

JAN JÓZEF FISCHER – taternik, narciarz, żeglarz

Przed 60 laty jacht pod polską banderą po raz pierwszy przepłynął z Kopenhagi do Gdańska



JAN JÓZEF FISCHER, postać tyle barwna, co dziś zapomniana, chociaż jego biogramy przytacza i przedwojenny „Słownik polskich pionierów morskich i kolonialnych”, i powojenna „Encyklopedia Tatrzańska”. Inni przewyższali go zasługami, ale zasługą Fischera było to, iż właśnie on był pierwszy.

Już w roku 1888 (urodził się w 1873, w Krakowie, w zamożnej rodzinie kupieckiej, co nie było bez znaczenia w jego fantastycznych pomysłach), w towarzystwie znanego taternika. Edmunda Żegoty-Cięglewicza oraz dwóch doświadczonych przewodników, Klimka Bachledy i Józefa Gąsienicy Gładczana, wszedł na Łomnicę, schodząc jako pierwszy przez Wyżnią Miedzianą Ławkę w płn. ścianie tego masywu. Potem były inne taternicze osiągnięcia.

Ale prawdziwą sławę w środowisku tatrzańskim przyniosły Fischerowi narty. Zimą 1894 r., wespół ze Stanisławem Barabaszem, odbyli rajd z Zakopanego przez przełęcz Karczmisko na Halę Gąsienicową i do Czerwonego Stawu, budząc niemałą sensację. Dziesięć lat później, 14 marca 1903, Fischer, w towarzystwie Barabasza i J. Kulińskiego, wyszedł na nartach na Przełęcz pod Kopą Kondracką – pierwsza wycieczka graniowa odbyta na nartach. Szusów i kristianii uczył samego Mariusza Zaruskiego.

Przez wiele lat piastował funkcję prezesa krakowskiego Tatrzańskiego Towarzystwa Narciarzy, istniejącego aż do wybuchu II wojny. Kim był jeszcze, czego nie próbował? Automobilizmu. Jako jeden z pierwszych, na własną prośbę został skierowany do wojskowej szkoły lotniczej w Fischament, a po jej ukończeniu wstąpił w szeregi Hallerczyków i jako lotnik wrócił do wolnej Polski...

