkę handlową i wojenną, szkoli marynarzy przede wszystkim na okrętach żaglowych, gdyż odpowiadają one najbardziej temu zadaniu. Podróżując na żaglowcu poznaje się morze i wszelkie jego tajniki. Tu dopiero przekonuje się człowiek, że morze – to żywioł, który uznaje tylko ludzi silnych, nie ulegających łatwo przeciwnościom losu i twardo stawiających czoło niebezpieczeństwu! Słabych ludzi morze nienawidzi: gardzi nimi i mści się na nich srode. Pływanie na żaglowcu daje ciągły kontakt z morzem, pozwala podpatrywać jego tajemnice i uczy wyczuwać, kiedy można mu zaufać, a kiedy należy silną ręką i wolą zwalczyć jego szaleństwo⁵.

Niewielka objętościowo relacja marynarzy „Iskry” (88 stron) została zgodnie z tytułem podzielona na pięć części obejmujących poszczególne sezony żeglugowe: od 1928 do 1932 roku. W 1928 roku statek szkolny Marynarki Wojennej odbył dwa rejsy: pierwszy próbny, po Bałtyku od



Ryc. 1. Okładka książki Z. Gadomskiego i F. Moźdzera pt. *5 lat na żaglowcu*

² Z. Gadomski, F. Moźdzera, *Pięć lat na żaglowcu. Pamiętniki z podróży na „Iskrze”*, Salezjańska Szkoła Rzemiosł, Dział Grafiki, Warszawa 1935, s. 87+1, ryc., 7 k. fot.

³ *Od wydawcy*, [w:] Z. Gadomski, F. Moźdzera, *Pięć lat na żaglowcu. Pamiętniki z podróży na „Iskrze”*, Warszawa 1935, s. 5.

⁴ *Ibidem*, s. 5.

⁵ *Wstęp*, [w:] Z. Gadomski, F. Moźdzera, *op. cit.*, s. 8.

5 do 30 czerwca⁶ oraz kilkumiesięczny rejs oceaniczny, w trakcie którego „Iskra” odwiedziła Dunkierkę, Porto, Casablanca, Cherbourg, w tym 34-dniowy pobyt na Oceanie Atlantyckim bez zawijania do portów w drodze z Afryki do Europy. Niestety podróż ta, trwająca od 19 lipca do 14 października zakończyła się dość niefortunnie zderzeniem żaglowca z norweskim parowcem „Gray County” na kanale La Manche. Podchorążowie zmuszeni byli wrócić do kraju na statku „Baltara”, natomiast „Iskra” musiała przejść w Dover 4-tygodniowy remont.

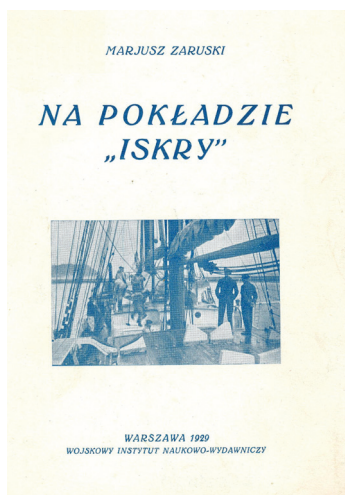
Kolejny sezon rozpoczął się już na początku maja 1929 roku, kiedy to żaglowiec szkolny wyruszył w rejs, w trakcie którego zawijano do Lizbony, Funchal na Maderze, La Luz na Wyspach Kanaryjskich, Fayal na Azorach. Podczas postoju „Iskry” na Wyspach Azorskich miał tam miejsce tragiczny wypadek, jakiemu ulegli polscy lotnicy: mjr Kubala i mjr Idzikowski, którzy na samolocie „Marszałek Piłsudski” zamierzali przelecieć przez Atlantyk. Załoga żaglowca uczestniczyła w akcji poszukiwawczej, następnie zaś – w związku z zaistniałą sytuacją – rejs został skrócony. Zgodnie z poleceniami z Warszawy na pokładzie „Iskry” złożono trumnę z ciałem majora Idzikowskiego, zabrano również rannego majora Kubalę oraz szczątki samolotu. Po dwutygodniowej żegludze osiągnięto Cherbourg, gdzie wyokrętował ranny lotnik, a następnie przez Kanał Kiloński skierowano się do Gdyni. Po 14-dniowym odpoczynku „Iskra” opuściła port gdyński, aby dokończyć planowane szkolenie morskie podchorążych. Tym razem skierowano się na północ, do Sztokholmu; u brzegów Szwecji dowódca okrętu otrzymał jednak – ku ogólnemu niezadowoleniu załogi – rozkaz powrotu do Polski. Po postoju w Gdyni „Iskra” ponownie wyruszyła w kierunku Skandynawii, zawijając do Wyborga. Sezon zakończono 25 września; żaglowiec pokonał tego roku 8000 mil morskich.

W roku 1930 nastąpiła zmiana dowódcy okrętu: kpt. mar. Henryka Eibla zastąpił kpt. mar. Stefan de Walden. „Iskra” opuściła port gdyński już 7 maja, po 19 dniach żeglugi zawinęła do Portsmouth w Anglii, a następnie skierowała się ku Wyspom Kanaryjskim, które osiągnęła 10 czerwca. Po pięciodniowym postoju żaglowiec opuścił Las Palmas i obrał kurs na Kubę; ten etap podróży trwał 29 dni. Tygodniowy pobyt na Kubie poświęciła załoga przede wszystkim na zwiedzanie wyspy, następnie trasa rejsu wiodła do Newport w Stanach Zjednoczonych. Tu nastąpiły liczne spotkania z Polonią, zwiedzanie Nowego Jorku. 16 sierpnia „Iskra” podniosła kotwicę, kierując się w drogę powrotną ku Europie. Na Atlantyku żaglowiec zmagął się z cyklonem, wiatr osiągnął siłę 12° w skali Beauforta. Przed zawinięciem do Gdyni okręt odwiedził francuski Brest. Rejs zakończył się 23 października, po 116 dniach i przebyciu prawie 13 tysięcy mil.

⁶ Rejs ten stał się również kanwą omawianej dalej relacji goszczącego na pokładzie „Iskry” w charakterze korespondenta gen. Mariusza Zaruskiego zatytułowanej *Na pokładzie „Iskry”*. *Pierwsza podróż szkolnego żaglowego okrętu Marynarki Wojennej do Lipawy, Taggalahti, Hanko, Helsinek i Wisby*, Warszawa 1929. Co ciekawe, na liście załogi i uczniów uczestniczących w tej podróży nie ma ani Z. Gadowskiego, ani F. Moździerza, a zatem ich relacja pochodzi prawdopodobnie „z drugiej ręki”. W rejsie natomiast bez wątpienia brał udział uczeń Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej Fryderyk Kullerschitz, który kilka lat później został laureatem nagrody marynistycznej im. Jerzego Szareckiego za książkę *Rejs dokola świata* (Warszawa 1936) opisującą wokółziemską podróż „Daru Pomorza”.

W następnym roku, po tradycyjnym zimowym remoncie, „Iskra” wyszła w morze 16 maja; Bałtyk, Morze Północne i kanał La Manche przebyła bez specjalnych przygód, w Zatoce Biskajskiej doszło do miłego spotkania z „Darem Pomorza” płynącym do Stanów Zjednoczonych. Wreszcie 6 czerwca żaglowiec stanął na redzie Lizbony, skąd po kilkudniowym postoju wyruszył do Afryki. 23 czerwca „Iskra” osiągnęła Cagliari na Sardinii; pobyt tam trwał do 11 lipca. Następnie okręt skierował się do Neapolu, skąd delegacja załogi udała się do Watykanu na audiencję u papieża Piusa XI. 21 lipca żaglowiec opuścił miasto u stóp Wezuwiusza i po kilkudniowej żegludze dotarł do La Valetty na Malcie. Kolejne etapy podróży to Bizerta (4–12 VIII), a następnie Ponta Delgada na Azorach, który żeglarze osiągnęli po 28 dniach na morzu. Stąd nastąpił już powrót do Europy, był to najdłuższy, 30-dniowy etap rejsu zakończony wejściem do Antwerpii. 29 października „Iskra” zacumowała wreszcie w Gdyni, kończąc sezon szkoleniowy 1931.

