

S 26 [9]

WYDAWNICTWO POLSKIE
GEOGRAFICZNE

WYDAWNICTWO POLSK. TOWARZ.
GEOGRAFICZNEGO W KRAKOWIE

REDAKTOR

CONFÉRENCES GÉOGRA-
PHIQUES CRACOVIENNES

PUBLIÉES PAR LA SOCIÉTÉ DE
GÉOGRAPHIE A CRACOVIE

REDIGÉES PAR

LUDOMIR SAWICKI

Nr. 9.

JAN J. FISCHER

1500 M I L
Ł O D Z I Ą Ż A G Ł O W Ą



KRAKÓW — 1927 — CRACOVIE
NAKLADEM KSIĘGARNI GEOGRAFICZNEJ »ORBIS«
DĘBNIKI, UL. BARSKA 41.

<http://rcin.org.pl>



DROGA WYPRAWY „CARMEN“ 1926 PO POŁUDNIOWYM BRZEGU SKANDYNAWJI.

KRAKOWSKIE ODCZYTY
GEOGRAFICZNE

WYDAWNICTWO POLSK. TOWARZ.
GEOGRAFICZNEGO W KRAKOWIE

REDAKTOR

LUDOMIR SAWICRI

CONFÉRENCES GÉOGRA-
PHIQUES CRACOVIENNES

PUBLIÉES PAR LA SOCIÉTÉ DE
GÉOGRAPHIE A CRACOVIE

REDIGÉES PAR

Nr. 9.

JAN J. FISCHER

1500 MIL
ŁODZIĄ ŻAGLOWĄ



CBGiOŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 0 22 69-78-773



Wa5147966

KRAKÓW – 1927 – CRACOVIE
NAKLADEM KSIĘGARNI GEOGRAFICZNEJ »ORBIS«
DĘBNIKI, UL. BARSKA 41.

<http://rcin.org.pl>

lit. podr.

ODCZYT WYGŁOSZONY W POL. TOW. GEOGRAFICZNEM
W KRAKOWIE DNIA 15 LISTOPADA 1926.



8.26

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE.
COPYRIGHT 1927, BY „ORBIS“, GEOGRAPHICAL LIBRARY, CRACOV

SKŁAD GŁÓWNY NA WARSZAWĘ W „DOMU KSIĄŻKI POLSKIEJ“

NH-38954 II 3

CZCIONKAMI DRUKARNI „ORBIS“ W KRAKOWIE, DĘBNIKI, BARSKA 41.

<http://rcin.org.pl>

Wiosną 1925 zakupiła spółka żeglarzy amatorów jacht żaglowy „Carmen“ w Danji; jacht ten przyżeglowałem w maju na polskie wody. Łódź ta tylko 13 m długa była pierwszym statkiem sportowym, który przepłynął otwarty Bałtyk pod flagą polską. Następnej zimy ułożyłem plan i przygotowałem większą wycieczkę. Celem jej miały być fjordy południowej i zachodniej Norwegii. Jako porę oznaczyłem połowę czerwca 1926 r.

Przy żegludze od Gdańska w kierunku zachodnim dużą trudność przedstawiają wiatry, które zazwyczaj w lecie wieją od zachodu. Wiatr ten zachodni zmusza żaglowiec do krążenia, posuwania się w linii zygzakowatej „halsami“, co ogromnie przydłuża i opóźnia podróż. Wedle obserwacji żeglarskich można jednak na wiosnę a nawet w czerwcu liczyć na wiatry wschodnie. Dlatego tę porę jako termin wyruszenia obrałem. Ponadto w czerwcu jest na Bałtyku noc bardzo krótka, dalej na północ blask zórz i słońce, które o północy ledwie kilka stopni kryje się pod horyzontem, rozjaśnia noc. Przy wjeździe do zatok, portów, między nieoświetlonymi wyspami, miło jest widzieć drogę przed sobą.

Z Oslo sprowadziłem potrzebne mapy. Oprócz kart żeglarskich w skali 1:350.000, miałem także szereg map

specjalnych w skali 1:100.000 dla okolic fjordów, gdzie wąskie przejścia wymagają nadzwyczaj dokładnej nawigacji. Dla Bałtyku i Sundu miałem jeszcze zeszłoroczne mapy angielskie i duńskie, dość już wilgocią zniszczone.