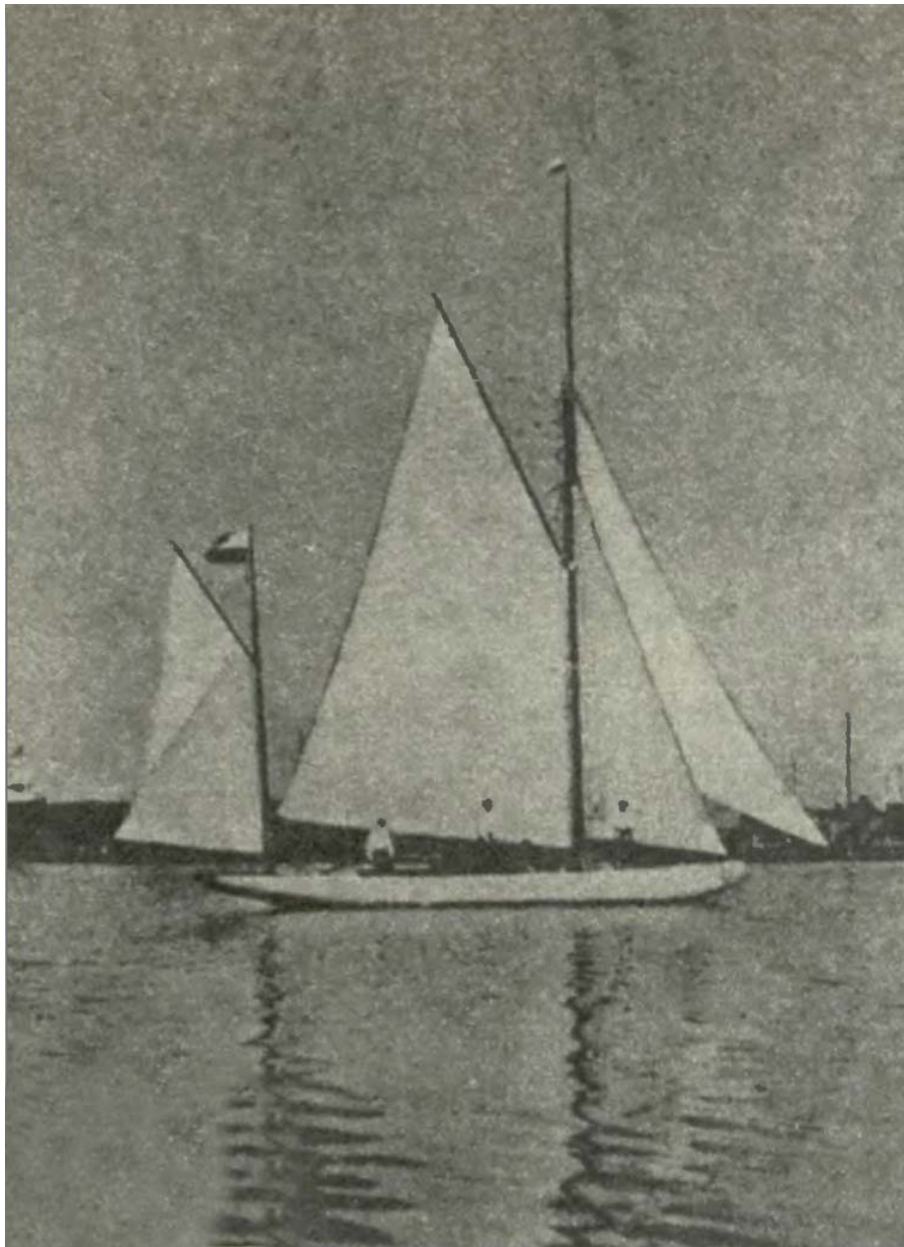
Odzyskanie przez nasz kraj wybrzeża morskiego obudziło w Fischerze nową energię i sprawiło, iż ów kupiec-taternik-narciarz-automobilista-lotnik w krótkim czasie przedzierzgnął się w żeglarza. Co prawda –

morze nie było mu obce, gdyż, pomijając wczesnomłodzieńcze harce w Bronowicach, a nawet późniejsze wycieczki odbywane na pokładzie parowców pasażerskich – jeszcze pod koniec ubiegłego stulecia próbował swych sił pod żaglami. Podczas studiów w Grazu bywał byt bowiem często w Dalmacji, gdzie wraz z przyjaciółmi, m. in. z M. Siedleckim, wypływał na wody Adriatyku wynajętą łodzią rybacką, doraźnie pełniącą obowiązki turystycznego jachtu. Tak więc, gdy, podróżując do wybrzeży morskich, nie trzeba już było wędrować przez pół Europy – wciąż pełen młodzieńczej werwy, Fischer jął przemyśliwać o prawdziwym jachcie i prawdziwych rejsach pod biało-czerwoną banderą.