W roku 1932 rejs szkoleniowy – z powodu wymiany silnika – rozpoczął się wyjątkowo późno, bo 30 lipca. Trasa podróży wiodła przez Kanał Kiloński, kanał La Manche, Cherbourg, Lizbonę, Casablankę, Wyspy Azorskie, Plymouth, Kanał Kiloński z powrotem do Gdyni, gdzie zawinięto 23 listopada, a więc po blisko czterech miesiącach od wyruszenia.



Ryc. 2. Okładka książki M. Zaruskiego *Na pokładzie „Iskry”*

Książka o formacie 23x15,5 cm wyszła w nakładzie 3000 egzemplarzy, ceny nie udało się ustalić. Dziełko zostało starannie wydane przez Salezjańską Szkołę Rzemiosł w Warszawie i wydrukowane w jej dziale poligraficznym. Tekst zilustrowano 24 fotografiami przedstawiającymi sceny z rejsów, w tym całostronicowym portretem „Iskry”. Oprócz tego dwie z ośmiu wklejek ilustracyjnych prezentują schemat olinowania i ożaglowania „Iskry” oraz jej widok z profilu w skali 1:250.

Pierwszy rejs żaglowca szkolnego „Iskra” w 1928 roku znalazł swoje literackie odbicie nie tylko w publikacji Z. Gadomskiego i F. Możdżera, ale także w niewielkiej książeczce autorstwa gen. Mariusza Zaruskiego *Na pokładzie „Iskry”*. *Pierwsza podróż szkolnego żaglowego okrętu marynarki wojennej do Lipawy, Taggalahti, Hanko, Helsingfors i Wisby. Z rysunkami autora*, wydanej w 1929 roku przez Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy w Warszawie⁷. Autor znalazł się na

pokładzie żaglowca w charakterze korespondenta, zaproszony do udziału w rejsie przez dowódcę floty wojennej komandora Józefa Unruga. Utyskiwał zresztą na swą dolę, usprawiedliwiając się, że relacje swoje pisze w porcie, a nie podczas żeglugi:

⁷ M. Zaruski, *Na pokładzie „Iskry”*. *Pierwsza podróż szkolnego żaglowego okrętu marynarki wojennej do Lipawy, Taggalahti, Hanko, Helsingfors i Wisby. Z rysunkami autora*, Warszawa 1929, s. 53+3, 20 rys., 7 fot.

Wdzięczny byłbym temu mistrzowi, który by mi pokazał, jak się to robi (pisze się korespondencje), gdy stolik, przy którym siedzę w pewnej chwili „robi koziołka”, a ja razem ze stolikiem jadę od koi (łóżka) w kierunku drzwi, równocześnie zaś dwie walizki jak dwa rozjuszone brytany wypadają spod łóżka i wskakują mi na kolana... Pomijam już taką bląhą przeszkodę, jak to, że uprzednio karafka, pokłóciwszy się z kubkiem, została lekko przez niego dziobnięta i wypuściła całą zawartość swoją wprost na moje książki i rękopisy!⁸

Zaruski, gorący orędownik wychowania żeglarskiego młodzieży na morzu, w pełni popierał ideę szkolenia oficerów marynarki pod żaglami:

Marynarz, który nie przeszedł praktyki na żaglowym okręcie – bez przesady można powiedzieć – nie jest marynarzem w całym znaczeniu tego słowa, nie jest marynarzem skończonym, zupełnym: brak mu najważniejszego pierwiastka – całkowitego zżycia się z morzem, to znaczy poznania jego właściwości oraz stosunku swego do morza⁹.

Książka liczyła 56 stron formatu 20,5x14,5 cm, wydrukowana została w Drukarni Sztabu Głównego. Nakład pozostaje nieznany, cenę ustalono na 1,50 zł. Mimo niewielkiej objętości dziełko było bogato ilustrowane: zamieszczono w nim 20 rysunków M. Zaruskiego, który z satyrycznym zacięciem sportretował charakterystyczne postaci uczestników rejsu oraz siedem fotografii autorstwa podchorążego Jana Maya. Tekst został podzielony na dziewięć części, prezentujących zarówno poszczególne etapy podróży, jak i ciekawe zdarzenia czy osoby spośród załogi „Iskry”. Ponadto autor zamieścił listę załogi stałej oraz podchorążych biorących udział w rejsie.

Dwóch wydań doczekała się książka Tadeusza Dębickiego *Z dziennika marynarza. Na pokładzie „Lwowa” z Gdańska do Rio de Janeiro i z powrotem*. Po raz pierwszy ukazała się w roku 1925 nakładem znanej oficyny Gebethnera i Wolf-¹⁰, ponownie wydano ją w 1934 roku.

Autor przywołał w swoich wspomnieniach rejs żaglowca tczewskiej Szkoły Morskiej „Lwów”¹¹ do



Ryc. 3. Okładka pierwszego wydania książki Tadeusza Dębickiego *Z dziennika marynarza* (1925)

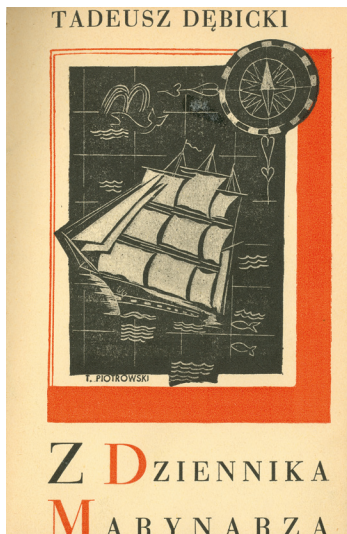
⁸ Ibidem, s. 11.

⁹ *Od autora*, [w:] M. Zaruski, *Na pokładzie „Iskry”...*, s. 1.

¹⁰ T. Dębicki, *Z dziennika marynarza. Na pokładzie „Lwowa” z Gdańska do Rio de Janeiro i z powrotem*, Warszawa 1925, s. 90+6 nlb., 23 fot.

¹¹ „Lwów”, trójmasztowy bark zbudowany w 1869 roku w Wielkiej Brytanii jako fregata. Nosił kolejno nazwy: „Chinsura” (1869–1883), „Lucco” (1883–1915), „Nest” (1915–1920 już jako bark). Odkupiony w 1920 roku od armatora holenderskiego służył jako żaglowiec szkolny Państwowej Szkoły Morskiej

Brazylii w sezonie 1923/24. Podróż rozpoczęła się 23 maja 1923 roku w Gdańsku, a zakończyła 11 stycznia 1924 roku w Cherbourgu, skąd załoga powróciła do Polski częściowo lądem, częściowo na pokładzie innych statków 24 stycznia. Rejs trwał 247



Ryc. 4. Okładka 2. wydania książki T. Dębickiego *Z dziennika marynarza* (1934)

dni; w jego trakcie odwiedziono następujące porty: Kopenhaga, Limhamn, Hawr, Mindello, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Falmouth i Cherbourg. Warto dodać, że w czasie tej podróży po raz pierwszy w Odrodzonej Polsce statek pod białą-czerwoną banderą przekroczył równik (13 sierpnia), co oczywiście stało się okazją do przeprowadzenia „chrztu morskiego” neofitów, poddawanych w jego trakcie wymyślnym „torturom”.

Wspomnienia nie zostały podzielone na rozdziały; autor w kolejności chronologicznej, z kronikarską dokładnością zrelacjonował wydarzenia życia codziennego na żaglowcu. Niewątpliwą atrakcją przerywającą monotonię rejsu były odwiedziny w portach; nic dziwnego, że sporą część relacji zajmują opisy egzotycznych miejsc. Uzupełnieniem tekstu były 23 fotografie przedstawiające sceny z pokładu oraz widoki odwiedzanych miejsc. Książkę zamyka lista oficerów, uczniów i marynarzy biorących udział w rejsie oraz słownik terminów żeglarskich.

