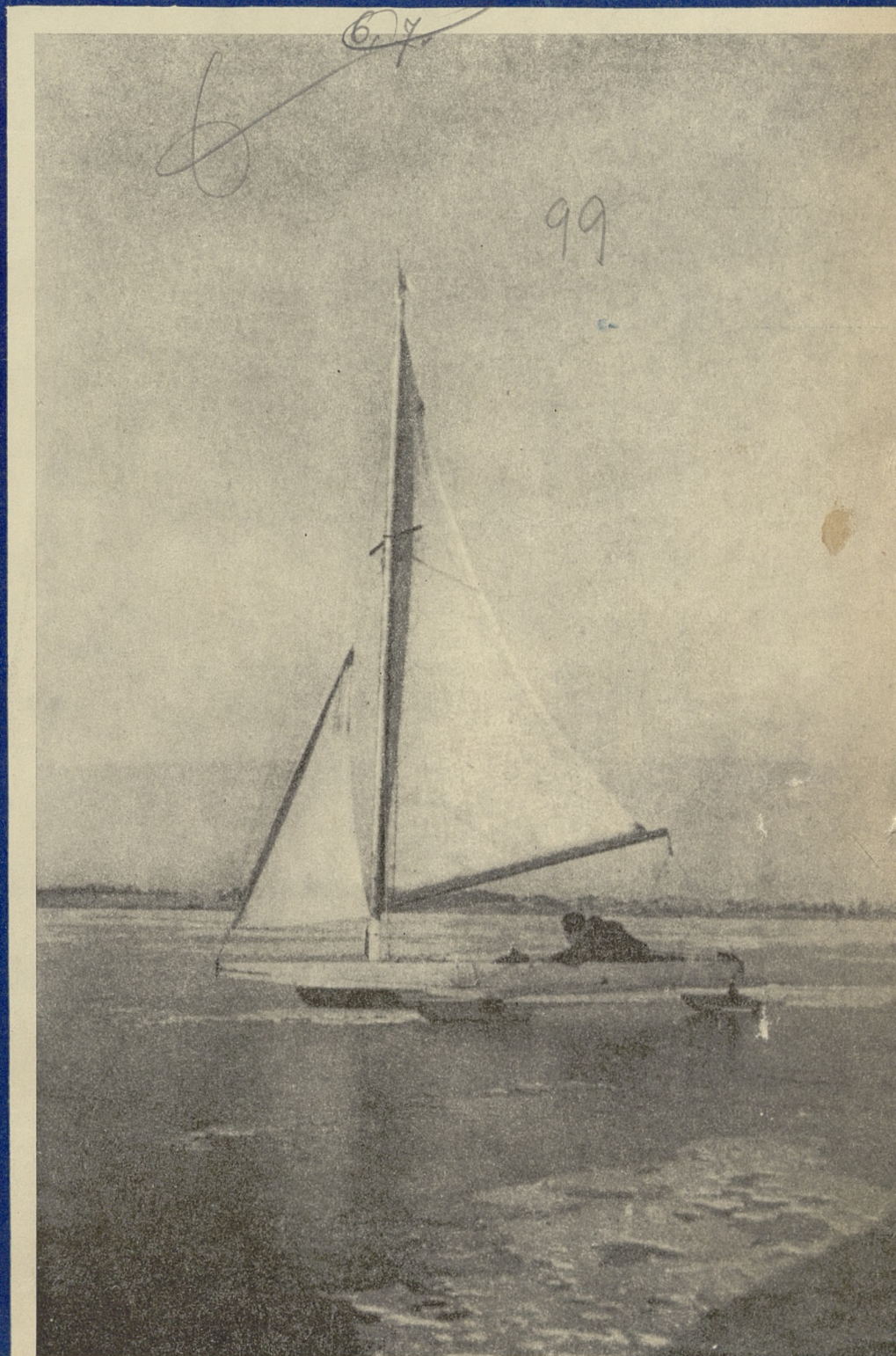


szkwał

magazyn morski



DRUKARNIA KRAJOWA

WARSZAWA

CHŁODNA 44

TELEF. 588.70

WYKONYWA: MIESIĘCZNIKI, TYGODNIKI,
POWIEŚCI, BROSZURY, ILUSTRACJE,
AFISZE ORAZ WSZELKIE INNE ROBOTY
W ZAKRES DUKARSTWA WCHODZĄCE

CENY NISKIE

STARANNE WYKONANIE

SZKWAŁ

magazyn morski

rok III

nr 1

stycz. —

— luty

1935 r

piętnaście lat!

6425
III
CZASOP.
3 (1935)

Biblioteka Jagiellońska



1003046771

Stoimy w przededniu piętnastolecia odzyskania morza. Z dumą będziemy przeżywać radość z wielkiego dorobku naszego życia niepodległego.

Tylko piętnaście lat!

Wystarczyło jednak, aby na puste wybrzeże morskie przenieść część polskiego czynu, stworzyć własny port, zaludnić pusty brzeg — i rozpocząć wielki pochód ku potędze Polski

Praca nad polskim wybrzeżem dopiero się rozpoczęła. Dotychczasowy dorobek — to tylko pewne fundamenty, na których ma się oprzeć właściwa, gromadna praca Narodu.

Dzielo budowania Polski na morzu ma się stać przede wszystkim udziałem polskiej młodzieży.

Jej wielki zapal twórczy, jej entuzjazm i pragnienie czynu znajdzie właściwy wyraz na tym odcinku naszego życia państwowego.

Dlatego piętnastolecie odzyskania morza będzie apelem, zwołującym całą polską młodzież do twórczego czynu budowania potęgi Polski, i własnej przyszłości na skrawku naszego wybrzeża.



fragment końcowy odczytu pana min. inż. e. kwiatkowskiego

„Dwa elementy wypełniają całkowicie, bez reszty, życie człowieka i życie społeczeństw; są to: rzeczy i zjawiska, materja i ruch, fizjologja i historia.

Ciała fizyczne dostrzegamy przy pomocy naszych zmysłów w formie ciągłej, choć składają się one z luźnych drobin, atomów czyli elektronów. Zjawiska historyczne chwytamy i poznajemy odwrotnie w ich atomach i drobinach, w elementach różnych, pozornie oderwanych od siebie, choć struktura ich jest ciągła.

W obu wypadkach aparaty sygnalizacyjne w świadomości ludzkiej są niedoskonałe. W jednym wypadku uchodzą naszej uwagi elementy zbyt małe i zbyt skoncentrowane w czasie i przestrzeni, w drugim gubimy się wobec zjawisk rozproszonych w czasie, lecz ciągłych, rozgrywających się nieraz na przestrzeni kilku wieków, z których wchłaniamy w siebie tylko zjawiska ułamkowe i fragmentaryczne.

Polityka morska — to typowy przykład pracy, rozgrywającej się na przestrzeni wieków i licznych generacyj. W naszym charakterze narodowym tkwi i dziś wiele za-

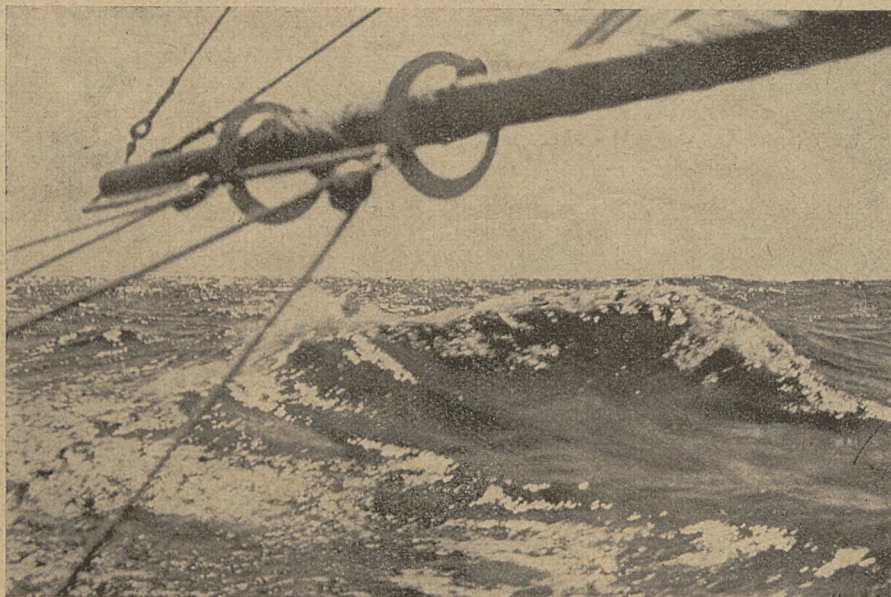
let i błędów z naszej przeszłości. Kto nie dostrzega ciągłości praw i obowiązków narodu, ten nie jest w stanie rozwiązywać skutecznie i pozytywnie polityki morskiej, której fale są dłuższe niż okres życia człowieka.

W dawnej Polsce zagadnienie polityki morskiej było zawsze związane z pojedynczymi ludźmi. Dlatego wyładowywała się ona tylko we fragmentach i ginęła wraz z człowiekiem.

Byłoby czczą i bezwartościową ambicją spotęgować współcześnie jakikolwiek szczegół polityki morskiej w Polsce, choćby posiadał on tyle uroku, co współczesna Gdynia.

Dziś zagadnienie wyzyskania trzeciego powrotu Polski nad Bałtyk musi się stać zagadnieniem zasadniczym. Ono ma tworzyć samo rusztowanie, sam stos pacierzowy programowej polityki gospodarczej państwa ze wszystkimi konsekwencjami politycznymi, ekonomicznymi, komunikacyjnymi i społecznymi. Dlatego dziś i na przyszłość musi stać za tą polityką cały *Naród*“!

morze warunkuje nie tylko potęgę narodu, lecz i jego wolność



dziewiąta fala

foto I. wileżyński



Mo•rze-po•ty-ko•lonie

zapomniany bohater

Została po nim legenda: kilka tomów powieści i rytmów, wzrok ciekawie rzucony i marzenia artystów, poszukiwaczy dziwnych, niejasnych charakterów — nigdy nierozwiązalnych zagadek. Do dziś błąka się na progach pamięci, jak wieczność dusz starożytnych bohaterów, mgliste wspomnienie, dalekie o półtora wieku przeszłości. W historii zostało kart kilka zapisanej prawdy.