Z instrumentów używałem oprócz sondy, zwykłej ołowianki, busoli fluidowej, skompensowanej, wyrobu duńskiego, oraz logu zegarowego do oznaczania długości przebytej drogi, patent Walker, Londyn. Kontrolowałem cały czas punkta osiągnięte zapomocą zwykłego „pejlowania“ kompasem kątów. Przy pomyślnym kierunku wiatru obracałem, dla ścisłego odczytania na busoli, całym jachtem, unikając w ten sposób niedokładnego szacowania kierunku „przez palec“ po szybie busoli. Przy niewielkich odległościach brzegów Bałtyku czy też Kategatu lub Skagerraku oznaczanie punktu wedle wysokości słońca lub gwiazd było zbytecznym. Nie brałem też w drogę ani sekstansu ani chronometru.

Powyższy sposób nawigacji jest powszechnie używany na morzach małych jak Bałtyk, a nawet na większych kursach, jak na morzu Śródziemnym. Nawigacji astronomicznej prawie się nie używa, zadawalnając się orientacją lądową, możliwą do sprawdzenia najdalej co dni kilka.

Ponieważ na „Carmen“ była możliwość spania w kajucie pod pokładem dla pięciu osób, ograniczyłem osadę do tej liczby. W salonie na kanapkach spało dwu po obu stronach schodków kajutowych w kojkach pod pokładem znowu dwu, w dziubie jachtu we „forpiku“

miał miejsce bocman, wzięty do pomocy. W niepogodę, gdy fala ciągle zmywała pokład, bywało tam jednak tak mokro, że bocman zajmował koję jednego ze załogi, mającego właśnie służbę na pokładzie.

Załogę stanowiło: mych dwóch synów 17 i 19 lat, Dr. H. z Warszawy, bocman i ja. Służbę nocną podzieliłem na dwie zmiany: od 8 wieczór do 2 rano byłem sam na pokładzie ze starszym synem. O drugiej rano szliśmy spać, zastąpieni przez Dra H. i bocmana. Mój młodszy syn jako kucharz był wolnym od służby nocnej i tylko w koniecznych wypadkach bywał budzonym.

W ten sposób każda „wachtą“ miała dość czasu na wypoczynek. Uważam ten podział przy szczupłej załodze za lepszy, aniżeli podział na czterogodzinne zmiany. W czasie dnia sterował ten, który właśnie nie miał nic innego do roboty. Nawigację prowadziłem cały czas sam, a konieczność kontroli zmuszała mnie nieraz do kilkakrotnego wychodzenia na pokład w czasie „snu“.

W portach nie utrzymywano straży i cała załoga mogła wypoczywać. Bocman Antoni, 50-letni rybak z Gdyni, był nam bardzo pomocnym. Zwłaszcza na postojach mogliśmy zaraz po przybiciu iść na ląd, zostawiając mu porządkowanie pokładu. Na nawigacji nie znał się zupełnie i na obcych wodach okazywał się raczej trwożliwym. Moi synowie byli pierwszy raz na łodzi żaglowej, ale jako starzy skauci w kilka dni nabrali potrzebnych wiadomości. Dr. H. żeglował już przedtem, ale za to podlegał chorobie morskiej.

W Gdańsku spotkaliśmy się w Komisarjacie Rze-
czypospolitej, gdzie odrazu załatwiono formalności —
książki żeglarskie jako paszporty — i wystawiono listę
załogi. Następną troską było zaopatrzenie się w żyw-
ność. Ponieważ kraje skandynawskie są bardzo drogie,
postanowiłem całą żywność na cztery tygodnie zabrać
z domu. Część zakupiliśmy także w wolnym porcie
Gdańska. Załadowano 50 puszek dwukilogramowych
konserw mięsnych, 30 puszek jednokilogramowych ja-
rzyn i owoców, 100 kg ziemniaków, 30 chlebów zwy-
kłych, ryż, mąka owsiana, makaron, suszone owoce, cu-
kier, herbata, kawa, wreszcie jedna flaszka rumu (wzięta
jako lekarstwo) dopełniały ładunku.