Wspomnienia Tadeusza Dębickiego, starannie edytorsko, ukazały się nakładem renomowanego warszawskiego wydawnictwa Gebethnera i Wolffa. Użyto kredowanego papieru, dzięki czemu zamieszczone ilustracje zachowały jakość pierwowzoru. Format książki wynosił 19,5x13,7 cm, liczyła ona 96 stron. Wydrukowana została w Zakładzie Graficznym B. Wierzbickiego i S-ki. Nie udało się ustalić nakładu ani ceny książki.

W 1934 roku wydawnictwo zdecydowało się dokonać wznowienia książki, nie skorzystano jednak z matryc poprzedniego wydania (być może skład nie zachował się po dziewięciu latach)¹². Format i objętość dzieła zostały zachowane, znacznie jednak okrojono materiał ilustracyjny (15 zamiast 23 fotografii), gorszej jakości był również użyty do druku papier. Okładkę zaprojektował T. Piotrowski. Książka wydana została w nakładzie 3190 egzemplarzy, wydrukował ją Zakład Graficzny L. Wolnickiego. Cenę dzieła ustalono na 2,40 zł.

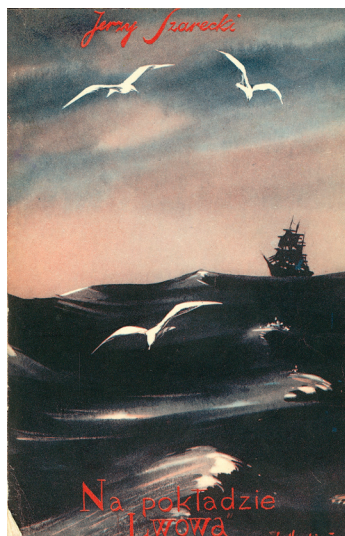
w Tczewie w latach 1921–1929. Komendantami byli kolejno: Tadeusz Ziółkowski (1921–1923), Mamert Stankiewicz (1924–1927), Konstanty Maciejewicz (1928–1929). W 1930 roku został zastąpiony przez „Dar Pomorza”. Długość 85,1 m, powierzchnia żagli 1500 m², załoga 39 osób + 140 uczniów.

¹² T. Dębicki, *Z dziennika marynarza. Na pokładzie „Lwowa” z Gdańska do Rio de Janeiro i z powrotem*. Wyd. 2, projekt okł. T. Piotrowski, Warszawa 1934, s. 94+2 nlb., 15 fot.

Nieco odmienny charakter miała książka Jerzego Szareckiego *Na pokładzie „Lwowa”*¹³. Nie była to typowa kronikarska relacja, a raczej literacka impresja na temat rejsu z kandydatami do Szkoły Morskiej w Tczewie. W tym podobna jest nieco do książek gen. Zaruskiego. Autor nie dbał o chronologię, nie ma w jego relacji żadnych dat, brakuje też wielu nazwisk. Książka składa się z jedenastu krótkich opowiadań, z których część rozgrywa się na łodzi i ma tylko luźny związek z rejsem „Lwowa”. Autor ujawnił w tym tomie niewątpliwy talent literacki¹⁴.

O tym, że Szareckiego niejednokrotnie ponosiła fantazja, a wspomnienia z rejsu posłużyły mu przede wszystkim za tworzywo literackie świadczy gwałtowna reakcja Bohdana Pawłowicza na ukazanie się książki *Na pokładzie „Lwowa”*. Ten znany w okresie późniejszym podróżnik, pisarz marynista, działacz Ligi Morskiej i Kolonialnej, uczestniczący we wzmiankowanej podróży żaglowca do portów Brazylii, poczuł się dotknięty sposobem przedstawienia przez młodego autora stosunków panujących na pokładzie „Lwowa”¹⁵. Zarzucił Szareckiemu mijanie się z prawdą, m.in. w kwestii rzekomo powszechnego braku subordynacji, werbalnej agresji, wreszcie jakoby masowej dezercji blisko połowy załogi w Rio de Janeiro. Najwyraźniej Pawłowicz potraktował rzecz dosłownie, nie biorąc pod uwagę, że autorem książki był zaledwie dziewiętnastolatek, który pozwolił sobie na swobodne manipulowanie faktami i subiektywizm, ową „licentia poetica”.

Dzieło J. Szareckiego ukazało się w 1929 roku w Warszawie nakładem Towarzystwa Wydawniczego „Rój”. Druk powierzono renomowanej krakowskiej Drukarni Narodowej i trzeba przyznać, że ze swego zadania wywiązała się znakomicie. Użyto dobrej jakości papieru o podwyższonej gramaturze, druk był staranny. Książka liczy 192 strony formatu 18,5x13 cm, nie zawiera materiału ilustracyjnego. Cena jednego egzemplarza wynosiła 6 zł, nie zdołano ustalić nakładu.



Ryc. 5. Okładka książki Jerzego Szareckiego *Na pokładzie „Lwowa”*

¹³ J. Szarecki, *Na pokładzie „Lwowa”*, Warszawa 1929, s. 182+10 nlb.

¹⁴ Oprócz tomu *Na pokładzie „Lwowa”* ukazały się jego utwory: *Czapka topielca* i *Groźny kapitan*. Dobrze zapowiadającą się karierę pisarską Szareckiego przerwała przedwczesna śmierć. Jego ojciec, gen. dr Bolesław Szarecki, naczelny lekarz WP, ufundował nagrodę literacką imienia zmarłego syna, która stała się cenionym trofeum marynistycznym w drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku.

¹⁵ B. Pawłowicz, *Nieprawda! Z powodu książki pana Jerzego Szareckiego pt. Na pokładzie „Lwowa”, „Morze”* 1929, nr 11, s. 10–11. Warto dodać, iż B. Pawłowicz w trakcie pobytu w Brazylii wydał wspomnienia z rejsu „Lwowem” zatytułowane *Pod polską banderą. Wrażenia z podróży na żaglowcu przez Atlantyk*, Związek Towarzystw Polskich „Kultura”, Kurytyba 1924.

W 1935 roku nakładem warszawskiego wydawnictwa „Zorza” wydano książkę Janusza Borkowskiego i Stefana Stępkowskiego zatytułowaną *12.000 mil morskich na „Darze Pomorza”*¹⁶. Autorzy zdali relację z trzeciej podróży żaglowca z kandydatami i uczniami Państwowej Szkoły Morskiej (poprzednie rejsy wiodły wokół Anglii oraz do Nowego Jorku). Tym razem Biała Fregata¹⁷ wyruszyła do Ameryki Południowej.

Rejs rozpoczął się 3 października 1931 roku. Trasa wiodła przez następujące porty: Skagen, Friedrichshafen (tu opuścił pokład ranny uczeń, który spadł z masztu odnosząc ciężkie obrażenia), ponownie Skagen, Santa Cruz (na Teneryfie), Pernambuco (Brazylia), Fort de France na Martynice, Horta na Wyspach Azorskich, Hawr. Podróż zakończyła się w macierzystym porcie gdyńskim tuż po Świętach Wielkanocnych 1932 roku.

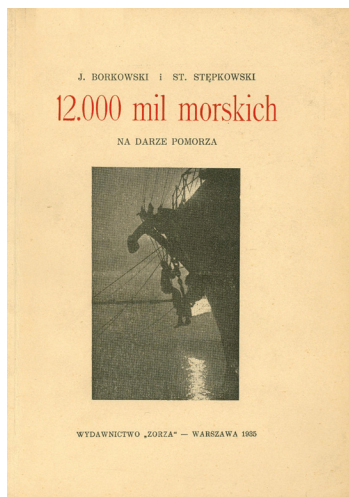
Relacja młodych autorów, uczniów Szkoły Morskiej, przynosi obserwacje życia codziennego na pokładzie żaglowca, ciekawe opisy odwiedzanych portów i ich okolic. Zabawne zdarzenia przeplatają się z monotonią oceanicznej żeglugi, wypełnionej stałymi obowiązkami wacht. Zdarzały się i trudne, a nawet tragiczne chwile, kiedy np. w drodze powrotnej, u wrót Europy – na kanale La Manche, jeden z członków załogi poniósł śmierć spadając z wysokiej rei. Omawiane książki miały przede wszystkim zachęcić młodych ludzi do wstępowania w szeregi marynarki handlowej. Dobrze więc, iż autorzy – oprócz prezentowania pozytywnych aspektów – nie ukrywali cieni trudnej służby na szkolnej fregacie, służby, która miała wyselekcjonować najbardziej predysponowanych do zawodu marynarza – oficera marynarki.