I to ostatnie właśnie szczególnego przydaje uroku zdarzeniom: bo każda przygoda odległa i dawna podwakoć nas zaciekawia: najpierw, gdy ją poznajemy; potem, gdy wnikamy, że to tak było — naprawdę. Dopiero wtedy treść nabiera ciała, barwy, półcieni, zaczyna żyć i mówić swoim własnym jakimś językiem: wrzaskiem małp, uciekającym dudnieniem zatrzymanych dzwonów, groźnym milczeniem świątyni induskiej, gdzie czas skamieniał na żrenicach Sziwy i stanął. Dopiero wtedy zatoki i lądy przestają być symbolami z atlasów, kiedy uda nam się wyobrazić i widzieć, jak słońce świeci, pali, na piaszczystych wybrzeżach, jak wiatr gorący piaski niesie od pustyni, jak morze w ciszy gładkiem lustrem stanęło bez oddechu w parne dni okolic Panamy, — że to gdzieś jest — istnieje. Że ten nasz „Dar Pomorza“, który latem wyruszył z Gdyni, aniedawno u brzegów Galapagos zarzucił kotwicę i znów wyszedł pod żagle na Spokojny Ocean, zawinie może kiedyś rzeczywiście do onych dziesięciu mitycznych wysp pod Wiatrami i poniesie go dalej pomyślny wiatr, zwyczajny w tamtych stronach żeglarzom. Ten sam wiatr, który rozwiewa palmy na małej Huahive.

A teraz wróćmy do naszego bohatera.

Nazywał się Maurycy August hr. Beniowski, urodzony na Węgrzech. Starosta polski, konfederat Barski. zuchwały generał, zesłaniec z rozkazu Imperatorowej i samowolny gubernator Kamczackiej gubernji — życie i świat wielkimi przemierzył krokami, tysiącem awantur zasłynął, wkońcu, uznany dzięki świadectwu jakiejś nawpół obłąkanej murzynki, synem córki Wielkiego Raminiego, sukcesorem władzy czarnych królów, naj-

wyższym władcą — Ampansakaabą Madagaskaru, zginął wywleczony za włosy przez francuskich żołnierzy z fortu gdzie się był okopał, a murzyni zbiegli po pierwszym wystrzale.

Kto ciekaw wszystkich jego przygód, niech szuka gdzieindziej. Zobaczmy Beniowskiego na wojnie w bitwach, w niewoli, na Syberji, w Paryżu, w Anglii, w Ameryce, dojrzy jego regiment, pionierów francuskich faktoryj i fortów, wyniszczony zabójczym klimatem



uśmiech słońca

foto jerzy solak

blot Tamatawy, zarazą i zdradą tubylczych wojowniczych plemion, — ja zrobię go kapitanem okrętu i popłyniemy, jak tylko lody odtają, z ośnieżonej i mroźnej Kamczatki do ujścia rzeki mandarynów — Su-Kiang.

Co roku latem „Św. Piotr i Paweł“, piękny trzymasztowiec, odbywał rejsy między Ochockiem, a portami Kamczackiego półwyspu. I tak zrzadka do najdalszych osiedli docierała władza cesarszej, pieczęcie, rozkazy, z workami mąki, gorzalką i konwojem zesłańców; potem złomy lodu zamykały drogę na długie miesiące zimy, ograniczały świat.

Takim to zwykłym sposobem znalazł się Beniowski skazaniec z towarzyszami na pokładzie „Św. Piotra i Pawła“.

Niedaleko ujechali od brzegu, kiedy silny sztorm nadbiegł, a jak mówi pamiętnik: „kapitan ze wszystkimi majtkami, dzień cały na pijaństwie strawiwszy, bez zmysłów prawie leżał“. Komendą zajął się wówczas Beniowski, już doświadczony żeglarz, który jeszcze w Rzeczypospolitej jakiś dziwny pociąg do morza poczuł (jako prosty marynarz zaciągnął się na statki, pływał do Anglii, Holandji, powierzano mu nawet ster większych okrętów i zamierzał właśnie odbyć podróż do Indyj, gdy przyszła wieść o zawiązaniu Konfederacji i wzywali go do szeregów przyjaciele). Teraz nadeszła wspaniała okazja opanowania okrętu, lecz, niestety, wiatr w tak gwałtowną burzę się zamienił, że należało wprawdzie pomyśleć o własnym ocaleniu. Potem minęła burzliwa pogoda — na pokładzie leżał grot-masztp połamany — została załoga, 43-ch marynarzy.

To było ich pierwsze poznanie, kapitana i okrętu. Okręt należał do wielkiego Rosyjskiego Cesarstwa, hrabia był niewolnikiem, ale wierzył w wolność i powrót.

Minęła zima na odciętej od świata Kamczatce.

Beniowski uknuł spisek; powiodło się: był u władzy. W połowie maja załadował na okręt „Św. Piotra i Pawła“ 95-ciu towarzyszy (w tem 9 kobiet), amunicję, żywność, ładunek cennych futer, i podniesiono kotwicę. Był to bodaj pierwszy okręt, który pod banderą Rzeczypospolitej Polskiej, wypłynąwszy z portu Bolszaja, długo żeglował i błądził po morzach Beringa, Japońskim, Chińskim i na Oceanie. Załoga „Św. Piotra i Pawła“ niezbyt była pewną. Niejeden z nich wolałby do końca życia przetrwać na wygnaniu, niż zaufać wątpliwym ścianom okrętu i własnym siłom na morzu, bo żywiol wody był wtedy jeszcze zbyt obcy i wrogi — dostępny śniadkom. Ale, że niekażdy pirat mógłby się pochwalić taką, gotową na wszystko kompanją, więc jedną tylko miał hrabia troskę, ilekroć przybijali do brzegów: żeby załoga nie została na lądzie. To też takich zacnych towarzyszy niezwykle uprzejmie przyjął na wyspie Beringa Iwan Ochotyn, który „na morzu robójnictwem się bawiąc“, założył sobie siedlisko na Aleutach, był tam poważany i uznany wodzem przez wyspia-

rzy. Po szeregu honorach ruszyli dalej, a niesforna załoga żaglowca, która dotychczas niewiele miała z morzem od czynienia, uradziła, aby kurs zwrócić na północ i tą drogą szukać przejścia do Europy.

Kapitan musiał się zgodzić — popłynęli, statek uszkodzony przez lody zaczął brać wodę, więc porzucili fantastyczny zamysł i odtąd otaczano kapitana bezwzględny posłuchem. Zmieniwszy kurs na wschód, zawinęli do jakiejś zatoki Alaski, dla naprawy okrętu i żeglowali dalej wzdłuż brzegów i wysp nadbrzeżnych, których ani położenia, ani istnienia nie ukazywały mapy. a nazw uczyli się w niezrozumiałych, miejscowych nareczkach.

Kiedy z wiatrem północno-wschodnim poszli w kierunku Japonji, wybuchł bunt na pokładzie. Jak to zwykle bywa w podobnych wypadkach, wypito baryłki z wódką, a rozbito beczki ze słodką wodą, — w upale zaczęła się śmierć. Szczęśliwie spotkali po drodze bezludną, żyzną wyspę, którą na pamiątkę wyspą Wodną nazwano, wpisując do dziennika jej szerokość i długość.

Pewnej nocy łód ukazał się usiany światłami i otoczyły ich o świcie roje japońskich rybaków. Gościnnie przyjęto okręt „Św. Piotra i Pawła“ w tym kraju, dziwiono się gdy Beniowski oznaczył na podanej mu mapie miejsce, skąd pochodził, tam gdzie już brak było konturów malowidła. Bonzów ujęło przedewszystkiem to, że hrabia z niewoli uszedłszy, tak daleką drogą, uparcie do ojczyzny wracał. Opuścili brzegi Japonji obdarowani hojnie żywnością, wymieniwszy korzystnie na perły i złoto część futer uwiezionych z Kamczatki, chowając cenny dokument, który głosił, że kiedy zechcą, mogą wrócić do Japonji, podczas gdy porty jej były zamknięte dla innych białych przybyszów z Europy.

Ukazał się potem na ich szlaku archipelag Riu-Kiu, w nim jedna z wysp, gdzie przywitali ich niedawno nawróceni, zółci chrześcijanie. Długo tam gościł „Św. Piotr i Paweł“ — bawili się marynarze. Beniowski ożenił się z dziewczyną ślicznej urody, wkońcu obiecał wrócić, założyć osadę na pięknej, beztroskiej wyspie, umowę spisał z brązowym plemieniem i... rozwinęto żagle. Odplynęli nieszczęśliwi, zostało kilku towarzyszy. Niedługo potem przybili do Formozy, czekały na niej Beniowskiego trudy wojenne, bo wdał się w miejscowe zatargi przeciwko Chińczykom i pomógł ich zwyciężyć. Pewnie długo czekał go, a po paru latach opłakiwał czarny król Huapa, sprzymierzeniec, któremu obiecał, że wróci, kolonję swoją założy na wyspie. I to nie były czcze obietnice, wierzył w nie sam Beniowski, roily mu się w głowie plany, które człowiek taki jak on niezawodnie mógł urzeczywistnić.

Trzymali się dalej brzegów kontynentu, stawali w ujściach rzek państwa Żółtego Smoka, żeglowali koło fortec chińskich mandarynów, do ostatniej przystani w ich wspólnej ze „Św. Piotrem i Pawłem“ podróży. Zawinęli do portu Europejskich kompanij handlowych — Hong-

Kongu. Tam sprzedali skrzynie futer i towarzysza przygód — podniszczony żaglowiec.

Dwa najęte francuskie okręty odwiozły ich do Europy.

Wiele państw starało się o zapiski hr. Beniowskiego, chciano je wykraść, wykupić, przekupić towarzyszków, grozili mu więzieniem, ale on miał swoje plany i nadzieje, które bardziej go nęciły, niż dostatnia synekura — stało przed nim otwarte morze.