Jak zwykle największe trudności przedstawiał wy-
jazd z Gdańska, z powodu ciasnoty portu, słabego wia-
tru i niewprawności załogi. Do Gdyni pożeglowaliśmy,
by wziąć bocmana, a na drugi dzień mimo bardzo
silnego NNO popłynęliśmy do Helu. Czternastego
czerwca wiało ciągle silnie, postanowiłem poczekać
w porcie, by się trochę uspokoiło. Wreszcie piętnastego
przy silnym jeszcze wietrze i dużej fali opuściliśmy Hel
i okrążywszy przylądek puścili się kursem na południo-
wy cypel Bornholmu. Cały dzień jak również noc były
bardzo męczące z powodu fali, zato silny NNO niósł
nas tak szybko, że nazajutrz już koło południa zaryso-
wał się na horyzoncie skalisty Bornholm. Barometr cały
czas bardzo wysoko 764, niebo jasne, powietrze 12 C.
Koło południa tak się uspokoiło, że nie było nadziei, by
na noc do Bornholmu dostać się można. Zmieniłem

przeto kurs na Christiansoe, maleńki port na wysepkach Errtholme, niedaleko NO cypla Bornholmu położonych. Przy zupełnie spokojnem morzu i ostatnimi podmuchami wiatru wieczornego wpłynęliśmy do portu na dobrze zasłużony nocleg. Na skalistych wysepkach dość bujna, krzaczasta roślinność, stare mury forteczne, kilka domów, nawet hotelik. Jeden z ostrowiów zamieszkały tylko przez ptactwo morskie, które całą noc niesłychanie hałasuje.

Siedemnastego od rana wiatr obrócił na WNW. Chcąc ominąć północny przylądek Bornholmu, Hammeren, musimy wziąć naprzód kierunek wprost na zachód na Gudhiem. Wnet z obłych wzgórz Bornholmu zaczyna walić mgła gęstymi zwałami. Przy następnym „halsie“ nie widać już nic i trzeba się w zupełności zdać na busolę. W tych stronach panują jednak niezwykle zбочenia magnetyczne i kierując się wedle busoli, mylnie popłynąć można. Nie było jednak innej rady. Trzeba jechać wedle niej, uważając, aby w panującym zmroku nie wpaść na skały albo nie najechać kogo. Jeden z załogi stale popisywał się grą na rogu ostrzegawczym. Ta mgła i busola zrobiły mi tu takiego figla, że o mało zamiast do Kopenhagi, nie zajechałem do Stockholmu.

Południowy kraniec Szwecji skręca od przylądka Sandhammaren z jednej strony wprost na zachód, z drugiej zaś pod kątem prostym ku północy w kierunku Karlshamm. Wskutek fałszywego wskazywania busoli, zamiast trafić na brzeg nie daleko na zachód od przylądka, minęliśmy go o kilka mil na wschód. Myłka

o niewiele stopni, zaprowadziła nas ku północy i dopiero rozpoznawszy kierunek brzegu, gdy mgła się trochę podniosła, oraz miasteczko Simrishamm, mogłem skonstatować błąd i zawrócić z powrotem na południe, by ominąć przylądek i puścić się w dalszą drogę na zachód. Cisza trzymała nas przez całą noc w bliskości latarni morskiej Sandhammeren, jasno błyskającej w zmroku.

Ranek 18 czerwca był bardzo upalny. Krótka letnia burza przyniosła pomyślny wiatr, który nas wkrótce zaniósł do ujścia Sundu. Tu przy silnej fali na płytkich miejscach koło Falstrerbo Rev pękła lina stalowa, podtrzymująca główny maszt. Uniknąwszy złamania go przez szybkie opuszczenie wielkiego żagla, wpłynęliśmy wreszcie w Sund i z poprawiającą się pogodą o północy zarzuciliśmy kotwicę w porcie Kopenhagi. Wypadek ten i konieczna naprawa zatrzymały nas przez pięć dni w tym porcie. Ta nieprzewidziana strata czasu zmusiła mnie potem do zmiany całego programu wycieczki. 23 czerwca z silnym wiatrem zachodnim opuściliśmy Kopenhagę i stanęli na noc w Helsigoer przy ujściu Sundu do Kattegatu.

24 czerwca miał dla naszej wyprawy być dniem krytycznym. Barometr stale wysoko, silne wiatry ze zachodu. temp. 8^o i duża fala. W dniu tym chciałem przepłynąć środkiem Kattegat od ujścia Sundu aż do portu Skagen na północnym cyplu Jutlandji. Zadanie możliwe do spełnienia w 24 godzinach przy normalnych warunkach. Kotwicę podniesiono o 4 rano. Mimo wzbu-

rzanego morza już koło południa zobaczyłem wyspę Anholt, leżącą mniejwięcej na połowie naszej drogi wprost przed nami.