Dziwny przypadek sprawił, iż dwaj ludzie, których uważa się do dziś za twórców tatrzańskiego narciarstwa – Zaruski i Fischer – niemal jednocześnie i niezależnie od siebie pracować zaczęli nad dyscypliną tak bardzo odmienną – nad jachtingiem morskim. Obaj przystąpili do tego w krótkim czasie po odzyskaniu niepodległości, lecz w jakże różny sposób. Zaruski, wówczas już generał WP, niestrudzony organizator i społecznik, podjął próbę stworzenia podwalin zorganizowanego sportu żeglarskiego. Indywidualista Fischer przystąpił do działania na mniejszą skalę, za to nieco „po kupiecku”. Ponieważ marzyło mu się posiadanie własnego jachtu, a była to impreza, nawet jak na jego możliwości finansowe, dość kosztowna – zaczął od poszukiwania współników, z którymi mógłby zrealizować swe zamierzenia. Poprzez redakcję „Morza” udało mu się nawiązać kontakt z dr. Czesławem Czarnowskim z Wilna, człowiekiem o podobnych zainteresowaniach, gotowym bez wahania przystąpić do spółki. Powstała w ten sposób 10-osobowa spółka krakowsko-wileńska, dysponująca kapitałem potrzebnym na zakup w którymś z zagranicznych portów używanego jachtu. Ciężar poszukiwań odpowiedniej jednostki, a także całą stronę finansową przedsięwzięcia wziął na siebie najlepiej do tego predestynowany Fischer. Spółka zawiązała się latem 1924 roku, zaś każdy z udziałowców zasilił ją sporym kapitałem 1000 zł (wg wartości z lat trzydziestych). Jesienią tego roku J. J. Fischer rozpoczął penetrację portów brytyjskich i skandynawskich, gdzie spodziewał się być przeprowadzić korzystną transakcję.

Doszło do niej jednak dopiero wiosną 1925 roku, w duńskim porcie Nyborg, nad Wielkim Beltem. Po nieudanej próbie zakupu jachtu „Bakchus”, Fischer wyszukał w Nyborgu niezbyt zniszczony i stosunkowo tani, 13-metrowy jacht o nazwie „Carmen”. Odpowiadał on w pełni jego wymaganiom, toteż umowa sprzedażna zawarta została „od ręki”. Wysłana depesza już po kilku dniach sprowadziła do Danii dwóch współudziałowców spółki, którzy wraz z Fischerem i jego synem, Józefem, mieli stanowić załogę jachtu w jego rejsie do Polski. Gorzej jednak przedstawiała się sprawa zapłaty za zakupioną jednostkę. Wysłannik spółki nie dysponował gotówką, zaś pieniądze z Polski, których wysłania żądał w depeszy, wciąż nie nadchodziły. Ponieważ skrupulatni Duńczycy poczęli obawiać się, by „niewyfpalcalni” Polacy nie czmychnęli – Fischer

zdecydował się skorzystać z oferty pożyczki, jaką przedstawił mu ówczesny poseł RP w Kopenhadze, Rozwadowski.



Szłacony jacht 6 maja 1925 roku przepłynął z Nyborg do Kopenhagi, gdzie załoga poczyniła ostatnie przygotowania do powrotu, wyczekując jednocześnie z niecierpliwością na pieniądze. Nadeszły one w połowie maja – dług został szłacony i „Carmen” bez przeszkód opuścić mogła duński port. 16 maja 1925 roku, w obecności posła Rozwadowskiego, jako oficjalnego przedstawiciela władz Rzeczypospolitej, załoga wciągnęła na maszt biało-czerwoną banderę.

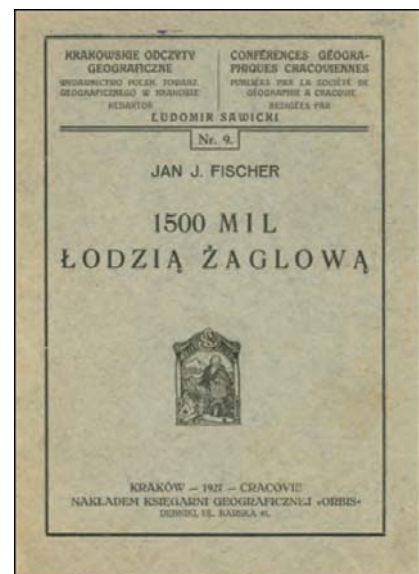
Tego samego dnia jacht „Carmen”, pod dowództwem Jana Józefa Fischera, z pięcioosobową załogą na pokładzie, skierował się z Kopenhagi na pełne morze, ku brzegom Polski. Czterech płynących nim Polaków wspomagał duński bosman, Buksborn. Po czterech dniach żeglugi, 20 maja, „Carmen” stanęła przy nabrzeżu portu gdańskiego. Był to pierwszy pełnomorski rejs jachtu pod polską banderą¹. W kilka tygodni później, na pokładzie „Witezia” w swój rejs wypłynął Mariusz Zaruski².