Recenzent „Morza”, mimo pewnych zastrzeżeń, pozytywnie ocenił przydatność książki dla młodzieży:

Dwóch uczniów Szkoły Morskiej [...] wydało tę bezpretensjonalną książeczkę, będącą krótkim pamiętnikiem pierwszych wrażeń na morzu, opowiedzianych oszczędnie, żeby

¹⁶ J. Borkowski, S. Stępkowski, *12.000 mil morskich na „Darze Pomorza”*, Warszawa 1935 [antydat. 1934], s. 63+1 nlb., 13 fot., 1 mapa.

¹⁷ „Dar Pomorza” – trzymasztowa fregata, statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, następcą „Lwowa”. Zbudowany został w Hamburgu w 1909 roku i pod nazwą „Prinzess Eitel Friedrich” służył jako statek szkolny niemieckiej marynarki handlowej do I wojny światowej. Po wojnie żaglowiec został przekazany w ramach reparacji wojennych Francji i nazwany „Colbert”. Przez 10 lat statek niszczał w Saint Nazare, aż w 1929 roku zakupili go Polacy. Po przejściu remontu w duńskiej stoczni w Nakskov „Dar Pomorza” został przekazany Państwowej Szkole Morskiej w dniu 30 lipca 1930 roku. Długość 94,5 m, szerokość 12,5 m, zanurzenie 5,8 m, powierzchnia żagli 2200 m². Do wybuchu II wojny światowej odbył wiele rejsów szkoleniowych, w tym podróż dookoła świata w latach 1934–1935. Podczas wojny internowany w Sztokholmie, powrócił do kraju w 1945 roku. W służbie do 1981 roku, kiedy to został zastąpiony przez „Dar Młodzieży”. Obecnie cumuje w Gdyni jako statek-muzeum.



Ryc. 6. Okładka książki J. Borkowskiego i S. Stępkowskiego *12.000 mil morskich na „Darze Pomorza”*

nie rzecz – skąpo [...]. Mimo braku literackiego polotu i mimo pewnej „kandydackiej” naiwności w opisach i spostrzeżeniach, książeczka potrafi zainteresować bezpośrednią autentycznością morskich przeżyć, których barwność, ciasno w broszurze skondensowana, nasycona jest junacką werwą. Całość – choć brak w niej jakichś wybitniejszych wartości dydaktycznych – może być polecona młodzieży¹⁸.

Niewielką objętościowo relację *12.000 mil morskich na „Darze Pomorza”* (64 strony) wydano w nakładzie 3000 egzemplarzy. Tłoczona była w drukarni Kooperatywy Pracowników Drukarskich, format wyniósł 20,5x14,5 cm, oprawa – z uwagi na objętość – broszurowa (szyta „na sztych”). Książka kosztowała 1,20 zł.

Treść relacji została podzielona na 16 rozdziałów odzwierciedlających poszczególne etapy rejsu. Uzupełnieniem jest 13 fotografii oraz mapa przedstawiająca trasę podróży „Daru Pomorza”.

Udane rejsy szkoleniowe Białej Fregaty rozbudziły apetyty żeglarzy. W kręgu ludzi związanych z Państwową Szkołą Morską w Gdyni powstał projekt podróży dookoła świata. Początkowo planowano rejs, który miał trwać 18 miesięcy. Głównym orędownikiem i projektodawcą wyprawy był komendant „Daru Pomorza”, kpt. Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz. Udało mu się uzyskać akceptację ówczesnego ministra przemysłu i handlu gen. Ferdynanda Zarzyckiego, pod warunkiem skrócenia wyprawy do 11 miesięcy. Po opracowaniu nowego planu podróży i jego zatwierdzeniu wiosną 1934 roku przystąpiono do przygotowań. Statek został poddany remontowi w gdańskiej stoczni, a następnie przeszedł przegląd klasyfikacyjny Lloyda. Potem fregata została przeprowadzona do Gdyni, gdzie uzupełniono wyposażenie (m.in. o radiostację) oraz prowiant. W połowie sierpnia zaokrętowano kandydatów do Szkoły, którzy przeszli przyspieszone szkolenie w obsłudze olinowania i żagli. Ogółem załoga liczyła 107 osób, w tym 58 kandydatów, 11 uczniów kursu starszego, 3 praktykantów, 4 instruktorów, 20 członków załogi stałej oraz 10 oficerów, dowództwo objął Konstanty Matyjewicz-Maciejewicz¹⁹. 15 września wszystko było związane na ostatni guzik i fregata została przecumowana do Nabrzeża Francuskiego. Następnego dnia rozpoczął się wielki rejs.

Trasa podróży wiodła ku cieśninom duńskim (postój w Kopenhadze 18–19 września), następnie skierowano się wzdłuż wybrzeży holenderskich w stronę kanału La Manche. W dniach 3–7 października „Dar Pomorza” zmuszony był przeczekać sztorm na kotwicy u przylądka Dungeness. Następnego dnia żaglowiec wpłynął na wody Atlantyku, osiągając po tygodniu wysokość Madery. W dniach 17–22 października statek zawinął do Santa Cruz na Teneryfie. Dalsza podróż zawiadła polską załogę na Wyspy Zielonego Przylądka (28–28 X); po drodze przecięto Zwrotnik Raka. Z Mindello skierowano się na zachód, ku Antylom, które osiągnięto w połowie listopada (14–15 XI postój w Fort de France na Martynice). W dniach 19–20 listopada kotwiczono na redzie Santo Domingo (Haiti).

¹⁸ *Z ruchu wydawniczego*, „Morze” 1935, nr 5, s. 33.

¹⁹ S. Kosko, *Przez trzy oceany. Notatki z podróży „Daru Pomorza” dookoła świata*, Warszawa 1936, s. 7. Na końcu książki zamieszczona została imienna lista załogi, która wyszczególnia tylko 101 nazwisk.

27 listopada 1934 roku osiągnięto Cristobal u wejścia do Kanału Panamskiego. Doszło tam do spotkania z żeglującym wokół globu na jachcie „Zjawia” Władysławem Wagnerem. Pokonanie Kanału zajęło niemal cały dzień, 1 grudnia po południu „Dar Pomorza” cumował już w Balboa. 4 grudnia jako pierwszy statek pod polską banderą wypłynął na wody Pacyfiku obierając kurs na Wyspy Galapagos. Dziewiętego grudnia szkolna fregata przecięła równik, co stało się okazją do przeprowadzenia tradycyjnego „chrztu równikowego” tych członków załogi, którzy po raz pierwszy tę magiczną linię przekraczali. Dzień później rzucono kotwicę u brzegów wyspy Chatham, a następnie przepłynięto do Zatoki Pocztovej na wyspie Floriania. 13 grudnia obrano kurs południowo-zachodni (Markizy), jednak po dziesięciu dniach nastąpiła zmiana kursu na Hawaje; 27 grudnia „Dar Pomorza” ponownie przekroczył równik.