Dziś wiele się zmieniło na świecie, na biegunie leżą znowu sztandary, skał pilnują łodzie motorowe celników, na wybrzeżach dźwigi wyrosły i żelbetowe ściany, bosi murzyn wypełniać każe długi kwestjonariusz, — jednak nowoczesny „Czeluskin“ zapchał się na północ i stanął rozbity, zniszczony wyrokiem przyrody i wiatr urywa nieraz stalowe kotwice okrętów, a ten, kto długim, zuchwałym rejsem odpłynie — zda egzamin i da sobie radę już na każdym kontynencie. Zaczyna się

martwota ciszy

Wiatr zginął, odleciał, roztopił się w kotle przestrzeni.

Żagle zamary — obwisłe faldy płacht zastygły. Czekają. — Upał.

Słońce rozsiewa białe strugi spiekoty.

Przerażający blask.

Zaczerwienione, zmęczone oczy wachtowego przebiegają widnokrag.

Nic. — Ani chmurki, ani wiatru, ani fali, ani szmeru.

Cisza.

Lśni lustrzana tafla morza.

Leniwy, zmordowany beczynnością spokój. —

Z czeluści luku wychyliła się głowa kapitana.

Wielka, okrągła kropla potu schwytała strzep słonecznego promienia — zabłysła — i stoczyła się wolno z czoła przez policzek — na wargi.

Blask zalanego słońcem morza uderzył w siwe oczy i zmużył powieki.

Za spuszczonej rzesz rzucił badawcze spojrzenie. — Przez chwilę błądził w pustkowiu widnokregu i wrócił na pokład. —

Na białych zwojach przesuszanych żagli leżał wachtowy. — Zławało się, śpi. —

Brwi kapitana zsunęły się, przybliżyły, tworząc na czole trzy wąskie ostro zarysowane bruzdy — podszedł bliżej.

Z fald rozrzuconego na pokładzie motyla dochodził cichy szep.

Wachtowy nie spał. — Spieczone wargi poruszały się wolno. Sylaba za sylabą, słowo, za słowem, wędrowała melancholijnie śpiącą przestrzeń prośba — modlitwa.

O wiatr i ruch, — o ożywienie tej bezkresnej gładi, — o rzeźwy chłód i bryzg roztrzępanego pióropusza fali. O walkę i zmaganie, — która jest szczęściem. O szum kołysanego morza, — które jest życiem. —

Prosił już nie o wiatr, lecz o wicher, huragan, o ciężkie godziny sztormowej wachty, byle wyrwać jacht i siebie z tej tępej rozpaczki bezruchu. — Byle naprzód iść, naprzód żeglować i trzymać kurs — na cel.

zawsze tak samo, — najpierw na Bałtyku smukły jacht Was poniesie latem i żagle w niewprawnych rękach rwać się będą na wietrze jak pierze, — poczęstujecie Szwedów mocnym alkoholem i róże oglądać będziecie przy starym zamku Visby, aż kiedyś.. rano.. pobiegniecie po portowym molo, odrzucać cumy — to będzie Wasz „KLAR“.

S. Kuczewski.



akademicki związek morski

projekt organizacji sekcji handlowo-morskich przy oddziałach a. z. m. - u

Dotychczasowa trzyletnia działalność Akademickiego Związku Morskiego R. P. przez swe Oddziały w poszczególnych środowiskach akademickich, dowiodła, że pierwszy krok w zdobyciu popularności na terenie akademickim został zrobiony.

Przez doroczne obozy morskie oraz przez pracę zimową Oddziałów w zakresie teoretycznego i praktycznego szkolenia żeglarskiego, potrafililiśmy zainteresować naszą akcją znaczne ilości młodzieży studjującej na wyższych uczelniach. Ilość ta w grudniu ubiegłego roku wynosiła około 800 osób.

Oblicze sportowe naszej organizacji zarysowało się wyraźnie w okresie ubiegłym. Sport żeglarski pozostanie nadal tą niebywałą atrakcją, przyciągającą i wykazującą jednocześnie wspaniałe walory, kształcące charaktery ludzkie. Dzięki społecznemu traktowaniu sportu, nabiera on w AZM. szczególnego zabarwienia.

Następnym etapem pracy organizacyjnej musi być przeprowadzenie propagandy naszych hasel zasadniczych, dążących do szerokiego zainteresowania młodzieży akademickiej sprawami MORZA, wskazania ogromnych korzyści i możliwości związanych z posiadaniem morza. Otworzenie oczu na nowe tereny pracy przyszłych młodych fachowców. Wpływanie na tok studiów przez podsuwanie nowych specjalności, niespotykanych dotychczas w życiu naszym, a wypływających z faktu przemiany naszej psychiki narodowej z lądowej—na morską.

W celu ujednostajnienia poczynań poszczególnych Oddziałów winna być przeprowadzona organizacja Sekcji Handlowo-Morskich, podporządkowanych w pracy programowej odpowiedniemu referatowi tych spraw w Zarządzie Głównym.

Sekcje Handlowo-Morskie przy Oddziałach winny szczegółowo przepracować zagadnienia związane z naszym obecnym stanem gospodarczym i z naszą polityką morską.

Poruszane tematy muszą być ujęte z punktu widzenia zainteresowań poszczególnych zawodów i specjalności, z wykazaniem, że morze daje realne możliwości bez względu na obrany obecnie kierunek studiów i przyszły zawód.

Program pracy Sekcji w ciągu roku powinien mniej więcej wyglądać następująco:

1. Cykl referatów o charakterze ogólnym. Referaty w sposób jasny ująć powinny najistotniejsze zagadnienia, związane z ogólnym państwowym programem morskim. Przeznaczone będą dla nowoprzyjętych

członków i traktowane jako pewne „ABC” z zakresu Sekcji. Wygłaszane będą w pewnych określonych odstępach czasu przez prelegentów z pośród bardziej wyrobionych członków Oddziału.

2. Cykl odczytów, przeznaczonych dla szerokiej rzeszy młodzieży akademickiej. Odczyty te spełniać będą rolę propagandową i dlatego muszą być urządzane na terenie poszczególnych wyższych uczelni. Tematem będą ważne i aktualne, a związane zainteresowaniami Sekcji, wydarzenia w naszym życiu na morzu. Jako prelegentów należy w tym wypadku zapraszać siły fachowe — specjalistów z danej dziedziny.

3. Cykl zebrań dyskusyjnych, organizacyjnych w ramach i na terenie Oddziału. Zebrania będą się powtarzały w odstępach stałych, na przykład co tydzień. Tematem tych zebrań będą przejawy naszej ekspansji morskiej, przyszłe możliwości zawodowe i podobne zagadnienia. Znajdą tam także z poczynaniami zagranicznych organizacji analogicznych do AZM.

4. Rozpisywanie konkursów na prace fachowe z uwzględnieniem wszelkich możliwych specjalności, związanych z morzem. Konkursy takie powinny być dostępne dla każdego słuchacza jednej z wyższych uczelni.

5. Organizowanie kursów prelegentów, którzyby pracę AZM poprowadzili na terenie szkół średnich, a w przyszłości stabiliby się kadrą nowych działaczy społecznych w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

6. Organizowanie kursów języków obcych, bezwzględnie potrzebnych w przyszłym zawodzie.

7. Organizowanie bibliotek i czytelni pism fachowych.

8. Nawiązanie łączności z osobami oraz organizacjami społecznymi, interesującymi się sprawami morza. Szczególniej należy uwzględnić ścisłą współpracę z Ligą Morską i Kolonjalną.

Roczne programy pracy muszą być każdorazowo opracowane i zgłoszone w określonym terminie przez nowoobranego Zarząd Oddziałów Zarządowi Głównemu. Szczegółowe kalendarzyki odczytów i zebrań winny być podawane do wiadomości członków Oddziałów na pewien okres czasu naprzód.

W szczególności materiałem opracowywanym przez Sekcje winny być problemy niżej wyszczególnione.

Rozbudowa naszych portów i powiązanie ich z wnętrzem kraju liniami kolejowymi, szosami, drogami wodnymi i liniami lotniczymi.

Rozbudowa linii żeglugowych, łączących Gdynię i Gdańsk ze światem.

Powstanie własnych potężnych przedsiębiorstw okrętowych, opartych na własnym przemyśle budowy okrętów w Gdyni.

Powstanie dużych towarzystw handlowych, opartych na polskim kapitale prywatnym i polskim fachowym materiale ludzkim.

Powstanie nowych gałęzi przemysłu w Gdyni, jak przemysł hutniczy, rybny, spożywczy i inne.

Powstanie nowoczesnego miasta Gdyni z najnowszymi zdobyczami techniki w dziedzinie urządzeń miejskich.

Organizacja światowych portów i światowego handlu morskiego. Polityka taryfowa, celna i podatkowa. Zagadnienie transportu. Wolne strefy.

Ustawodawstwo morskie. Zagadnienia społeczne i społeczne w życiu portów i marynarki handlowej.

Rybołówstwo morskie. Budowa portów rybackich. Budowa kutrów i sprzętu rybackiego. Spółdzielnie rybackie.

Szkolnictwo zawodowe. Utworzenie wyższej uczelni handlu morskiego w Gdyni oraz odpowiednich katedr, wiążących się z dziedzinami pracy na morzu i nad morzem, na istniejących uczelniach w kraju.

Problem umiędzynarodowienia turystyki na naszym wybrzeżu i idąca z tem konieczność racjonalnego zabudowania wybrzeża.

Zagadnienia Gdańska. Znaczenie Gdańska polityczne i gospodarcze. Żywioł polski w Gdańsku.

Uświadomienie społeczeństwa o wrogu propagandzie Niemiec przeciw naszemu stanowi posiadania nad Bałtykiem. Poznanie naszych praw do Pomorza. Poznanie historii Pomorza i Prus Wschodnich.

Specjalnym działem prac Sekcji winna być propaganda hasel, głoszonych przez Fundusz Obrony Morskiej. W związku z tem Sekcja otoczy specjalną opieką zbierką pieniężną na FOM, przeprowadzaną na terenie Oddziału.