Wyspa ta niska i długa rozciąga się od zachodu na wschód. Postanowiłem ominąć ją wielkim łukiem, chcąc uniknąć mielizn sięgających po obu stronach daleko w morze. Wiatr tymczasem ciągle się wzmagał. Wreszcie ogromna fala zerwała nam szalupę i zaraz napełniła całkowicie wodą. Wszelkie usiłowania wyciągnięcia jej na pokład spełzły na niczem. Wobec niebezpieczeństwa, że załoga zostanie ściągnięta ciężarem łodzi z pokładu, albo że szalupa miotana falami wybiję dziurę w jachcie, poleciłem przeciąć liny i zostawić ją swemu losowi.

Przed nami stała burzliwa noc i kilkadziesiąt mil rozhukanego morza. Załoga mokra, zmarznięta, niewyspana i głodna gonila resztkami sił. Usiłowania dostania się do portu Grenaa na Jutlandji nie powiodły się, nie pozostawało nic innego, jak wydać rozkaz powrotu do Sundu. „Carmen“, mając teraz wiatr z prawego boku, lotem ptaka wylatywała na wzgórza wodne i z szumem rozcinała fale. Po 22 godzinach bezustannej walki z żywiołem stanęła wreszcie na starym miejscu w porcie Helsingoer. Po emocjach dnia poprzedniego smakował odpoczynek. Czas spędzono na zwiedzaniu miasteczka i zamku Kronborg, suszeniu ubrań i pościeli. Popołudniu przeprawiliśmy się na szwedzką stronę Sundu do Helsingborga.

W przeciwieństwie do Danji i Norwegji, gdzie po-

licja i celnicy zupełnie jachtami się nie interesują, poddano nas tu ścisłemu egzaminowi. Papiery znaleziono w porządku, jedynie co do Antoniego miano wątpliwości, gdyż wedle danych szwedzkich Gdynia należy do portów zapowietrzonych tyfusem plamistym.

Następny dzień nie przyniósł poprawy pogody. Z wieży zamkowej widać było doskonale przez lunetę Kattegat cały biały od pian wzburzonej fali. Strata pięciu dni w Kopenhadze, mitręga z niepogodą, niepewność co do siły wiatru w przyszłości zmusiły mnie do ostatecznej zmiany programu. Na dostanie się do zachodnich fjordów brakowało czasu. 15 lipca mieliśmy być z powrotem w Gdyni, by oddać „Carmen“ innym spółnikom do użytku. A tu czerwiec już się kończył. Postanowiłem jechać prosto do Oslo, zatrzymując się jedynie w Goeteborgu po drodze. Pokazało się tu także, jak nasi rybacy są odważnymi tylko na swoich wodach, przy znajomych wybrzeżach, a boją się obcych mórz. Nasz Antoni zaklinał się na wszystkie świętości, że na żaden Kattegat ani Skagerrak już nie pojedzie, bo mu życie miłe.

Wreszcie w południe 27 wy płynęliśmy z Helsingoeru, kierując się ku przylądkowi Kullen. Pogoda ciągle zmienna i chłodna, poprawia się zwolna. Barometr wysoko. Wzdłuż malowniczych górzystych, gęsto domkami usianych brzegów Szwecji, płyniemy na północ. Po lewej ręce widać niski, zalesiony brzeg Seelandji.

Pod wysokimi skałami Kullen znajduje się małeńki port Moelle. Postanowiłem go zwiedzić. Z po-

wodu niedzieli dosłownie zapchany statkami i jachtami wycieczkowymi. Zbocza gór lesiste, mnóstwo will i hoteli. Moelle jest letniskiem bardzo ładnym, gdzie lasy łączą swą piękność ze skałami i morzem. Zwiedziliśmy tu skały Kullen i jego latarnię, poczem następnego dnia popołudniu opuściła „Carmen“ port Moelle, aby jeszcze przed nocą zrobić 50 mil oddzielające nas od Warbergu.