Święta Bożego Narodzenia i Sylwestra załoga obchodziła na Oceanie Spokojnym. 13 stycznia 1935 roku „Dar Pomorza” zacumował w Honolulu na Hawajach. Po kilkudniowym pobycie na „rajskich wyspach” skierowano się ku Japonii. Czterdzieści dni zajęła żegluga do Kraju Kwitnącej Wiśni – 28 lutego osiągnięto redę portu w Jokohamie. Pobyt w tym porcie trwał od 1 do 8 marca, 14 marca odwiedziono Osakę, a 21 tego miesiąca zawinięto do Nagasaki. Kolejnymi etapami podróży były: Szanghaj (26 III), Hongkong (4 IV), Singapur (22 IV). Następnie „Dar Pomorza” wizytował Indonezję (27 IV – Dżakarta), w maju zaś płynął już w stronę Australii wzdłuż wysp indonezyjskich. 7 maja żaglowiec wpłynął na wody Oceanu Indyjskiego, postój na kotwicy w australijskim porcie Broome trwał od 9 do 12 maja. 3 czerwca, po bardzo szybkiej żegludze oceanicznej, statek dotarł do wyspy Mauritius, gdzie zafundowano załodze tygodniowy odpoczynek (Port Louis). 13 czerwca zostawiono na trawersie Madagaskar, a w pięć dni później „Dar Pomorza” osiągnął wybrzeże Afryki. Postój w Durbanie trwał do 26 czerwca. W cztery dni po opuszczeniu portu fregata minęła Przylądek Dobrej Nadziei i znalazła się znów na Oceanie Atlantyckim. W dniach 11–12 lipca załoga gościła na Wyspie Św. Heleny, w kilka dni potem nastąpił krótki postój u brzegów Wyspy Wniebowstąpienia. 28 lipca 1935 roku „Dar Pomorza” zamknął wokółziemską pętlę. W połowie sierpnia żaglowiec był już na europejskich wodach: 18 sierpnia miał miejsce postój na redzie portu Vlissingen, od 19 do 23 VIII wizyta w Amsterdamie, a w dniach 27–30 VIII na redzie portu w Malmoe. Ostatni dzień sierpnia załoga przywitała już na Bałtyku. 3 września 1935 roku o godzinie 11 zakończył się rejs dookoła świata – „Dar Pomorza” zacumował przy nabrzeżu w Gdyni.

Rejs trwał 352 dni: na morzu spędzono 263 dni, postoje w portach zajęły 79 dni, zaś w dryfie i na kotwicy fregata pozostawała przez dni 10. Ogółem przepłynięto 38 856 mil morskich, odwiedzając 14 krajów i 23 porty²⁰. Podróż miała – oprócz zadań szkoleniowych – także cele propagandowe. W wielu portach i krajach po raz pierwszy widziano statek pod polską banderą. Dowództwo statku złożyło ok. stu oficjalnych wizyt (i tyleż przyjęło rewizyt), udzielono ok. 20 wywiadów, na temat rejsu

²⁰ Za: S. Kosko, *Przez trzy oceany...*, s. 217. Nieco inne dane przedstawił w swojej relacji T. Meissner – różnice dotyczą m.in. liczby odwiedzonych portów, ilości przebytych mil oraz proporcji dni spędzonych na morzu i w portach. Zob. T. Meissner, *Dookoła świata na „Darze Pomorza”*, Lwów 1936, s. 300.

Białej Fregaty ukazało się przeszło sto artykułów i notatek w prasie zagranicznej²¹. Wszędzie, gdzie dotarł „Dar Pomorza” i jego załoga, stawali się nieformalnymi ambasadorami Polski.

Wokółziemska podróż „Daru Pomorza” w latach 1934–1935 przyniosła, o czym już wspomniano, aż cztery relacje wydane w formie książkowej, nie licząc wielu reportaży nadsyłanych do kraju z poszczególnych etapów rejsu i publikowanych na łamach prasy²². Ich autorami byli oficerowie: kpt. żeglugi wielkiej Tadeusz Meissner (I oficer), kpt. żeglugi wielkiej Stanisław Kosko (oficer wachtowy) oraz nauczyciel języków obcych Fryderyk Kuleschitz i kandydat do Szkoły Morskiej – Zbigniew Rokiciński. Dzięki temu czytelnicy mieli możliwość poznać przebieg rejsu z różnych punktów widzenia, w zależności od pełnionej na pokładzie funkcji.

Jako pierwsza ukazała się relacja kandydata do Szkoły Morskiej Zbigniewa Rokicińskiego zatytułowana „*Darem Pomorza*” *naokoło świata*. Ilustrowany reportaż dla młodzieży²³. Książka została wydana przez Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska” już w 1935 roku, a więc w kilka zaledwie miesięcy po zakończeniu rejsu²⁴. Dzieło, liczące 194 strony formatu 21,5 cm, wydrukowano w układzie graficznym Stanisława Brzęczkowskiego w Zakładach Graficznych „Biblioteki Polskiej” w Bydgoszczy. Wspomnienia Z. Rokicińskiego były bogato ilustrowane – w tekście zamieszczono 73 zdjęcia zarówno całostronicowe, jak i obłamywane; ponadto dołączono mapkę przedstawiającą Kanał Panamski oraz jego przekrój. Tom zamyka mapa ze schematem trasy wokółziemskiej podróży żaglowca. Cena jednego egzemplarza książki zosta-

Ryc. 7. Okładka relacji Zbigniewa Rokicińskiego pt. „*Darem Pomorza*” *naokoło świata*

ła ustalona na 3,85 zł (oprawa broszurowa) oraz 4,65 zł (oprawa twarda). Nie udało się stwierdzić, jaki był nakład dzieła.

²¹ S. Kosko, *Przez trzy oceany...*, s. 218–219.

²² S. Kosko regularnie nadsyłał korespondencje do redakcji „Morza” (ok. 20 relacji), ukazywały się także w „Gazecie Gdańskiej” i „Dzienniku Tczewskim”. F. Kuleschitz publikował artykuły z rejsu na łamach „Szkwału”, „Morza”, „Kuriera Porannego” i „Kuriera Warszawskiego”; relacje T. Meissnera zamieszczała „Polska Zbrojna”. Wykaz tych publikacji znaleźć można w następujących pracach: M. Babnis, J.K. Sawicki, *Wýższa Szkoła Morska. Bibliografia*, tom I: *Tczew – Gdynia 1920–1994*, WSM, Gdynia 1995; A. Dąbrowska, „Lwów” i „Dar Pomorza”. *Materiały do bibliografii statków szkolnych Polskiej Marynarki Handlowej*, Związek Polskich Oficerów Marynarki Handlowej, Warszawa 2002; K. Turo, *Działalność pisarska polskich marynarzy w dwudziestym wieku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992; K. Turo, *Morskie drogi Polaków. Relacje podróżopisarskie z lat 1920–1939*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1996.

²³ Z. Rokiciński, „*Darem Pomorza*” *naokoło świata*. *Ilustrowany reportaż dla młodzieży* (w ukł. graf. Stanisława Brzęczkowskiego), Warszawa 1935, s. 194, 1 mapa, 73 ryc.

²⁴ Podróż trwała od 16 września 1934 do 3 września 1935 roku.

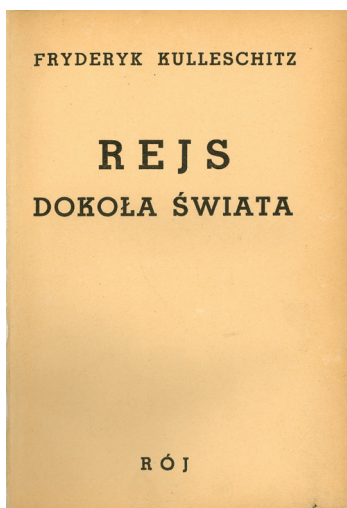
Struktura relacji jest rozbudowana: autor podzielił ją na siedemnaście rozdziałów opisujących poszczególne etapy rejsu, każdy zaś z rozdziałów rozbity jest na kilka mniejszych fragmentów (podrozdziałów). Książkę otwiera *Słowo wstępne* Juliana Ginsberta, członka Rady Głównej i Zarządu Ligi Morskiej i Kolonialnej. Pisał on między innymi:

Opłynął tedy Zbigniew Rokiciński pod kierunkiem swych dowódców i profesorów – z komendantem Maciejewiczem i kapitanem Meissnerem na czele – świat dookoła. A teraz barwnie i żywo opowiada nam, jak to było. Książka jego jest jawnym dowodem, że Polska na morzu przestała być mrzonką czy przygodą, lecz stała się żelazną rzeczywistością. Toteż niewątpliwie książka ta będzie nie tylko zajmującą lekturą, ale świetnym podręcznikiem myśli morskiej dla młodzieży. Wydawnictwu, które w dzisiejszych warunkach – w tak krótkim czasie zdobyła się na jej wydanie, zajmując pierwsze miejsce wśród relacji z podróży „Daru Pomorza”, należą się rzetelne słowa uznania i wdzięczności społeczeństwa²⁵.