Członkowie Sekcji muszą zilacować sobie sprawę z konieczności posiadania Marynarki Wojennej, z roli, jaką ona odgrywa u innych narodów i jakie korzyści te narody jej posiadaniu zawiadzają.

Przepracowane muszą być także zagadnienia budowy okrętów wojennych w kraju.

W celu bardziej żywotnego ujęcia spraw poruszanych we wszystkich działach, konieczne będzie dokładne poznanie historii rozwoju potęg morskich Anglii, Stanów Zjednoczonych, Japonii, Niemiec i inn. Szczególna uwaga musi być poświę-

cona rozwojowi handlu morskiego, oraz marynarki wojennej i handlowej Niemiec.

W celu podkreślenia głębszych założeń AZM, należy przeprowadzić w Oddziałach przymus należenia do jednej z dwóch Sekcyj pracy zasadniczej Organizacji.

W toku pracy kierownicy poszczególnych działów winni pamiętać, że Organizacja tego rodzaju, jak AZM, o nowych, dotychczas niespotykanych celach, jest tworem czysto nowoczesnym i każda praca podejmowana w niej musi się odznaczać

realnością przedsięwziętych zamierzeń. Ostateczny cel naszych doraźnych borykań jest jeszcze niewidzialny. Walczymy o lepsze jutro Polski, i to nas powinno w pracy codziennej podtrzymywać i podnosić.

Wacław Iwanowski.

o oblicze ideowe a.z.m.-u

Spotykany w Polsce luksus form organizacyjnych społeczeństwa nie ominął i terenu młodzieżowego. Nic dziwnego, że każda nowa formacja organizacyjna, powstająca na tym czy innym odcinku życia zbiorowego, napotyka w pierwszej chwili na mniej, lub więcej uzasadnione obojętne ustosunkowanie się całości.

Organizacja, która przewyciężyła nawet nieufność, powstałą z chwilą powołania jej do życia, która, mimo obojętnego stanowiska w stosunku do niej, wykazuje ustawiczne tendencje rozwojowe, jest potrzebna. Rozwój jej jest najlepszym dowodem, że nie została ona powołana do spełnienia tylko doraźnych potrzeb chwili dzisiejszej, lecz, że wyrosła z odczucia rzeczywistości polskiej. Powstanie jej stało się żywym wyrazem potrzeb, wysuniętych przez rzeczywistość.

I Akademicki Związek Morski był traktowany początkowo jako jeden z przejawów panoszącego się luksusu form organizowania. Stopniowo i systematycznie prowadzone prace nad skierowaniem zainteresowań młodzieży akademickiej ku zagadnieniu morskim, polityce na tym odcinku życia państwowego, wydały niezawodnie już swe rezultaty. Przystąpił A. Z. M. do pracy nie z szumnym programem, deklamacją, a z głębokim przeświadczeniem konieczności pracy realizacyjnej na morskim odcinku życia Państwa Dziś, po trzech latach istnienia, legitymując się zupełnie konkretnym dorobkiem organizacyjnym, Związek ma prawo, a nawet i obowiązek dać wyraz zewnętrzny swych tendencji i zamierzeń przyszłościowych.

Mowa tu oczywiście o tem, co się nazywa obliczem ideowym organizacji. Wbrew przekonaniom o sportowym wyłącznie charakterze organizacji, śmiało można stwierdzić, że takim on nie jest. Przeciż szczycili się, i słusznie, inicjatorzy i założyciele Związku powołaniem do życia nowego typu organizacyjnego, jakim miał stać się, i stał się rzeczywiście, Akademicki Związek Morski. Typ organizacji określono jako *i d e o w o - s p o r t o w y*. Sport stał się nie czynnikiem, decydującym o charakterze Związku, a jedynie pomocniczym w zrealizowaniu założeń bardziej rozległych. Dużo już mówiono na temat projektów deklaracji ideowej Związku. Wydaje mi się, że z jednej strony zbyt ograniczono charakter organizacji jako powołanej jedynie do realizacyjnej pracy morskiej, a z drugiej, pod wpływem, zresztą, prądów ideowych, nurtujących wśród młodego pokolenia polskiego, zbyt naginano i naciągano ideę i cele Związku do tej, czy innej ideologii reprezentowanej przez jej wyznawców. Stanowisko drugie zwłaszcza jest z gruntu fałszywe. Nie może stać się Związek platformą oddziaływania ideowego jakiegokolwiek grupy ideowo-politycznej młodzieży.

Należałoby zdefiniować ściśle charakter i cel Związku. Ten punkt wyjścia jest rzeczą najbardziej istotną dla oblicza organizacji. Wyrósł A. Z. M. z rzeczywistości polskiej. W jakiegokolwiek dziedzinie życia zbiorowego przeprowadzona analiza rzeczywistości, nie skłania już dziś nikogo do pozytywnego ustosunkowania się do tego wszystkiego, co nas otacza. Młode pokolenie Polski stawia sobie za cel takie zorganizowanie rzeczywistości, któreby dawało gwarancję wszechpotężnego rozwoju Państwa. I, abstrahując w tej chwili od problemu wysunięcia tych, czy innych recept ustrojowych, na wielość których cierpi polska rzeczywistość, analizując całość zagadnień życia społeczno-państwowego, dojdziemy do jednego niewątpliwie wniosku, jaki nam siłą się nasuwa, że jed-

nak w najmniejszym stopniu nie uzdrowią sytuacji najlepsze recepty, gdy brak jest twórców budowania potęgi Narodu i Państwa. Człowiek staje się wszędzie zagadnieniem centralnem. Stąd ten problem wychowania stanie się problemem głównym. Oczywiście determinuje on w sposób aż nazbyt wyraźny charakter organizacji i jej rolę. *Akademicki Związek Morski, zmierzający ku rozbudowie Narodu, zorganizowanego w Państwo, przez tworzenie ideału wychowawczego jednostki, pozostającej w służbie gromady zbiorowej, staje się organizacją wychowawczą młodego pokolenia polskiego.*

A. Z. M. i nadal winien bezwątpienia pozostać organizacją całkowicie niezależną i apolityczną. Niemniej jednak analizując, jak już wspomniałem, rzeczywistość polską wogóle, nie możemy pozytywnie ustosunkować się do dzisiejszych objawów chaosu zupełnie niesłychanego, znamionującego się jaskrawą niesprawiedliwością. I znów, na konkretnym odcinku naszej pracy wysuwając zagadnienia morskie z punktu widzenia dobra ogólnego, widzimy aż nadto wyraźnie, że jedynie nieliczna dziś warstwa społeczeństwa korzysta z tych wszystkich dobrodziejstw, jakie daje dostęp do morza, dobrodziejstw, które przecież winny służyć ogółowi.

Najbardziej konstruktywne warstwy narodu nie mają dziś możliwości nietylko korzystania z morza, ale nawet związania się z niem. Szczególnie problem drugi jest specjalnie istotny z punktu widzenia utrzymania posiadania dostępu do morza. Nie trzeba, zdaje się, udowadniać już obecnie, że jedynym miernikiem wartości jednostki jest jej praca na rzecz ogółu. Stąd też hasło *udostępnienia płynących z morza korzyści, polskim warstwom pracującym, stanowiącym przeważającą większość społeczeństwa, winno stać się hasłem naczelnem organizacji.*

Ujmując z tego punktu widzenia charakter i rolę Związku, stwierdzamy, że AZM. jest organizacją ideową.

I wreszcie czynnik sportowy. Spełniając rolę jedynie organizacji sportowej, AZM nie miałby racji bytu. Z tego zresztą, co napisano poprzednio, jasnym jest, że sport „azetemowy” staje się bardzo ważnym czynnikiem wychowawczym, czynnikiem społecznym. Sport w naszym rozumieniu to nie jakaś specjalizacja, rekordomanja; sport to czynnik kształcenia charakteru, kształcenia jednostki, rozwoju jej tężyzny. Dlatego też *postulat masowości sportu, udostępnienie wszystkich niezaprzechonych jego korzyści, najszerszym masom społecznym, staje się postulatem zasadniczym.*

To byłyby trzy główne elementy składowe charakteru organizacji. Oczywiście, myśli tu zarysowane składają się jedynie na trzon zasadniczy ideologii „azetemowej”. Chodziło tylko o jak najbardziej ogólne sprecyzowanie charakteru organizacji i roli, jaką sobie wytycza w budowie Państwa na odcinku morskim. Rzeczą Zjazdu będzie niewątpliwie rozszerzenie tych podstawowych założeń.

Niejednego może zdziwić brak poruszonych aktualnych i zupełnie konkretnych zagadnień morskich. Są jednak sprawy, wchodzące w zakres programu morskiego, który może być opracowywany na podstawie wytycznych ideowych. Nie należy wątpić, że Akademicki Związek Morski, po zbudowaniu podstawowego kośćca ideowego, poprowadzi młodzież w kierunku rozwoju młodej polskiej myśli morskiej, w kierunku tworzenia szeroko zakrojonego programu morskiego.

Wacław Perzyński.

n a d s p o r t y

Ci wszyscy, którzy interesują się bliżej losami polskiego żeglarstwa sportowego, mogli zauważyć, że mniej więcej od dwóch lat polski świat żeglarski podlega poważnym przeobrażeniom i wstrząsom.

Podczas gdy dawniej ten nieliczny, objęty błogą zgodą światek składał się prawie wyłącznie ze starszych panów — w latach ostatnich wtargnęła doń gwałtownie i masowo młodzież.

I, jak zwykle, gdy młodzież dochodzi do głosu — prysła zgoda, a zarysowujące się coraz bardziej rozbieżności przeradzały się w zasadniczą walkę dwóch światopoglądów. Przedmiotem tej walki stało się pojmowanie istoty żeglarstwa i właściwej dla sportu jego struktury organizacyjnej.