Morze na tyle się poprawiło, że ten etap można było nazwać przyjemnym. Nazajutrz rano zwiedzanie Warbergu, gdzie chyba ogromne kopalnie granitu zasługują na uwagę. Granit ten wprost z łomów ładuje się na statki, by jechać w cały świat jako kamień brukowy. Po południu ruszono dalej. Od Warberg rozpoczynają się skery. Są to rozmaitej wielkości wysepki, rafy i pojedyncze skały, ciągnące się stąd już nieprzerwanym łańcuchem wzdłuż brzegów Szwecji i Norwegii aż ku Atlantykowi i hen do przyłądka Północnego. Do-stawszy się w ten labirynt, można bezpiecznie żeglować miesiącami całemi, będąc pewnym, że się zawsze znajdzie spokojną wodę i schronienie wśród sker. Nawigacja wymaga tu jednak nadzwyczajnej uwagi, gdyż przejścia między skałami są często bardzo wąskie.

Charakter wybrzeży lądu stałego także się zmienia. Miejscowości znikają, kryją się w głębokich fjordach. Łańcuch sker i skały nadbrzeżne zasłaniają cały kraj-obraz, który ku zachodowi zamyka się lesistym horyzontem. Południowa, rolnicza Szwecja została za nami, zaczyna się kraj lasów i fjordów. Po bardzo interesu-

jącej jeździe zacumowałem „Carmen“ o godz. 22 przy urzędzie celnym w porcie Goeteborga.

Popołudnie 30 czerwca poświęcono na wycieczkę koleją do wodospadów Trolhaetta. Pogoda śliczna, krajobraz pagórkowaty, lasy, pola, zeszlifowane granitowe skały. Pociąg biegnie doliną wzdłuż rzeki Goeta Elf, by wkrótce wznieść się na poziom jeziora Wenern. Różnicę poziomu wyzyskano tutaj, by zaprządz rzekę do pędzenia fabryk i potężnych elektrowni. Te zakłady nie przyczyniają się do upiększenia okolicy. Choć przeważnie wśród drzew ukryte — skandynawczyk nie wycina ich niepotrzebnie, wiedząc, jak dużo czasu potrzeba, by znów urosły — zabierają wodospadom dużo wody. Przez nie straciły wodospady na swej piękności i potędze. Komunikację wodną umożliwia kanał, przez który jedenastu śluzami, jak po schodach, statki wydostają się na poziom jeziora Wenern, by dalej płynąć przez jeziora Wetteren i Moelaren aż do Stockholmu. Kanał Goeta łączy wielkie miasto portowe Goeteborg ze stolicą, jest jednym z najdłuższych kanałów na świecie i osiąga w swym najwyższym punkcie 92 m nad poziom morza. Regularne linje statków towarowych i pasażerskich utrzymują na nim ruch.

Pierwszego lipca w południe opuszczamy Goeteborg. Pogoda ustaliła się teraz. Niebo czyste, morze spokojne, wiatry z zachodu słabe pod wieczór cichnące. Wnet wydostajemy się ze sker koło latarni Vinga, by otwartym Skagerrakiem podążyć wprost na północ. Droga tu doskonale oświetlona. Mniejwięcej co dzie-

sięć mil potężne latarnie wyznaczają drogę. Orientacja więc bardzo łatwa. Od spotykanych rybaków kupujemy ryby, porozumiewając się z nimi na migi. Życie pędzimy spokojne i słoneczne. Mimo słabych wiatrów posuwamy się naprzód wcale szybko. Dostaliśmy się tu w prąd, który idąc z Atlantyku koło przylądka Skagen dzieli się pod Goeteborgiem. Część idzie wzdłuż brzegu ku północy, część ku południowi. Prąd ten teraz nam pomaga. Jasne noce i zorze palące się na północnym niebie wywołują nasz zachwyt grą barw.

Na wschód w oddali towarzyszy nam ciągle skałisty i pusty brzeg Szwecji. Pod wieczór drugiego lipca zobaczyliśmy pierwsze zarysy gór Norwegii. Na północ zaczynają się wynurzać coraz to nowe i coraz to wyższe pasma górskie. W niewielkiej odległości ukazuje się nam wieloryb. Zanim można go było sfotografować, już niknie w głębi. U wejścia do fjordu Oslo stajemy na noc, z powodu braku wiatru w maleńkiej zatoce. Gęsty las aż ku wodzie się opuszcza.