W roku 1936 ukazały się aż trzy relacje z rejsu Białej Fregaty. Ich autorami byli Tadeusz Meissner i Stanisław Kosko – oficerowie, członkowie kadry dowódzkiej żaglowca oraz nauczyciel języków obcych Fryderyk Kuleschitz, również doświadczony żeglarz, który uczestniczył jako podchorąży w pierwszym rejsie szkolnego żaglowca Marynarki Wojennej „Iskra” w 1928 roku. Inne było spojrzenie tych dojrzałych marynarzy na przebieg rejsu w porównaniu z relacją młodego autora; ich wspomnienia przynoszą pewne fakty, obserwacje i oceny, których nie było i być nie mogło w relacji Rokicińskiego.

Nie było łatwo ustalić, w jakiej kolejności pojawiły się te książki na rynku. Pewnym odniesieniem była kolejność odnotowywania tytułów w Urzędowym Wykazie Druków²⁶ oraz w „Nowych Książkach”²⁷, jak również daty ukazywania się anonsów reklamowych, omówień i recenzji w prasie fachowej. Na tej podstawie przyjęto, że jako pierwsza ukazała się relacja F. Kuleschitza, następnie książki T. Meissnera i S. Koski.

Rejs dokola świata autorstwa Fryderyka Kuleschitza ukazał się nakładem Towarzystwa Wydawniczego „Rój” w Warszawie wiosną 1936 roku²⁸. Autor spisywał swe wspomnienia na bieżąco



Ryc. 8. Okładka książki Fryderyka Kuleschitza *Rejs dokola świata* (1936)

²⁵ J. Ginsbert, *Słowo wstępne*, [w:] Z. Rokiciński, „Darem Pomorza” *naokoło świata. Ilustrowany reportaż dla młodzieży*, Warszawa 1935.

²⁶ F. Kuleschitz (nr pozycji 4633), T. Meissner (7123), S. Kosko (8439).

²⁷ F. Kuleschitz (nr pozycji 162), T. Meissner (533), S. Kosko (606).

²⁸ F. Kuleschitz, *Rejs dokola świata*, Warszawa 1936, s. 351+1, 5 tabl., 14 s. wklejek nlb. (fot.).

w trakcie podróży (kończą się one na pobycie na Wyspie Wniebowstąpienia), stąd możliwe było w miarę szybkie wydanie tej obszernej, liczącej 352 strony książki. Relacja obejmuje 28 rozdziałów, a poprzedzona została *Słowem wstępnym* Czesława Centkiewicza. Ten słynny już – mimo młodego wieku – polski polarnik, pisał o niej następująco:

Z zainteresowaniem czytałem książkę [...]. Jest zaletą Kuleschitza, że plastycznym obrazem, dającym nam wzrokowe ujęcie jego wrażeń, ukazuje nam on ich głębsze podłoże, zamykając całość w logiczne ramy. Dzięki temu, opowiadania autora nie są chaotycznym zlepekem chwytanym przelotnie wrażeń i obrazów, lecz stanowią zakończone jakby monografie, ubarwione trafnie uchwyconymi sylwetkami, charakterystycznych dla danych środowisk typów. [...] Książka pachnie aromatem dalekich lądów i wysp, szumi morzem, daje smak świata. Debiut młodego pisarza ofiarował nam wszystkim możliwość uczestniczenia w pięknej podróży „Daru Pomorza”²⁹.

Wspomnienia zostały wydrukowane w warszawskiej firmie „Grafia” (tekst), okładkę zaś tłoczyła drukarnia „Progress”. Format książki wynosił 20,5 cm, materiał ilustracyjny obejmował 31 fotografii zamieszczonych na ośmiu dwustronnych niepaginowanych wkładkach. Cena książki – według ówczesnych katalogów „Roju” – wynosiła w latach 1936–1939 8 złotych. Nieznany jest nakład.

Książka Kuleschitza spotkała się na ogół z dobrym przyjęciem: chwalili ją recenzenci, chętnie też sięgali po nią czytelnicy. W omówieniu zamieszczonym na łamach „Morza” podkreślano, iż:

Pojawienie się tej książki ukazało nam w osobie autora nową indywidualność pisarską o bogatej skali zainteresowań. Świat w książce Kuleschitza to nie tylko obrazy, przesuwające się przed oczyma – rozświetlone radością lub nabrzmiałe smutkiem. Raz po raz ukazuje autor sylwetki ludzkie, ściślej duchowe sylwetki ludzi, obcych nam kulturą i mentalnością. [...] Nie brak również uwag filozoficznych. Każda niemal stronica tej książki świadczy o literackiej umiejętności ujmowania otaczającej autora rzeczywistości³⁰.

Miarą uznania dla talentu literackiego młodego pisarza było przyznanie F. Kuleschitzowi w 1936 roku dorocznej nagrody marynistycznej im. Jerzego Szareckiego³¹.

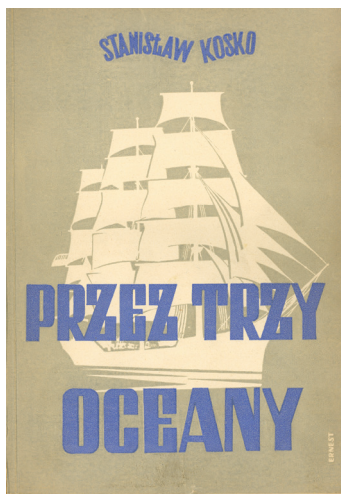
Nie był natomiast zachwycony książką Ferdynand A. Ossendowski, znany literat, autor prac naukowych z dziedziny m.in. geografii. Choć docenił talent młodego autora i sam fakt powstania relacji z rejsu, będącej cenną dokumentacją dziejów Państwowej Szkoły Morskiej, to jednak razła go zbyt „literackość”, a przede wszystkim przesycenie przeznaczonego dla młodzieży dzieła „seksualizmem” i erotyzmem. Nie odnalazł także recenzent „Nowej Książki” w utworze Kuleschitza wiadomości przyrodniczych i ekonomiczno-gospodarczych³².

²⁹ C. Centkiewicz, *Słowo wstępne*, [w:] F. Kuleschitz, op. cit., Warszawa 1936, s. 6.

³⁰ *Z ruchu wydawniczego*, „Morze” 1936, nr 4, s. 38–39.

³¹ B. Miazgowski, *Morze w literaturze polskiej*, Gdynia 1964, s. 228.

³² F.A. Ossendowski, (rec.), „Nowa Książka” 1936, zesz. IV, s. 183–184.



Ryc. 9. Okładka relacji Stanisława Koski pt. *Przez trzy oceany*

Trzecią relacją z wokółziemskiej wyprawy Białej Fregaty była książka kapitana żeglugi wielkiej, podczas rejsu pełniącego funkcję oficera wachtowego – Stanisława Koski, zatytułowana *Przez trzy oceany. Notatki z podróży „Daru Pomorza” dookoła świata*³³. Wspomnienia ukazały się nakładem Wydawnictwa Ligi Morskiej i Kolonialnej (przy współpracy Instytutu Wydawniczego „Biblioteka Polska”) jesienią 1936 roku. Według Marka Koszura, który przygotował wznowienie relacji Koski w 1985 roku, tytuł ten cieszył się największym powodzeniem i zyskał najwyższą ocenę spośród czterech książek opisujących podróż „Daru Pomorza”³⁴. W listopadzie 1937 roku Polska Akademia Literatury uhonorowała książkę Srebrnym Wawrzynem Akademickim.

Recenzent „Morza” Zbigniew Jasiński wysoko ocenił relację S. Koski na tle wydanych dotychczas wspomnień:

Z relacji dotychczasowych – broszura Zb. Rokicińskiego, jednego z uczniów Szkoły, jest nacechowana szeregiem młodzieńczych naiwności i nieścisłości, – książka zaś Fr. Kulle-schitza, aczkolwiek niepoślednich walorów, nosi piętno lądu, autor jej bowiem jak gdyby celowo unikał opisów morza, toteż tego morza jest w niej bardzo niewiele.

Kogo jednak pociąga szeroki oddech oceanów, kto wraz z wychowankami Szkoły Morskiej chciałby odnowić marzenia lat dawnych o złotej przygodzie na dalekich morzach świata, kto umie i pragnie poddać się oszałamiającemu narkotykwowi morskiej dali, by przeżyć prawdziwe burze, by pozwolić się kołysać sennym podczas ciszy falom, kto – jednym słowem – kocha morze i barwny egzotyzm słonecznych archipelagów, – ten niezawodnie wybierze sobie tę nową, trzecią książkę o podróży białej fregaty – „Przez trzy oceany”³⁵.