Podczas gdy jedna ze stron walczących obstaje za koniecznością pośpiesznego zcentralizowania żeglarstwa na zasadach przyjętych już dla innych gałęzi sportowych — strona druga, reprezentowana przez młodzież, przeciwstawia się temu, żądając, by żeglarstwo, ze względu na jego specjalne walory społeczne, traktowane było specyficznie, i by ster ogólnej działalności



jacht i szkuner

foto I. wieleżyński

propagandowo-żeglarskiej spoczywał nie w rękach organizacji ściśle sportowo-przyjemnościowych (klubów), lecz ideowych, zwłaszcza tych, które za cel postawiły sobie budowanie wspól z Ligą Morską i Kolonialną polskiej potęgi na morzu. W związku z tą walką światopoglądów wydaje się celowem jasne sprecyzowanie stanowiska, jakie wśród sportów należy się żeglarstwu pod względem jego użyteczności społecznej.

Pomimo, iż wszystkie, uprawiane przez współczesną ludzkość, niezwykle liczne gałęzie sportowe posiadają jedno wspólne i doniosłe znaczenie czynnika, ratującego gatunek ludzki przed degeneracją fizyczną to jednak różnice, zachodzące pomiędzy poszczególnymi rodzajami sportów, w ich ogólnej użyteczności społecznej, są bardzo głębokie i rozległe.

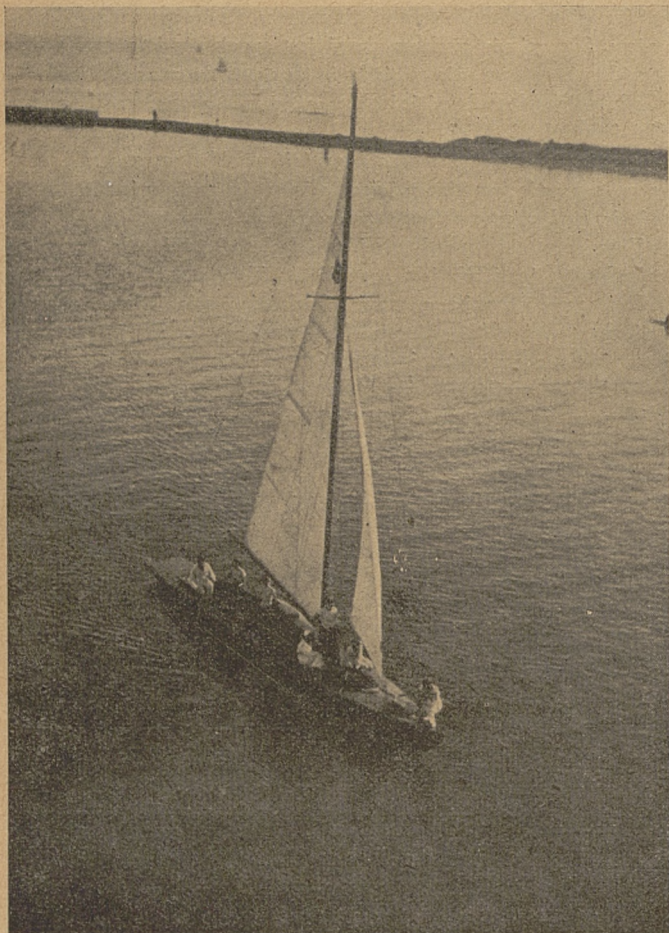
Ocena pod tym względem nie jest rzeczą łatwą i wymaga stosowania różnorodnych kryterjów.

Podczas gdy sporty t. zw. typowe służą całkowicie i wyłącznie celowi zasadniczemu, to jest kulturze fizycznej, — istnieje szereg odmian sportów, które obok spełnienia roli czynnika wychowania fizycznego, prowadzą także pracę nad zaspokojeniem pozasportowych potrzeb człowieka, względnie społeczeństw, przewyższające swą doniosłością nieraz znacznie cel, od którego swą nominalną przynależność do sportu wyprowadzają.

To wszystko dowodzi, że w sportach, obok zróżnicowania pod względem stopnia doskonałości, z jaką poszczególne gałęzie służą wychowaniu fizycznemu, istnieje także podział innego rodzaju, oparty o kryteria pozasportowej użyteczności społecznej.

Nadto przy społecznej ocenie sportów ważne jest uwzględnić naturalne warunki poszczególnych rodzajów sportów do upowszechnienia się, czyli ich siłę atrakcyjną i taniść, a także wpływ, jaki posiadać mogą na doskonalenie się duchowe człowieka.

Przy zastosowaniu wszystkich powyższych kryterjów dojść można do wyeliminowania naczelnej pod wzglę-



szkolenie na „poświście”

foto jerzy solak

dem użyteczności społecznej grupy nad sportów — odgrywających we współczesnym życiu doniosłą ogólnokulturalną rolę.



ostatnie przygotowania do odjazdu na „swaróżyca”

foto I. Wieleżyński

Do kategorii nad sportów zaliczają się przede wszystkim te sporty, których uprawianie związane jest z umiejętnościami o dużym praktycznym znaczeniu, wymagającymi, poza sprawnością fizyczną również dużej wiedzy i inteligencji, a także te sporty, które równocześnie ułatwiają społeczeństwu osiągnięcie konkretnych i zasadniczych celów.

Czołowe miejsce wśród nad sportów należy się niewątpliwie lotnictwu. W bliskim zaś odeń sąsiedztwie, i przytem także blisko z niem spokrewnione naukowo, stoi żeglarstwo, występujące w trzech zasadniczych postaciach to jest jako żeglarstwo wodne, żeglarstwo lodowe i szybownictwo. Oba te tytany-sporty, poza tem, że krzewią tężyznę fizyczną w najdoskonalszym stopniu, że oddziałują jak najdoskonalej na stronę duchową człowieka, wyrabiając w nim hart i zdobywczość, że są niezwykle atrakcyjne — odgrywają równocześnie znamienne rolę czynnika, przyspieszającego postęp w zakresie ujarznienia przez człowieka sił przyrody.

Adepci tych nad sportów, będąc związani wspólnotą tak ważkich zainteresowań i umiłowań, tworzą z sobą coś w rodzaju powszechnego uniwersytetu, w którym permanentnie trwają: proces upowszechniania się zdobyczy naukowych, oraz gromadny wysilek poznawczy nad odsłanianiem tajemnic przyrody.

Stawiając żeglarstwo w jednym szeregu z lotnictwem, nie popełniamy bynajmniej przesady. Prawda, że żeglarstwo ustępuje lotnictwu pod względem swej zastosowalności praktycznej i roli jako czynnika postępu naukowego. Jednakże, uwzględniając wielką i niezwykle aktualną potrzebę naszego kraju do uzyskania należnego nam znaczenia międzynarodowego na morzu, oraz naturalne możliwości żeglarstwa do odegrania w tem ważnej roli, czynnika, przebudowującego najsukuczniej psychikę narodu z lądowej w morską — stwier-

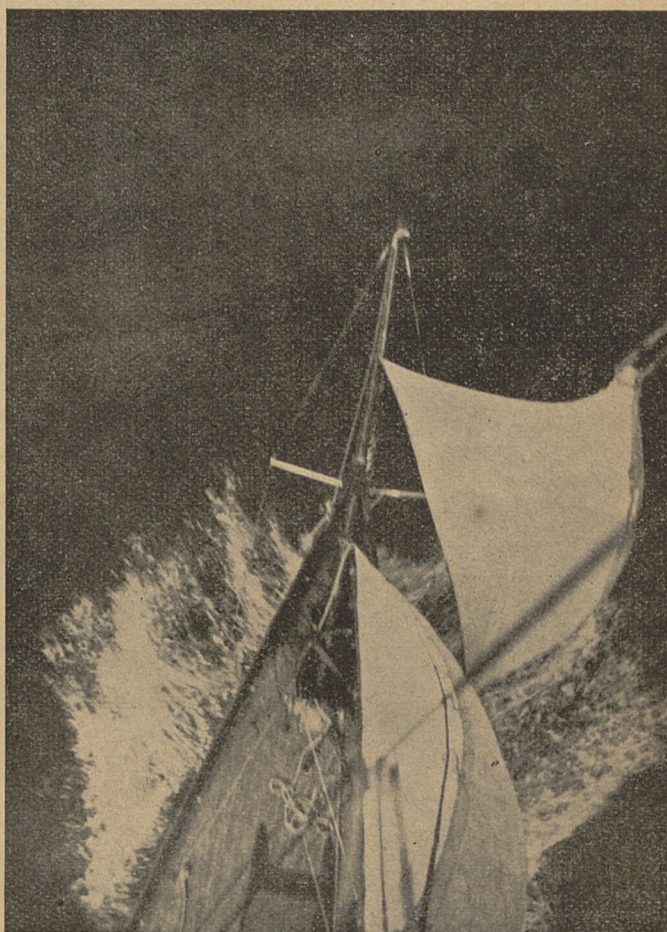
dzić wypadnie, że dla naszego społeczeństwa i obecnej chwili żeglarstwo traktować winniśmy jako sport wyższej użyteczności społecznej czyli nad sport.

Stąd jasno wynika, że znaczenie społeczne żeglarstwa jest zbyt ważne, aby rozwój jego pozostawiony mógł być naturalnemu biegowi, w którym kierownictwo sprawowałyby organizacje o charakterze klubów przyjemnościowo - sportowych.

Jest to jedna z głoszonych przesłanek, dla których powstały organizacje o typie ideowo - sportowym jak Akademicki Związek Morski R. P. i Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich.

Z przesłanki tej wypływa również ważka dla obu tych organizacji przestroga, aby kultywując żeglarstwo, nie poddawały się równocześnie tendencjom do przyjemnościowego tylko traktowania sprawy, to jest ograniczania się wyłącznie do krzątania okolo własnych wygod i korzystaniu z urządzeń żeglarskich, i nie tracily przez to swego charakteru społecznego.

Olgiert Jabłoński



Sztagsle

foto Jerzy Solak

z praktyki jachtsmena

żeglarstwo na lodzie

Nazbyt krótki w naszych warunkach klimatycznych okres, nadający się do uprawiania sportowego żeglarstwa wodnego, jest wysoce niewystarczający dla zaspokojenia pragnień i potrzeb tych wszystkich, którzy raz i zwykle na zawsze ulegli niewysłowionemu urokowi tego sportu.