Po przybyciu do Gdańska jacht pozostawiono w tym porcie, zaś „świeżo upieczony” kapitan jachtowy J. J. Fischer wrócił do Krakowa. Zjawił się jednak nad morzem jeszcze w tym samym sezonie, by w towarzystwie dwóch przyjaciół, członków Oddziału Wioślarskiego Sokoła z Krakowa, odbyć krótką, dwudniową wycieczkę po Zatoce Puckiej i Gdańskiej (24-26 września 1925 r.).

W następnym roku „Carmen” pod komendą Fischera popłynęła w swój najdalszy rejs, którego celem były porty Skandynawii. Podczas trwającej ponad miesiąc podróży (12 czerwca – 18 lipca 1926 r.) załoga złożona z Fischera, dwóch jego synów [Józefa i Jana] w wieku 17 i 19 lat, dr. F[loriana] Hłaski z Warszawy oraz 50-letniego rybaka z Gdyni, który pełnił obowiązki bosmana, zwiedziła porty Kopenhagi, Goeteborga, Oslo, a także kilka pomniejszych. Łącznie przebyto około półtora tysiąca mil morskich.

Jak wspominał sam Fischer – widok jachtu z biało-czerwonym proporcem niemal we wszystkich odwiedzanych portach budził niemałą sensację. Szczególnie dotyczyło to Norwegii, w której polscy żeglarze nigdy dotąd nie bywali.

Po rejsie w roku 1926 niezmiernie żywą akcją, propagującą żeglarstwo morskie przede wszystkim na terenie rodzinnego miasta. Wielokrotnie wystąpił z odczytami, w których relacjonował swą podróż, a które niewątpliwie w wielu – szczególnie młodych – słuchaczach rozbudziły chęć pójścia w jego ślady. Tekst odczytu wygłoszonego 15 listopada 1926 roku w siedzibie Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Krakowie opublikowany został, nakładem krakowskiej Księgarni Geograficznej „Orbis” w roku 1927, pod tytułem: „1500 mil łodzią żaglową”.



¹ Patrz: artykuł „Fischer nie był pierwszym” (Przekrój, nr 2093, 1985-07-21) zamieszczony na naszej stronie.

² Patrz: opowiadanie Mariusza Zaruskiego „Na jachcie *Witeź*. Podróż w r. 1925” zamieszczone na naszej stronie



Druga żeglarska książka Fischera wyszła w roku 1931 w wydawnictwie Gebethnera i Wolffa. Był to tomik wspomnień z rejsów w latach 1925-1930, zatytułowany: „Pod żaglami”.

Prócz odczytów i publikacji J. J. Fischer wspierał też finansowo Fundusz Komitetu Floty Narodowej oraz sekcje żeglarskie i wioślarskie AZS-ów: krakowskiego i warszawskiego, z którymi był związany już to osobiście, już to przez swych przyjaciół.

W roku 1930 nastąpił ostatni znaczący epizod w morskiej działalności naszego bohatera. Istniejąca od ponad pięciu lat spółka współwłaścicieli „Carmen” postanowiła nabyć nowy, większy jacht. „Carmen” została sprzedana, zaś wyszukanie jej następcy poruczono oczywiście Fischerowi.

Tym razem poszukiwania nie trwały długo. Pod koniec czerwca 1930 roku zakupił w Szczecinie niemiecki jacht „Heimat”, o długości 16,5 m i wyporności 30 t. Wyremontowany i przygotowany do żeglugi w stoczni szczecińskiej, nazwany został imieniem wziętym z literatury, z Sienkiewiczowskich „Krzyżaków” – za zgodą wszystkich współwłaścicieli jeszcze w Szczecinie nazwano go „Jurandem”.