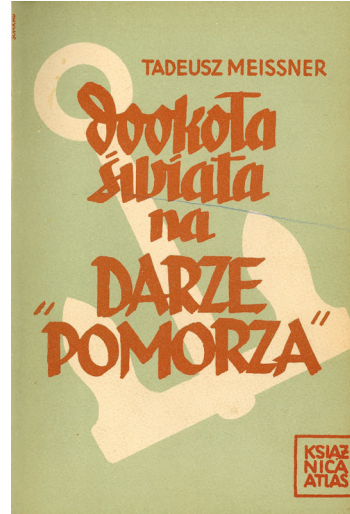
Autor zawarł swoje wspomnienia w dwudziestu dwu rozdziałach. Książkę zamyka lista uczestników rejsu oraz mapa przedstawiająca trasę podróży żaglowca. Tekst urozmaicony jest 18 fotografiami zamieszczonymi na nienumerowanych wklejkach zadrukowanych jednostronnie. Książka została wydrukowana w Zakładach Graficznych „Biblioteka Polska” w Bydgoszczy w formacie 21,5 cm. Cena, w porównaniu z pozostałymi relacjami z tej grupy, była niewygórowana, ustalono ją bowiem na 4 zł.

³³ S. Kosko, *Przez trzy oceany. Notatki z podróży „Daru Pomorza” dookoła świata*, (okł. Ernest), Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska”, Warszawa 1936, s. 224, fot., mapka, tabl. 12.

³⁴ M. Koszur, *Wstęp*, [w:] S. Kosko, *Przez trzy oceany. Notatki z podróży „Daru Pomorza” dookoła świata*, Wydawnictwo „Glob”, Szczecin 1985, s. 3.

³⁵ Z.j., *Z ruchu wydawniczego*, „Morze” 1936, nr 12, s. 34; zob. też Stanisław Kosko, *kapitan żeglugi wielkiej „Przez trzy oceany” o podróży „Daru Pomorza”*, „Sport Wodny” 1937, nr 4, s. 50 (była to skrócona i nieco zmodyfikowana wersja tej samej recenzji).

Ostatnia relacja jest autorstwa kpt. żeglugi wielkiej Tadeusza Meissnera, który pełnił na pokładzie „Daru Pomorza” funkcję I oficera. Nosiła ona tytuł *Dookoła świata na „Darze Pomorza”*. Wydana została nakładem lwowskiego wydawnictwa Książnica-Atlas pod koniec 1936 roku³⁶. Okładkę książki zaprojektował Konstanty M. Sopoćko. Pod względem edytorskim wydanie przygotowano bardzo starannie: klarowny układ typograficzny z żywą paginą ułatwiającą odnalezienie interesującego czytelnika fragmentu, staranny skład oraz dobrej jakości fotografie. Na 16 dwustronnie zadrukowanych wklejkach umieszczono 39 zdjęć przedstawiających ciekawsze sceny z życia na pokładzie, sylwetki ludzi, odwiedzane miejsca. Ponadto dodano osiem rycin przybliżających olinowanie, ożaglowanie oraz ważniejsze manewry wykonywane przez fregatę. Na końcu dołączono mapę obrazującą drogę przebytą przez „Dar Pomorza” w trakcie podróży dookoła świata.



Ryc. 10. Okładka książki Tadeusza Meissnera *Dookoła świata na „Darze Pomorza”*

Tadeusz Meissner podzielił relację na 26 rozdziałów, ponadto przygotował kalendarium podróży (czego brakowało we wcześniejszych relacjach), a także zamieścił słowniczek terminów żeglarskich i wyrazów mniej znanych.

Książkę wydrukowały Zakłady Graficzne S.A. Książnica-Atlas we Lwowie, niestety nieznaną pozostaje nakład. Format 21 cm, objętość 320 stron. Cenę jednego egzemplarza ustalono na 7 zł.

Czytelnicy mieli dotychczas okazję zapoznać się z relacjami opisującymi rejsy na polskich żaglowcach: „Lwowie”, „Iskrze” i „Darze Pomorza”. W 1934 roku zakupiono ze środków Związku Harcerstwa Polskiego trzymasztowy szkuner „Petrea”, który po przebudowie otrzymał nazwę „Zawisza Czarny”³⁷. Dowództwo żaglowca powierzono generałowi Mariuszowi Zaruskiemu. O kulisach tego wydarzenia tak pi-

³⁶ T. Meissner, kpt., *Dookoła świata na „Darze Pomorza”*. Z 47 ryc. [okł. proj. Sopoćko], Lwów (1936), s. 318+2 nlb., tabl. 64, mapa 1. Po upływie 70 lat książka doczekała się wznowienia, zob. T.W. Meissner, *Dookoła świata na „Darze Pomorza” (1934–1935)*, KOS, Katowice 2006.

³⁷ Szkuner „Petrea” zbudowany został w 1901 roku w Szwecji; stanowił współwłasność 28 udziałowców, wykorzystywany był do 1934 roku w żegludze małej. Jego długość wynosiła 39,5 m, szerokość 8,1 m, zanurzenie 3,1 m, wyporność 305 t, powierzchnia żagli 432 m². W 1931 roku wyposażony został w silnik spalinowy. Zakupiony przez ZHP za 29 tys. koron, poddany został przebudowie na przelomie 1934 i 1935 roku. Wszedł do służby wiosną 1935 roku jako „Zawisza Czarny” (pierwszy rejs rozpoczął się 29 czerwca 1935 r.). Ogółem do wybuchu II wojny światowej żaglowiec odbył 16 rejsów po Bałtyku i Morzu Północnym. W 1939 roku uprowadzony został przez Niemców do Flensburga, gdzie służył do 1943 roku do szkolenia podchorążych Kriegsmarine pod nazwą „Der Schwarze Husar”. Po wojnie „Zawisza Czarny” powrócił do Polski, jednak z powodu kompletnej dewastacji i nieopłacalności remontu w 1949 roku podjęto decyzję o jego zatopieniu w Zatoce Puckiej.

sał Bronisław Miazgowski, jego bliski współpracownik z Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich:

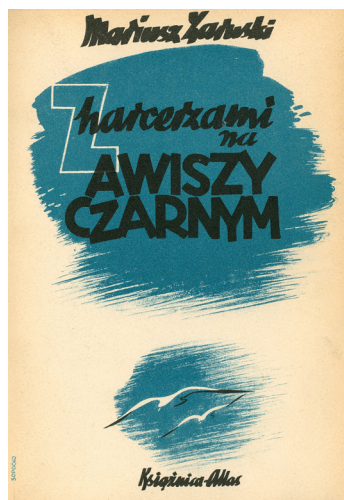
Generał jest nieufny. Jeszcze nie wierzy w siły młodych harcerzy, żywi obawy, czy poradzą sobie z tak dużą jednostką, nie wie tego, co wiedzą harcerze: kto będzie kapitanem „Zawiszy”. [...] Gdy delegacja harcerzy udała się do Zaruskiego prosząc Go o zajęcie miejsca na mostku kapitańskim „Zawiszy”, Generał był niezwykle przyjemnie zaskoczony. Zniknęły obawy, że harcerze jak szczury się potopią, że rozbiją statek, że nie dadzą rady itp. „Zawisza Czarna” zyskał kapitana, najlepszego, o jakim można było marzyć, Generał zyskał statek i załogę, o jakiej też od dawna marzył³⁸.

W 1937 roku ukazała się książka Mariusza Zaruskiego zatytułowana *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*³⁹. Wydana została przez lwowską oficynę Książnica-Atlas. Firma ta drukowała swoje nakłady we własnym zakładzie poligraficznym (Zakłady Graficzne SA Książnica-Atlas we Lwowie). Jak zwykle w przypadku tego wydawnictwa edycja została przygotowana bardzo starannie. Okładkę zaprojektował znany grafik Konstanty M. Sopoćko. Książka liczyła 128 stron formatu 20x14 cm, ponadto zamieszczono w niej 4 wklejki z materiałem ilustracyjnym (16 fotografii) na papierze kredowanym, zadrukowane dwustronnie, niepaginowane. Zastosowano oprawę broszurową, szytą. Cena jednego egzemplarza wynosiła 2,60 zł, nakładu źródła nie ujawniają.