Zdobywcze umysły żeglarzy, pracując oddawna nad wytworzeniem możliwości do przedłużenia, wbrew ograniczeniom ze strony przyrody, sezonu żeglarskiego na cały rok — wytworzyły nową i niezwykle frapującą formę tego sportu w postaci żeglarstwa na lodzie.

Zastosowanie żagla do sań lodowych o dużej poprzecznej stateczności (szerokości) dało pod tym względem jak najlepsze wyniki.

Powstał jacht lodowy, zwany także hojerem (buoerem), zachował większość właściwości żaglówki wodnej, przytem zaspakaja w znacznie doskonalszym stopniu potrze-

bę nowoczesnego człowieka do pożerania kilometrów.

Niczym białe ptaki fruują oskrzydłone sanie po tafli lodowej, osiągając z łatwością sto i więcej kilometrów na godz.

Poza arcywspaniałym wrażeniem, jakie żeglarstwo na lodzie dostarcza swym adeptom, posiada ono także duże znaczenie praktyczne.

Dzięki temu, że przy pomykaniu po lodzie wszelkie nieznaczne nawet ulepszenia w dostosowaniu żagli do warunków aerodynamicznych dają o wiele efektywniejsze wyniki, niż to samo ma miejsce w żeglarstwie wodnym — rola sportu tego jako krzewiciela wiedzy, związanej z ruchem w powietrzu, jest specjalnie duża. Uwzględniając nadto niesłychaną wprost atrakcyjność sportu tego przy stosunkowo niskich kosztach, dochodzimy do wniosku, że ta nowa u nas gałąź sportowa zasługuje najbardziej na rozpowszechnienie i poparcie.

Pomimo, iż u nas, w Polsce, sport ten stawia pierwsze kroki, jest on wogóle dostatecznie stary. Kolebką sportu tego była Szwecja wespół z krajami bałtyckimi, zwłaszcza Estonją, gdzie przed 50 laty sport ten był stosunkowo rozpowszechniony.

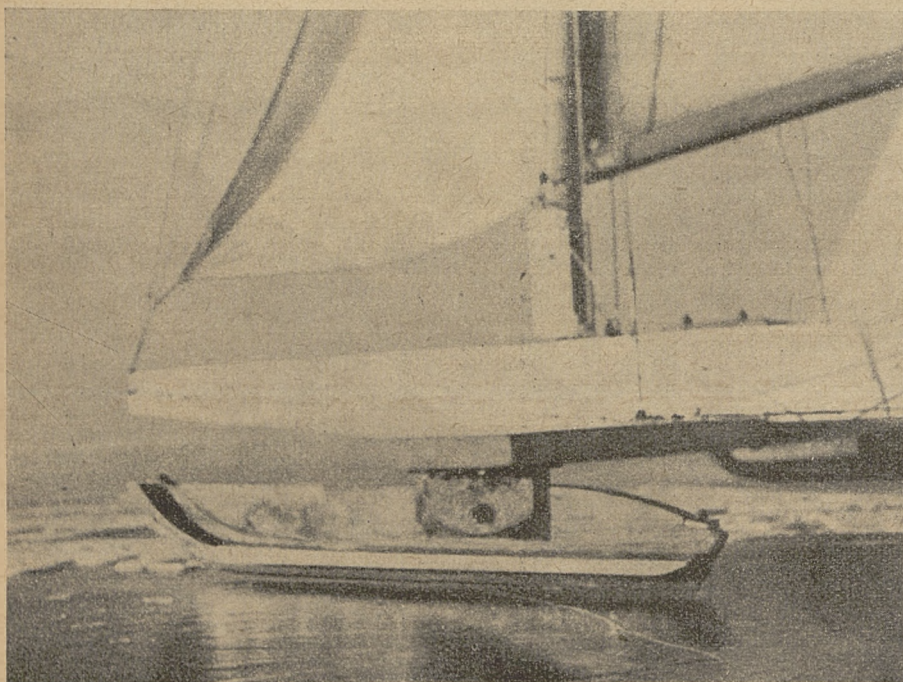
Na widownię jednak międzynarodową żeglarstwo lodowe wysunęło się dopiero po wojnie, odkąd datuje się również gwałtowny wzrost zainteresowania się tym sportem we wszystkich krajach z Niemcami i Stanami Zjednoczonymi A. P. na czele.

Pierwsze regaty międzynarodowe odbyły się wprawdzie jeszcze w r. 1912/13 w Szwecji, były to jednak zawody pomiędzy dwoma krajami: Szwecją i przedstawicielami obecnej Łotwy. Wskutek wojny rozgrywanie zawodów tych uległo przerwie i dopiero od r. 1924 odbywać się zaczęły coroczne międzynarodowe regularne regaty, przeważnie w Rydze.

Jeśli chodzi o sam wygląd hojera, to, na przestrzeni od początków tego wieku do chwili obecnej, odbył on szybką i gruntowną ewolucję.

Pierwotne jachty lodowe budowane były niezwykle prosto. Żagle do nich brane były z reguły od żaglówek. Ponieważ dla przewyciężenia znacznego tarcia powstałego przy ruchu bardzo prymitywnych wówczas płóz, potrzeba było dużej siły — hojery te nosić musiały bardzo znaczne w stosunku do współczesnych ożaglowanie, wynoszące conajmniej 40 m², a dochodzące czasem do 80 m². Szybkość tych hojerów, pomimo dość znacznej powierzchni ożaglowania nie przekraczała zwykle 70 klm. na godzinę, co w stosunku do rozwijanych obecnie szybkości (do 120 klm. na godzinę) jest bardzo mało.

Sezasem poczęto coraz baczniejszą zwracać uwagę na precyzję wykonania płóz, jak i na dostosowanie żagli do pracy przy tak znacznych szybkościach, przy których odchylenie się wiatru pozornego od rzeczywistego osiąga bardzo znaczne wartości kątowe.



jacht lodowy

foto o. jabłoński

Bojery, zaprojektowane przez O. Jabłońskiego dla odbytego w roku bieżącym pierwszego w Polsce kursu powszechnego żeglarstwa na lodzie na jez. Narocz, organizowanego przez AZM. Sprawdzeniem jakości bojerów tych było zajęcie przez AZM I-go miejsca w regatach z dnia 3.I. Zamieszczone niżej rysunki wraz z detalami, redakcja „Szkwału“ dostarcza za zwrotem kosztów własnych.

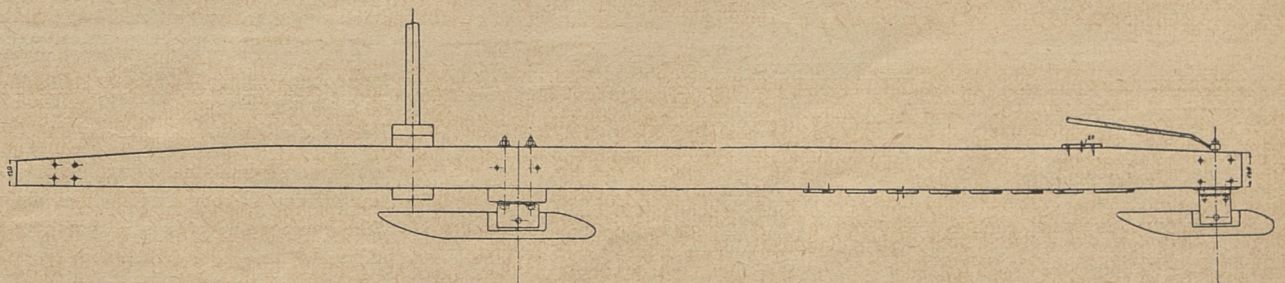
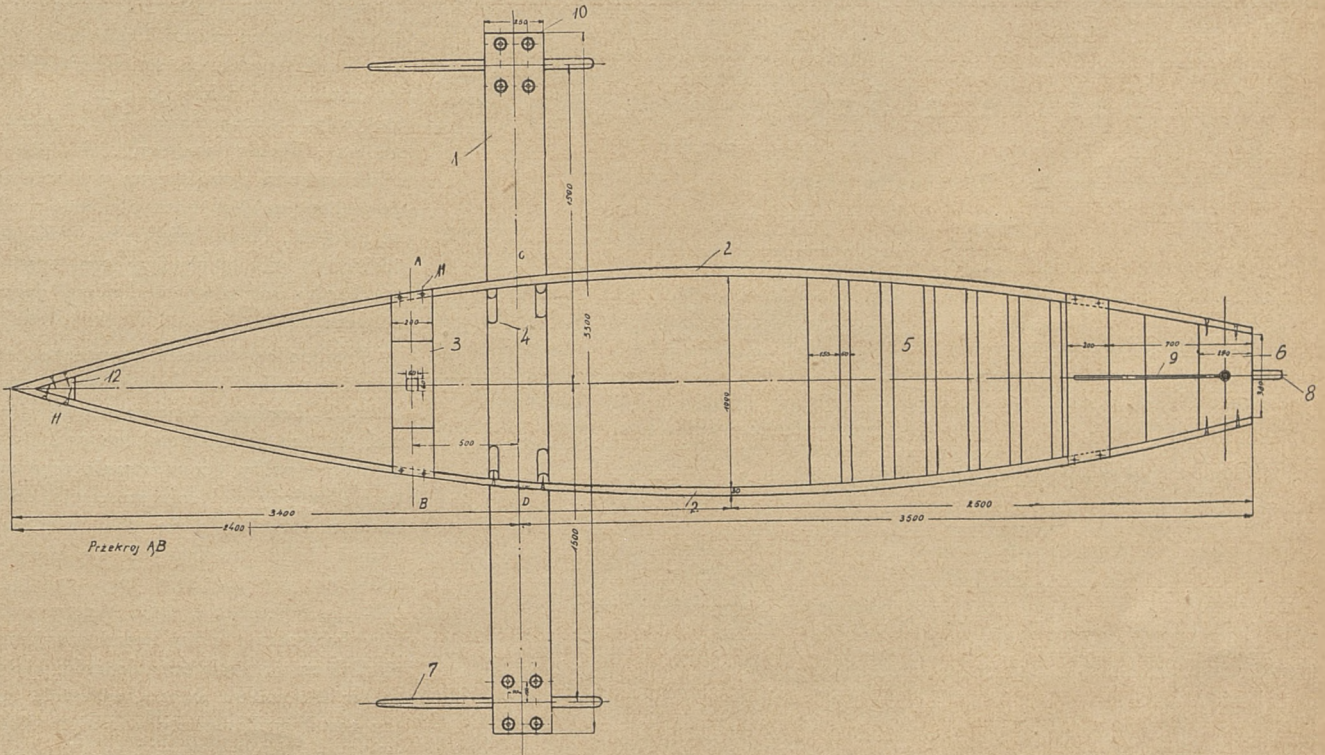
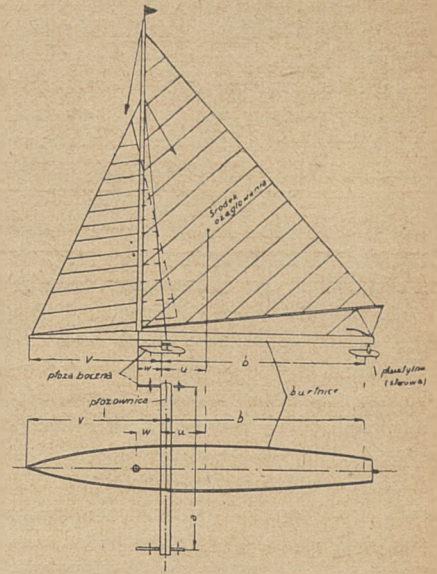
Schematy dla dostosowania wymiarów sań do wielkości żagla