Przebycie fjordu Chrystjańskiego, teraz zwanego Oslo-Fjordem, zajmuje nam aż dwa dni. Fjord ten 50 mil długi, jest często bardzo wąski. Wiatr ciągle bardzo słaby. Czas spędzamy na grzaniu się w słońcu, kąpieli, oglądaniu lesistych gór, przyglądaniu się tysiącom jachtów i podziwianiu życia Norwegów nad wodą, w niezliczonych willach, obozach letnich, w zatokach i na ostrowiach. Skery szwedzkie były szare i nagie. Tu wszystkie porośle lasem, który schodzi aż do wody. Brzegi spadają gwałtownie do znacznych głębokości,

tak że bezpiecznie tuż koło skał jechać można. Gałęzie drzew niemal muskają maszty „Carmeny“.

Czwartego lipca stanęliśmy na kotwicy koło klubu jachtowego w Bydgoe, przedmieściu Oslo. Dwa dni postoju schodzą na zwiedzaniu miasta, wycieczce na górę Holmenkollen, przyjęciu naszego poselstwa na pokładzie i wywiadach z dziennikarzami. W Oslo wszyscy żyją na wodzie. Zainteresowanie pierwszym statkiem, który tu pod polską flagą się ukazał, jest wielkie.

Szóstego lipca podniesiono kotwicę. Rozpoczęła się droga powrotna. Krótki pobyt w Norwegii zostawił nam bardzo miłe wspomnienia. Kraj malowniczy, lesisty, zamieszkały przez ludność zadowoloną z życia, spędzającą każdą wolną chwilę na łonie przyrody, wśród gór i fjordów. Pogoda dopisywała nam cały czas. Ciepło stawało się czasem nieznośne. W porcie termometr w kajucie wskazywał 30^o C, a kostjумы żeglarzy bywały stosownie do tej temperatury odpowiednio lekkie.

Pierwszą noc spędziliśmy znowu z powodu braku wiatru w najwęższym punkcie fjordu koło Droebak. Załoga większą część nocy spacerowała po okolicznych lasach. Ze względu na oczekujących niecierpliwie w Gdyni towarzyszy należało się spieszyć. Jednak słaby wiatr nie pozwala na szybkie postępy. Płynęliśmy zatem dzień i noc bez ustanku, trzymając się zdalek od brzegów, by uniknąć prądu, idącego wzdłuż nich w przeciwnym kierunku. Przebyta droga zwiększa się z 60 na 90 mil w drugiej dobie.

10-go lipca zawinięto do portu Warberg dla dopełnienia zapasu wody i kupienia chleba. Barometr zwolna opada, na zachodzie gromadzą się chmury. Wszystko pozwala się spodziewać silniejszego wiatru. Zamiast tego koło Kullen łapie nas zupełna cisza. Tu, już daleko na południu, noce zaczynają być ciemne. Latarnia Kullen błyska przed nami jak jakiś cel nie do osiągnięcia. Wreszcie nad ranem mijamy ją i w południe jedenastego lipca kotwiczymy w Kopenhadze.

Poselstwo nasze przyjmuje nas tu znowu gościnnie, tak samo jak przed kilku tygodniami. Wszyscy gratulują nam odbytej wycieczki. Tutejsi żeglarze nie często docierają do Norwegji i podziwiają „Carmenę“, która mimo swej małości na tak daleką drogę się odważyła. W Kopenhadze czujemy się jak w domu. Wszak „Carmen“ już czwarty raz w przeciągu dwu lat przecina te wody. Ale czas nagli. Przygotowujemy ostatni kurs. Nazajutrz popołudniu opuszczamy port, mając zamiar przed Gdynią już nigdzie niezatrzymywać się po drodze.

13 i 14 lipca spędzamy na morzu. Słabe wiatry posuwają nas ku Bornholmowi. Tu wieczór wiatr cichnie zupełnie i noc spędzamy w porcie Roenne. Następnego dnia zupełna cisza. Spędzamy dzień przeważnie na kąpieli i podziwianiu wycieczki berlińskiej, przybyłej ze Szczecina specjalnym parowcem.

Nazajutrz wlecemy się dalej. Wszelkie prognozy, przepowiadające wiatr, okazują się fałszywe. Dopiero niedaleko Ruegenwaldermuende nad ranem, przychodzi

krótka wichura, która posuwa nas trochę naprzód. Wkrótce jednak wiatr znowu słabnie, zostawiając po sobie tylko wielką falę, która nami niemiłosiernie huśta. Czciel Neptuna tu ostatnią składa mu ofiarę. Żagle łopoczą do tego stopnia, że obawiając się urwania którejś z lin lub złamania rei, opuszczamy je w zupełności. Gdy znowu mały wiatr się ruszył, podnieśliśmy je i ruszyli dalej wzdłuż brzegów Niemieckich.