Wspomnienia gen. Zaruskiego obejmują dwa pierwsze rejsy „Zawiszy Czarnego” w 1935 roku: jeden, trwający od 29 czerwca do 13 sierpnia, do Kopenhagi, Londynu, Antwerpii i Amsterdamu oraz drugi, do Visby, Helsingforsu, Tallina, Windawy i Libawy, który miał miejsce w dniach 29 sierpnia – 30 września. Autor podzielił relację na 19 rozdziałów poprzedzonych wstępem, a na końcu umieścił objaśnienia wyrazów i wyrażeń marynarskich. Cennym uzupełnieniem są pełne wykazy załóg „Zawiszy Czarnego” w obu rejsach z wyszczególnieniem funkcji i stopni żeglarskich.

Zaruski z dumą podkreślał wyjątkowość faktu posiadania przez polskich harcerzy własnego żaglowca:

Żaden skauting cudzoziemski nie ma tak wielkiego statku szkolnego. „Zawisza Czarna” wszędzie imponował, tym bardziej, że jest skromny, ale przyzwoicie urządzony. Skau-



Ryc. 11. Okładka wspomnień Mariusza Zaruskiego *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*

³⁸ B. Miazgowski, *Wspomnienie o Mariuszu Zaruskim*, [w:] M. Zaruski, *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*, Warszawa 1958, s. 15–16.

³⁹ M. Zaruski, *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*, Lwów–Warszawa 1937, s. 126+2 nlb., tabl. 4 (16 fot.).

ci angielscy, którzy mają niedużą morską flotyllę, zapalili się do harcerskiego polskiego okrętu. Holendrzy ze znanstwem narodu morskiego oglądali wszystkie szczegóły „Zawiszy” od żęz do wierzchołków masztów, a Estończycy – także lud morski – z żalem schodzili z jego pokładu⁴⁰.

Generał ze znanstwem prezentował czytelnikom harcerski żaglowiec w pierwszym rozdziale swej książki. Niczym troskliwy gospodarz oprowadzał ich po najdalszych zakamarkach „Zawiszy Czarnego”. Kolejne rozdziały przyniosły wspomnienia generała z poszczególnych etapów obu podróży, impresje z odwiedzonych portów, ciekawe obserwacje z życia załogi. Bardzo trafnie zostały dobrane fotografie, były to nie tylko „pocztówkowe” widoki żaglowca, ale też sceny z pokładu, codzienne czynności, np. obieranie ziemniaków czy stawianie żagli.

Na łamach „Sportu Wodnego” w dziale „Książki nadesłane” ukazała się notatka poświęcona nowej książce gen. Zaruskiego, w której tak pisano o jej autorze:

Nazwisko autora znane jest w naszej literaturze marynistycznej. Gen. Zaruski jest pionierem idei morza i naszego sportowego żeglarstwa morskiego. Tym się różni od innych autorów, że idee swoją propaguje nie tylko piórem, lecz i czynem, pływając od szeregu lat z młodzieżą na jachtach. Obecnie, jako kapitan dużego harcerskiego statku szkolnego, daje nam opisy i wrażenia pierwszych podróży „Zawiszy Czarnego” [...] tym ciekawszych, że odbytych (z paru wyjątkami) bez udziału marynarzy zawodowych: odpowiedzialną służbę morską pełnili tu sami młodzi ludzie, którzy nigdy na większych żaglowcach nie pływali⁴¹.

Jerzy Bohdan Rychliński poświęcił publikacji gen. Zaruskiego recenzję na łamach „Nowej Książki”:

Książeczka ta niezawodnie stanie się vademecum żeglarzy polskich. [...] Z niej czytelnik pozna prawdziwą polską terminologię morską, fałszowaną niemiłosiernie, zarówno w przekładach, jak i utworach oryginalnych o żegludze, o której autorowie polscy słabe mają pojęcie, pisząc o okrętach „z rozwianymi masztami”, o wskakiwaniu na burtę kutra przy trąbie morskiej itp., narażając, słowem, literaturę polską na kompromitację. W książce gen. Zaruskiego znajdujemy skarbnicę zwyczajów, anegdot, sylwetek i wspomnień zebranych z pracowitego żeglarskiego doświadczenia⁴².

Również żeglarze zrzeszeni w Akademickim Związku Morskim odnotowali wydanie relacji z rejsów na harcerskim żaglowcu w wydanej przez siebie jednodniówce „Szkwał”⁴³.

⁴⁰ *Wstęp*, [w:] M. Zaruski, *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*, Lwów–Warszawa 1937, s. 7.

⁴¹ *Książki nadesłane*, „Sport Wodny” 1937, nr 8, s. 128.

⁴² J.B. Rychliński (rec.), „Nowa Książka” 1937, zesz. V, s. 252.

⁴³ *Wśród książek*, [w:] *Szkwał. Jednodniówka na Święto Morza dnia 23 czerwca 1938 r.*, Warszawa 1938, s. 20.

Książka doczekała się wznowienia w 1958 roku przez Wydawnictwo „Sport i Turystyka”, poprzedziło ją wspomnienie o gen. Mariuszu Zaruskim pióra Bronisława Miazgowskiego⁴⁴.

Ogółem w okresie międzywojennym ukazało się drukiem 10 książek poświęconych rejsom na żaglowcach, w tym jedna reedycja. Jak wspomniano, najwięcej publikacji dotyczyło „Dar Pomorza” (5), po dwie wypraw morskich na „Lwowie” i „Iskrze”, jedna zaś traktowała o „Zawiszy Czarnym”. Relacje te budziły zainteresowanie tematyką morską wśród młodzieży poprzez atrakcyjne przedstawienie uroków pełnomorskiej żeglugi na pokładzie żaglowca, barwne opisy odwiedzanych krajów i portów, ciekawe obserwacje obyczajowe. Druga Rzeczpospolita potrzebowała wykwalifikowanych kadr do pracy w marynarce handlowej oraz służby w marynarce wojennej, a trzeba pamiętać, że „Iskra”, „Lwów” i „Dar Pomorza” były statkami szkolnymi uczelni morskich. Dzięki takim publikacjom młodzi ludzie znajdowali wzorce do naśladowania, a niejednokrotnie – cel w życiu. Dzisiaj książki te są świadectwem odchodzących do historii rejsów na statkach żaglowych.

Maritime books in interwar Poland: tall ships cruise stories

Abstract

Among the maritime books published in interwar Poland, the ones that deserve most attention are sailors' cruise narratives. They fall into three basic categories. First of all, they are books describing yacht cruises, both Baltic and transatlantic sailing, or even around-the-world voyages. There were many stories reporting the cruises on Polish tall ships: “Lwów”, “Iskra”, “Zawisza Czarny” and “Dar Pomorza”; especially the circumnavigation of the globe on the White Frigate – “Dar Pomorza” – incited the creative imagination of the participants, which resulted in four books describing the voyage. There was also one publication that presented a report on an inland-water yacht cruise.

The focus of this article are books devoted to sea and ocean voyages on Polish yachts, published between the two world wars. In this period, ten books on yacht cruises were published, including one re-edition. Most publications concerned “Dar Pomorza” (five), sea voyages on “Lwów” (two) and “Iskra” (two), and one described a cruise on “Zawisza Czarny”. The narratives evoked interest in maritime themes among the youth, owing to attractive presentations of enchanting sea journey on board of a yacht, colourful descriptions of the countries and ports visited, and interesting cultural observations. The interwar Poland needed qualified staff for its merchant fleet and the navy, and it is important to remember that “Iskra”, “Lwów” and “Dar Pomorza” were the training ships of maritime higher schools. Due to such publications, young people found their role-models and – frequently – their aim in life. Today, these books are witnesses of the passing tradition of tall ships cruises.

⁴⁴ M. Zaruski, *Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym”*, wstępem i przypisami opatrzył B. Miazgowski, Warszawa 1958; zob. też przyp. 38.