Oznaczenia: F—powierzchnia żagla w mtr.²
 U—odległość pozioma od środka ożaglowania do środka długości roboczej płóz bocznych.

$$a \cong \sqrt{F} \text{ i } b = 1,1a$$

Uwaga: Przy ożaglowaniu specjalnie wąskiem i wysokim a należy zwiększyć o 10% V i W należy tak zwiększyć by $u \cong \frac{1}{4} b$.

Szczegóły ożaglowania takie same, jak przy łodziach żaglowych.



- | | | | | | |
|-----------------------|----------------|-----------------------|------------|----------------------------|--------------|
| 1. Płozownica | 1 sosna 250x60 | 5. Podłoga i ławeczki | — sosna | 9. Rumpel sterowy | 1 żelazo/dąb |
| 2. Burtnice | 1 sosna 200x30 | 6. Traniec | 1 dąb | 11. Śruby z nakr. i podkł. | 12 żel. |
| 3. Zamocowanie masztu | 1 sosna | 7. Płozy boczne | | 11 Wkręty | |
| 4. Kątnice | 4 dąb | 8. Płozą sterową | 1 stal/dąb | 12. Wypełniacz | |

Współczesny bojer, będąc zbudowany bardzo lekko i mocno, posiada finezyjnie wykonane płozy, zmniejszające tarcie o lód do minimum.

Jeśli chodzi o ożaglowanie, to w modyfikacjach, którym stałe ulegało, na uwagę zasługuje wprowadzenie masztów o aerodynamicznych przekrojach i przytem obracalnych dookoła swych osi pionowych wraz z ruchami bomu. Ze stosowanego poprzednio ożaglowania słup-gafflowego przeszło się definitywnie do typów kat-marconi (jeden żagiel działa najsprawniej), przychem żaglom nadawać się począł specyficzne, dostosowane do małych kątów natarcia wiatru pozornego, wybrzuszenie, coraz mniejszą po linii bomu szerokość, a przez stosowanie licznych, przebiegających przez całą szerokość żagla, listw drewnianych—żagle nabrały cech sztywnej powierzchni oporowej. Uzyskane w ten sposób ulepszenia w działaniu żagli były tak znaczne, że powierzchnia ożaglowania mogła być zredukowana kilkakrotnie bez uszczerbku dla znacznie wyższej, niż uprzednio szybkości.

Współczesny, najbardziej rozpowszechniony typ bojera posiada np. tylko 15 m² żagla.

Międzynarodowe centrum dla żeglarstwa lodowego buduje się obecnie w Rydze. Wobec rosnącego zainteresowania się tym sportem Europy Zach., a nieposiadającej nb. warunków klimatycznych do uprawiania tego sportu u siebie, istnieją możliwości odebrania Łotwie dotychczasowego monopolu.

Wśród licznych względów przemawiających za potrzebą jak najpośpieszniejszego spopularyzowania w Polsce tak niezwykle pięknego i pożytecznego sportu, na uwagę zasługują następujące:

Pod względem warunków klimatycznych jesteśmy z Łotwą w jednakowej sytuacji; nasze jeziora na Wileńszczyźnie stanowią wspaniały teren do rozwoju tego rodzaju sportu. Posiadamy obok tego pewną wyższość warunków naturalnych nad krajami północno-bałtyckimi, gdyż znajdujemy się w bliższym sąsiedztwie krajów zachodnio-europejskich, a przytem kraj nasz posiada dla zagranicznych turystów-

ów-sportowców znacznie większą atrakcyjność niż kraje północno-bałtyckie. Korzyści, jakie moglibyśmy osiągnąć ze stworzenia u siebie centrum międzynarodowego dla sportu bojerowego, są aż nazbyt oczywiste. Wystarczy przypomnieć, że wydajemy znaczne fundusze na reklamowanie zagranicą Polski, jako kraju sportów zimowych. Nie ulega wątpliwości, że należyte zorganizowanie u siebie żeglarstwa lodowego przyniosłoby pod tym względem skutek bardziej realny. Drugim niezmiernie ważnym względem, przemawiającym za rozpowszechnieniem żeglarstwa lodowego, jest to, że przez zainteresowanie się sportem bojerowym wzrosłoby także zainteresowanie społeczeństwa żeglarstwem wodnym, co jest jednym z bardzo ważnych problemów życia młodzieży.

Umożliwienie korzystania z żeglarstwa lodowego tym, którzy sport ten uprawiali już na wodzie, stanowi środek do pogłębienia w nich ogólnych znajomości żeglarskich, zwłaszcza w zakresie teorii.

Fakt, że dla żeglarstwa lodowego najlepsze w Polsce warunki naturalne posiada Wileńszczyzna ze swymi wspaniałymi jeziorami, jest także jednym z ważkich motywów, przemawiających za postawioną tezą. Wiemy wszyscy, jak pięknym i jak zarazem opuszczonym pod względem gospodarczym jest nasz północno-wschodni zakątek. Przez racjonalną rozbudowę żeglarstwa zimowego kraj ten uzyskałby tak bardzo potrzebny dla niego zastrzyk odżywczy.

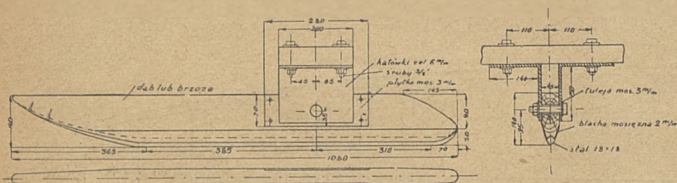
Pomimo oczywistości powyższych argumentów, nie byliśmy dotychczas świadkami żadnych bardziej zdecydowanych poczynań na tem polu. Spotykane tu i ówdzie oderwane próby organizowania tego sportu nie zyskały głębszego znaczenia, zwykle bowiem ograniczyły się do nielicznych grup ludzi troszczących się nietylko o właściwą popularyzację tego sportu, ile tylko o zapewnienie sobie samym warunków korzystania z tej nowej przyjemności. Tak miały się rzeczy do roku bieżącego, w którym na szerszą widownię sport ten został wydzwignięty staraniem Akademickiego Związku Morskiego. Z właściwą sobie żywiołowością zabrał się A.Z.M. do dzieła pomimo braku środków, i zrealizował w okresie minionych ferij świątecznych pierwszy w Polsce Powszechny Kurs Żeglarstwa Lodowego.

Kurs odbył się na największym w Polsce jeziorze Narocz i wypadł znakomicie. Bliższe szczegóły o kursie tym czytelnicy „Szkwału” znajdą na innym miejscu. Wyrażam przekonanie, że kurs ten stanie się trwałym fundamentem dalszego racjonalnego rozwoju i rozpowszechniania tego sportu w Polsce.

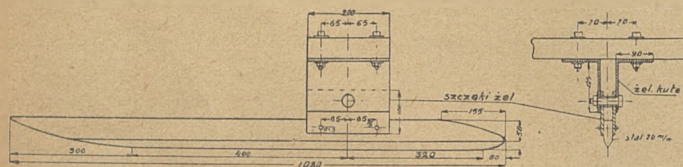
Ojot

detale płóz

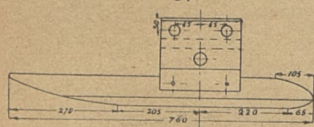
Płozy typu Nr. 1 (drewniane, okute).



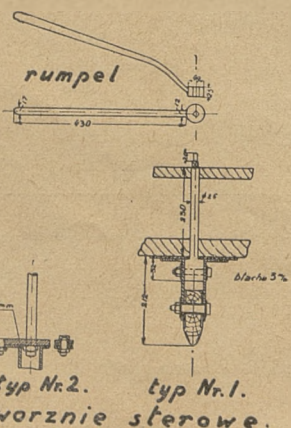
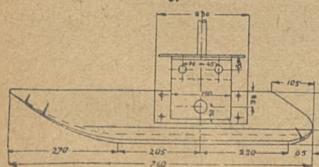
Płozy typu Nr. 2 (stalowe).



Płozka sterowa typu Nr. 2.



Płozka sterowa typu Nr. 1.



typ Nr. 2. typ Nr. 1.
swornie sterowe.