Wydmny piaszczyste ciągną się bez końca. Karłowate sosenki pokrywają je i chronią od rozniesienia przez wiatr. Brzeg niemiecki od zatoki Szczecińskiej na wschód posiada tylko kilka maleńkich portów rybackich u ujścia rzek, jak Persaute lub Ruegenwalde, Stolp, wreszcie Łeba. Wjazd do nich przy silnych wiatrach niebezpieczny. Dlatego na Bałtyku staram się tych brzegów niegościnnych unikać, przekładając chronienie się przed niepogodą w jednym ze skalistych portów Szwecji. Tym razem pogoda pozwala nam płynąć dość blisko brzegu, gdzie jednostajność krajobrazu przerywają jedynie latarnie.

Wreszcie 17 lipca koło 15 godz. mijamy wysoki cypel Rożywji. Jak to miło znaleźć się znowu w swoim kraju. Znamy tu każdy zakątek. Obserwujemy rozbudowę letniska Jastrzębia Góra, Hallerowo, Wielka Wieś. Antoni jest już ostatecznie uspokojony co do swego życia. Osiemnastego lipca o g. 2 rano przybiliśmy do mola portowego w Helu. Popołudniu przejechaliśmy zatokę i ostatnią noc na pokładzie spędziliśmy w porcie Gdyni.

Podróż skończona. Przebyliśmy około 1500 mil morskich, zawijali do portów trzech skandynawskich krajów, gdzie przeważnie flagi polskiej nigdy dotychczas nie widziano. Na jachcie mieszkaliśmy cały czas podróży i żywili się tem, co nam kucharz ugotował na primusie. Choć plan pierwotny nie został w całości wykonanym, odnieśliśmy wspaniałe, tak sportowe, jak i krajoznawcze wrażenia. Opuszczając „Carmenę“ załoga już układała plany wycieczki na rok przyszły.

LA CROISIÈRE DU VOILIER CARMEN.

Le 18 juillet 1926 est rentré dans le port de Gdynia le Yawl de 7 tonnaux „Carmen“, après une croisière de 6 semaines. Ce petit voilier, sans moteur auxiliaire, appartient à un groupe des sportsman Polonais, avait un équipage de cinq amateurs et était commandé par M. Jan J. Fischer de Cracovie.

Parti le 12 Juin de Danzig, faisant escale à Gdynia il s'est arrêté au port de Hel pour attendre une accalmie du NNO très fort. Avec une forte brise du NO on est arrivé aux îles Errtholme à NE du Bornholm. Après une bourrasque à l'entrée du Sund qui a occasionné quelques havaries dans le gréement, „Carmen“ a mouillée le 18 juin à Copenhague. Les réparations nécessaires ont arrêté le navire pendant cinq jours dans ce port.

Après une tentative de traversée du Kattegat on

a été obligé de rebrousser chemin au îlôt Anholt, et fuyant devant la tempête on a fait rélâche à Helsingoer. Profitant d'une accalmie on a visité Helsingborg el Moelle, sur le promontoire Kullen. Le temps, s'étant mis au beau, on proceda à Goeteborg en s'arrêtant à Varberg. Après une excursion aux cataractes de Trolhaetta, le yacht a pris la haute mer, et en traversant le Skagerrak avec mer calme et vents faibles du Ouest est entré dans le fiord d'Oslo.

Le 4 et 5 juillet étaient consacrés à la visite de cette ville et de ses environs. Le voyage de retour s'effectua sans incident. On rélâcha en route pour faire le plain d'eau et passer une nuit à Varberg, Copenhague et Roene dans l'île Bornholm. Aux ports de Oslo et Copenhague on rencontra le schooner „L'Ailée“ à Madame Herriot et le contretorpilleur „Chacal“ de la République Française.

Cette croisière est remarquable, comme faite par un bateau d'un faible tonnage, le premier bateau de plaisance qui a fait flotter le pavillon polonais dans ces parages. L'acceuil dans les ports, les clubs sportifs et la presse ont montré l'intérêt du public pour cette entreprise.