26 lipca 1930 roku „Jurand” z doraźnie zwerbowaną trzyosobową załogą (Fischer i dwóch bezrobotnych marynarzy niemieckich) opuścił Szczecin i po trzech dniach zawinął do portu wojennego w Gdyni-Oksywiu. Jak się miało okazać po latach, zakup „Juranda” był najbardziej udaną transakcją handlową dokonaną przez kupca Fischera.

Latem 1930 właśnie on, jako pierwszy ze współdziałowców „Juranda”, wypłynął nim na wody Bałtyku. Tym razem celem wyprawy była Szwecja, gdzie polskie jachty nie były już nowością. Zwiedzono Sztokholm, Kalmar i Visby. Rejs trwał dwa tygodnie i w zasadzie był ostatnią większą podróżą żeglarza.

W późniejszych latach „Jurandem” opiekowali się inni, znacznie młodsi uczestnicy spółki. Jej twórca jednakże, mimo dość zaawansowanego wieku, nadal żywo współdziałał w jej istnieniu, głównie wspomagając swych przyjaciół materialnie. Często jeszcze był też na wybrzeżu, a także w uciążliwych od lat Tatrach. I nie przeszkadzało mu to, iż patrząc na fale Bałtyku przebiegał myślą białe połacie tatrzańskich dolin, a odpoczywając po narciarskich wędrówkach – wspominał bryzgi piany morskiej wokół burt „Carmen”. Dwom żywiołom swego życia pozostał równie wierny do końca.

Wybuch II wojny światowej zastał go w Krakowie. Nastąpiła noc hitlerowskiego terroru. Z każdym niemal dniem zmniejszało się tak liczne przecież grono przyjaciół pana Jana. Prof. Michał Siedlecki, współtowarzysz jego tatrzańskich wspinaczek i adriatyckich rejsów, zginął w 1940 roku w Sachsenhausen. Mariusz Zaruski zmarł z dala od Tatr i Bałtyku. Odeszło wielu innych. Wreszcie 26 czerwca 1942 roku, jak na straszną ironię, niemal dokładnie w rocznicę rejsu, który przyniósł mu sławę – Jan Józef Fischer został aresztowany przez gestapo. 10 września tego samego roku 69-letni pierwszy narciarz tatrzański i pierwszy polski żeglarz zmarł w obozie oświęcimskim.

GRZEGORZ NIEWIADOMY

„Przekrój”, nr 2087,

1985-06-09

Odyskianie przez nasz kraj wybrzeża morskiego obudziło w Fischerze nową energię i sprawiło, iż ów kupiec-taternik-narciarz-automobilista-lotnik w krótkim czasie przedzierzgnął się w żeglarsza. Co prawda — morze nie było mu obce, gdyż, pomijając wczesnomłodzieńcze harece w Bronowicach, a nawet późniejsze wycieczki odbywane na pokładzie parowców pasażerskich — jeszcze pod koniec ubiegłego stulecia próbował swych sił pod żaglami. Podczas studiów w Grazu bywał był bowiem często w Dalmacji, gdzie wraz z przyjaciółmi, m. in. z M. Siedleckim, wypływał na wody Adriatyki wynajętą łodzią rybacką, doraźnie pełniącą obowiązki turystycznego jachtu. Tak więc,

Przed 60 laty jacht pod polską banderą po raz pierwszy przepłynął z Kopenhagi do Gdańska



JAN JOZEF FISCHER, postać tyle barwna, co dziś zapomniana, chociaż jego biografii przytacza i przedwojenny „Słownik polskich pionierów morskich i kolonialnych”, i powojenna „Encyklopedia Tatrzańska”. Tani przewyższał go zasługami, ale zasługa Fischera było to, iż właśnie on był pierwszy.

Już w roku 1888 (urodził się w 1872, w Krakowie, w zamolnej rodzinie kupieckiej, co nie było bez znaczenia w jego fantastycznych pomysłach), w towarzystwie znanego taternika, Edmunda Żegoty-Ciegliewicza oraz dwóch doświadczonych przewodników, Klimka Flakoty i Józefa Gasienicy-Gładczaka, wsiadł na Łomnicę, schodząc jako pierwszy przez Wytyna Miedzianą Ławkę w płn. ścianie tego masywu. Potem były inne taternicze osiągnięcia.

Ale prawdziwą sławę w środowisku tatrzańskim przyniósł Fischerowi narty. Zimą 1894 r., wspólnie ze Stanisławem Barabaszem, odbył rajd z Zakopanego przez przełęcz Karczmisko na Hałę Gasienicową i do Czerwonego Stawu, budując niemałą sensację. Działając lat później, 18 marca 1902, Fischer, w towarzystwie Barabasa i J. Kulifarskiego, wyszedł na nartach na Przełęcz pod Kopą Kondracką — pierwsza wycieczka granitowa odbyła na nartach. Szusów i krystałów uczył samego Mariusza Żaruskiego. Przez wiele lat piastował funkcję prezesa krakowskiego Tatrzańskiego Towarzystwa Narciarzy, istniejącego aż do wybuchu II wojny. Kim był jeszcze, czego nie próbował? Automobilizmem. Jako jeden z pierwszych, na własną prośbę został skierowany do wojskowej szkoły lotniczej w Fischlamie, a po jej ukończeniu wstąpił w szeregi Haliczczaków i jako lotnik wrócił do wolnej Polski...

gdę, podróżując do wybrzeży morskich, nie trzeba już było wędrować przez pół Europy — wciąż pełną młodzieńczej wreszty, Fischer jął przemysliwać o prawdziwym jachcie i prawdziwych rejsach pod biało-czerwoną banderą. Dziwny przypadek sprawił, iż dwaj ludzie, których uważa się do dziś za twórców tatrzańskiego narciarstwa — Żaruski i Fischer — niemal jednocześnie i niezależnie od siebie pracować zaczęli nad dyscypliną tak bardzo odmienną — nad jachtownictwem morskim. Obaj przystąpili do tego w krótkim czasie po odyskaniu niepodległości, lecz w jakże różny sposób. Żaruski, wówczas już generał WP, nieustraszonego organizator i społecznik, podjął próbę stworzenia podwalin zorganizowanego sportu żeglarskiego. Indywidualista Fischer przystąpił do działania na mniejszą skalę, za to nieco „po kupiecku”. Ponieważ marzyło mu się posiadanie własnego jachtu, a była to impreza, nawet jak na jego możliwości finansowe, dość kosztowna — zaczął od poszukiwania współników, z którymi mógłby zrealizować swe zamierzenia. Po przez redakcję „Morza” udało mu się nawiązać kontakt z dr. Czesławem Czarnowskim z Wilna, człowiekiem o podobnych zainteresowaniach, gotowym bez wahania przystąpić do spółki. Powstała w ten sposób 18-osobowa spółka krakowsko-wileńska, dysponująca kapitałem potrzebnym na zakup w którymś z zagranicznych portów używanego jachtu. Cieżar poszukiwania odpowiedniej jednostki, a także całą stronę finansową przedsięwzięcia wziął na siebie najlepiej do tego predestynowany Fischer. Spółka zawiązała się w lutym 1924 roku, zaś każdy z udziałowców zasilil ją sporym kapitałem 1000 zł (wg wartości z lat trzydziestych). Jesienią tego roku

J. J. Fischer rozpoczął penetrację portów brytyjskich i skandynawskich, gdzie spodziewał się być przeprowadzić korzystną transakcję.

Došlo do niej jednak dopiero wiosną 1925 roku w duńskim porcie Nyborg, nad Wielkim Beltiem. Po nieudanej próbie zakupu jachtu „Bakchus”, Fischer wyszukał w Nyborgu niezbyt zniszczony i stosunkowo tani, 13-metrowy jacht o nazwie „Carmen”. Odpowiadał on w pełni jego wymaganiom, toteż umowa sprzedażna zawarta została „od ręki”. Wysłana depesza już po kilku dniach sprawdziła do Danii dwóch współudziałowców spółki, którzy wraz z Fischerem i jego synem, Józefem, mieli stanowiąc załogę jachtu w jego rejsie do Polski. Gorzej jednak przedstawiała się sprawa zapłaty za zakupioną jednostkę. Wysłannik spółki nie dysponował gotówką, zaś pieniądze z Polski, których wysłania żądał w depeszy, wciąż nie nadchodzili. Ponieważ skrupulatni Duńczycy poczuli obawę się, by „niewypłacalni” Polacy nie czmychnęli — Fischer zdecydował się skorzystać z oferty pożyczki, jaką przedstawił mu ówczesny poseł RP w Kopenhage, Rozwadowski. Spłacony jacht 6 maja 1925 roku przepłynął z Nyborg do Kopenhagi, gdzie załoga poczyniła ostatecznie przygotowania do powrotu, wyczekując jednocześnie z niecierpliwością na pieniądze. Nadeszły one w połowie maja — dług został spłacony i „Carmen” bez przeszkód opuścić mogła duński port. 16 maja 1925 roku, w obecności posła Rozwadowskiego, jako oficjalnego przedstawiciela władz Rzeczypospolitej, załoga wciągnęła na maszt biało-czerwoną banderę. Tego samego dnia jacht „Carmen”, pod dowództwem Jana Józefa Fischera, z pięciuosobową załogą nie pokładzie,

Jan Józef Fischer

taternik, narciarz, żeglarz

skierował się z Kopenhagi na pełne morze, ku brzegom Polski. Czterech płynących nim Polaków wspomagał duński bosman, Buk-sborn. Po czterech dniach żeglugi, 20 maja, „Carmen” stanęła przy nabrzeżu portu gdańskiego. Był to pierwszy pełnomorski rejs jachtu pod polską banderą. W kilka tygodni później, na pokładzie „Witczka” w swój rejs wypłynął Mariusz Żaruski.

Po przybyciu do Gdańska jacht pozostawiono w tym porcie, zaś „świeżo upieczony” kapitan jachtowy J. J. Fischer wrócił do Krakowa. Zjawił się jednak nad morzem jeszcze w tym samym sezonie, by w towarzystwie dwóch przyjaciół, członków Oddziału Wioślarskiego Sokola z Krakowa, odbyć krótką, dwudniową wycieczkę po Zatoce Puckiej i Gdańskiej (24—26 września 1925 r.). W następnym roku „Carmen” pod komendą Fischera popłynęła w swój najdłuższy rejs, którego celem były porty Skandynawii. Podczas trwającej ponad miesiąc podróży (12 czerwca—18 lipca 1926 r.) załoga złożona z Fischera, dwóch jego synów w wieku 17 i 19 lat, dr. F. Hłaski z Warszawy oraz 50-letniego rybaka z Gdyni, który pełnił obowiązki bosmana zwiędziła porty Kopenhagi, Göteborga, Oslo, a także kilka pomniejszych. Łącznie przebyło około półtora tysiąca mil morskich. Jak wspominał sam Fischer — widok jachtu z biało-czerwonymi proporcami niemal we wszystkich odwiedzianych portach budził niemałą sensację. Szczególnie dotyczyło to Norwegii, w której polscy żeglarze nigdy dotąd nie bywali.

Po rejsie w roku 1926 niezadowolony kupiec podjął żywą akcję, propagując żeglarstwo morskie przede wszystkim na terenie rodzinnego miasta. Wielokrotnie wystąpił z odczytami, w których relacjonował swą podróż, a które niewątpliwie w wielu — szczególnie młodych — słuchaczach rozbu-

dziły chęć pójścia w jego ślady. Tekst odczytu wygłoszonego 15 listopada 1926 roku w siedzibie Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Krakowie opublikowany został, nakładem krakowskiej Księgarni Geograficznej „Orbis” w roku 1927, pod tytułem: „1500 mil łodzią żaglową”. Druga żeglarska książka Fischera wyszła w roku 1931 w wydawnictwie Gebethnera i Wolfa. Był to tomik wspomnień z rejsów w latach 1925—1930, zatytułowany: „Pod żaglami”. Prócz odczytów i publikacji J. J. Fischer wspierał też finansowo Fundusz Komitetu Floty Narodowej oraz sekcje żeglarskie i wioślarskie AZS-ów: krakowskiego i warszawskiego, z którymi był związany już to osobiście, już to przez swych przyjaciół.

W roku 1930 nastąpił ostatni znaczący epizod w morskiej działalności naszego bohatera. Istniejąca od ponad pięciu lat spółka współwłaścicieli „Carmen” postanowiła nabyć nowy, większy jacht. „Carmen” została sprzedana, zaś wyszukanie jej następcy poruczone oczywiście Fischerowi. Tym razem poszukiwania nie trwały długo. Pod koniec czerwca 1930 roku zakupił w Szczecinie niemiecki jacht „Heimat”, o długości 16,5 m i wyporności 30 t. Wyremontowany i przygotowany do żeglugi w stołecznej szczecińskiej, nazwany został imieniem wziętym z literatury, z Sienkiewiczowskich „Kryżaków” — za zgodą wszystkich współwłaścicieli jeszcze w Szczecinie nazwano go „Jurandem”. 28 lipca 1930 roku „Jurand” z doposażeniem zwierzchnią trzyosobową załogą (Fischer i dwóch bezrobotnych marynarzy niemieckich) opuścił Szczecin i po trzech dniach zawinął do portu wojennego w Gdyni-Oksywiu. Jak się miało okazać po latach, zakup „Juranda” był najbardziej udaną transakcją handlową dokonaną przez kupca Fischera.

Latem 1930 właśnie on, jako pierwszy ze współudziałowców „Juranda”, wypłynął nim na wody Bałtyku. Tym razem celem wyprawy była Szwecja, gdzie polskie jachty nie były już nowością. Zwiedzono Sztokholm, Kalmar i Visby. Rejs trwał dwa tygodnie i w zasadzie był ostatnią większą podróżą żeglarską. W późniejszych latach „Jurandem” opiekowali się inni, znacznie młodszy uczestnicy spółki. Jej twórca jednakże, mimo dość zaawansowanego wieku, nadal żywo współdziałał w jej istnieniu, głównie wspomagając swych przyjaciół materialem. Często jeszcze bywał też na wybrzeżu, a także w umiarkowanych od lat Tatrach. I nie przeszkadzało mu to, iż patrząc na fale Bałtyku przebiegał myślą białe polacie tatrzańskich dolin, a odpoczywając po narciarskich wędrowkach — wyminał brzyzi plany morskiej wokół burt „Carmen”. Dwóm żywiołom swego życia pozostał równie wierny do końca.

Wybuch II wojny światowej zastał go w Krakowie. Nastąpił nacisk hitlerowskiego terroru. Z każdym niemal dniem zmniejszało się tak liczne przecież grono przyjaciół pana Jana. Prof. Michał Siedlecki, współtowarzysz jego tatrzańskich wspinaczek i adriatyckich rejsów, zginął w 1940 roku w Sachsenhausen. Mariusz Żaruski zmarł z dala od Tatr i Bałtyku. Odeszło wielu innych. Wreszcie 26 czerwca 1942 roku, jak na straszną ironię, niemal dokładnie w rocznicę rejsu, który przyniósł mu sławę — Jan Józef Fischer został aresztowany przez gestapo. 10 września tego samego roku 69-letni pierwszy narciarz tatrzański i pierwszy polski żeglarz zmarł w obozie oświęcimskim.

GRZEGORZ NIEWIADOMY

23

Tytuł publikacji: Przekrój. 1985, nr 2087 (9 VI)

Właściciel oryginału: <http://www.przekroj.pl>; Wydawnictwo Przekrój Sp. z o.o.; Wojewódzka Biblioteka Publiczna w Krakowie
Ta publikacja została pobrana ze stron Małopolskiej Biblioteki Cyfrowej (<http://mbc.malopolska.pl/>).