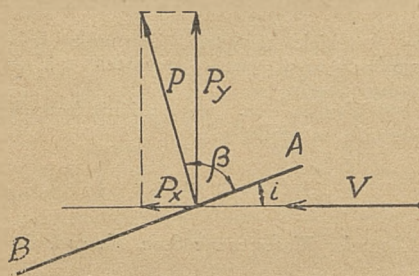
dlaczego ślizg lodowy biegnie prędzej od wiatru?

Wiedzą wszyscy, że to jest prawda. Stwierdzono ten „cudowny” fakt również podczas ostatniego obozu A.Z.M. nad Naroczem, gdzie osiągane szybkości niewiele odbiegały od 100 km/godz., gdy przeciętny wiatr zimowy w Polsce rzadko przekracza 50 km/godz.

Zajmiemy się bliżej wytłumaczeniem tego faktu.

Ponieważ ślizgi lodowe rozwijają duże prędkości, zjawiska im towarzyszące zbliżone są do zjawisk, występujących przy samolotach, które są dokładnie zbadane przez doświadczenia i prace teoretyczne w aerodynamice. Tam więc przedewszystkiem sięgamy po rozwiązanie interesującego nas zagadnienia.

Jeżeli ustawimy płaszczyznę *AB* (rys. 1) w strudze powietrza o prędkości *V*, wystąpi pewna siła *P*, pochodząca od parcia wiatru. Punkt przyłożenia siły znajduje się mniej więcej w odległości jednej trzeciej odcinka *AB* od krawędzi czołowej, kąt zaś β jest nieco mniejszy od 90°. Przyczyny takiego, a nie innego układu, nie są dotychczas dokładnie wyjaśnione. Rys. 1 ilustruje jedynie wynik doświadczeń w tunelu aerodynamicznym.



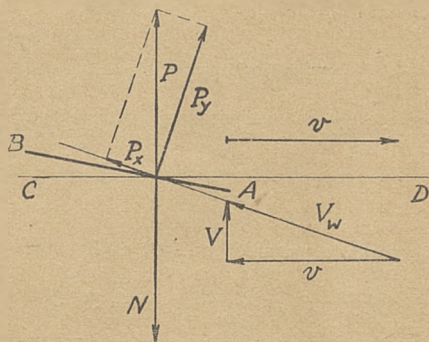
rys. 1.

Wielkość siły *P* jest proporcjonalna do kwadratu prędkości wiatru *V*. Siłę *P* możemy rozłożyć na dwa kierunki, prostopadły do wiatru P_u , oraz zgodny z wiatrem P_x . Należy zwrócić uwagę, że przy małych wartościach kąta *i*, zwanego kątem natarcia, z jakimi przy ślizgach lodowych będziemy mieli do czynienia, składowa P_u wielokrotnie przewyższa składową P_x .

Stosunek tych dwóch wielkości $\frac{P_u}{P_x}$ nazywany w lotnictwie finesse, albo doskonałością aerodynamiczną, odgrywa ważną rolę. W płatach lotniczych dochodzi on do wartości równej 30, a czasami nawet wyżej. Żagiel ślizgu lodowego pracuje podobnie jak skrzydło samolotu i w podobny sposób może być rozpatrywany. Doskonałość jednak żagla nie jest tak wielka, jak korzystnie budowanych płatów. Waha się ona przeciętnie od 2 do 5 przy najlepszym ustawieniu żagla. Z dalszych rozważań wynika, jakie mianowicie ma ona znaczenie.

Rozpatrzmy teraz siły, działające na płaszczyznę (żagiel), poruszającą się w strudze powietrza. Dla uproszczenia początkowego rozmowomianiu założymy że kierunek wiatru *V* jest prostopadły do kierunku ruchu. Nie wchodząc początkowo w przyczyny tego zakładamy, że płat *AB* (Rys. 2) porusza się wzdłuż toru *CD* ru-

chem jednostajnym z prędkością *v*. Według prawa Newtona suma wszystkich sił, działających na płaszczyznę *AB*, musi być



rys. 2.

równa zero. Siła *P*, pochodząca od działania wiatru względnego V_w jest więc prostopadła do toru. Tor daje nam opór *N*, równoważący się *P*. Siłę *P* rozkładamy, jak poprzednio, na dwie składowe, przyjmując za kierunek podstawowy kierunek wiatru względnego. P_x przedstawia opory czołowe płata. Z podobieństwa trójkątów wynika

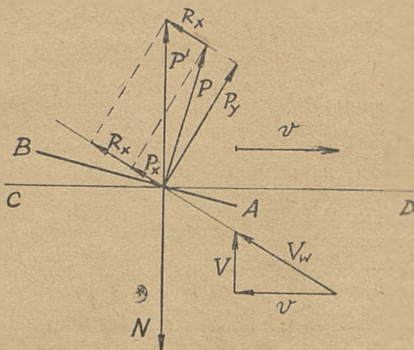
$$\frac{v}{V} = \frac{P_u}{P_x}$$

stąd

$$v = V \frac{P_u}{P_x}$$

Już z tego wzoru widać o ile doskonałość aerodynamiczna pomocna jest w osiągnięciu dużych szybkości.

Jeśli teraz zamiast samego żagla rozpatrzmy ruch kompletnego ślizgu lodowego, układ sił przedstawi się jak na rys. 3.



rys. 3.

Dla uproszczenia pomijamy narazie opór tarcia o lód, ponieważ jest mały w porównaniu do oporów aerodynamicznych. Siła *P* tym razem nie będzie już prostopadła do toru, a to dlatego, że do oporów czołowych żagla P_x dojdą jeszcze opory aerodynamiczne podwozia, takelunku i załogi R_x , które dopiero w sumie z siłą *P* dadzą

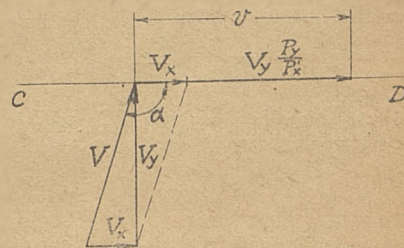
pewną wypadkową P' , prostopadłą do toru, równoważącą się z odporem *N*, pochodzącym od płóz. Gdyby P' nie było prostopadłe do prostej *CD*, układ nie byłby w równowadze — ślizg zwalniałby lub przyspieszał biegu, zależnie od tego, w którą stronę byłoby nachylone P' .

Jak poprzednio, z trójkątów podobnych wynika zależność

$$\frac{v}{V} = \frac{P_u}{P_x + R_x}$$

R_x jest to wielkość tegoż, mniej więcej, rzędu, co P_x . Widzimy z tego, że doskonałość aerodynamiczna całego układu zmniejsza nam nieco, nie w tym jednak stopniu, żeby spadła poniżej jedności; wynosi ona od 1,5 do 3, a nawet więcej. To znaczy, że jadąc prostopadłe do wiatru, możemy osiągnąć prędkości parokrotnie od niego większe.

W praktyce tery ślizgów lodowych przecinają kierunki wiatrów oczywiście nie tylko pod kątem prostym. Rozważymy więc teraz zagadnienie to bardziej ogólnie. Na rys. 4 ślizg porusza się pod



rys. 4.

kątem α do wiatru. Szybkość wiatru *V* rozkładamy na dwa kierunki — prostopadły i równoległy do toru ślizgu *CD*, V_x i V_u . Ponieważ założyliśmy, że tarcie o lód jest równe zero, ślizg, pod wpływem składowej V_x posiada samą szybkość V_x , pod wpływem zaś składowej V_u — szybkość wyrażoną wzorem

$$V_u \cdot \frac{P_u}{P_x}$$

gdzie

$$P_u = P_x + R_x$$

Sumaryczna prędkość ślizgu wyrazi się wzorem

$$v = V_x + V_u \frac{P_u}{P_x}$$

Z rys. 4 widać, że

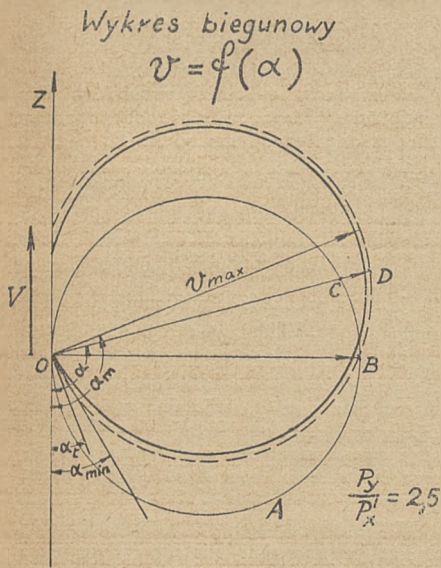
$$V_x = -V \cos \alpha$$

oraz

$$V_u = V \sin \alpha$$

Opierając się na tych zależnościach można przystąpić do zbudowania ogólnego wykresu biegunowego, wykresu prędkości, dla każdego kąta α . Zakładamy tutaj, że $\frac{P_u}{P_x}$ ma wartość stałą, co w praktyce odpowiada najkorzystniejszemu ustawieniu ża-

gła. Zależy owo oczywiście od umiejętności prowadzącego ślizgu.



rys. 5

Oś OZ (rys. 5) odpowiada stałemu kierunkowi wiatru V. Stycznie do niej rysujemy koło A o średnicy

$$OB = V \frac{P_y}{P_x}$$

wówczas dowolny odcinek OC (punkt C na obwodzie koła A) daje nam wartość

$$Vv \frac{P_y}{P_x}$$

pod warunkiem, że ruch ślizgu odbywa się

w kierunku OC, czyli pod kątem α do kierunku wiatru. Odcinek $CD = V_x = -V \cos \alpha$, wobec tego krzywa kreskowana, odpowiada sumarycznym prędkościom ślizgu przy każdym kącie α , bez uwzględnienia jednak tarcia o lód, tak, jak to poprzednio założyliśmy *).

Maksymalną szybkość osiągamy przy kącie α_m , dla którego

$$-\operatorname{tg} \alpha_m = \frac{P_y}{P_x} **)$$

Teoretyczny kąt największej ostrości α_t wyrazi się wzorem

$$\operatorname{tg} \alpha_t = \frac{P'_x}{P_y}$$

co wynika z warunku $v = 0$, czyli

$$\frac{P_y}{P'_x} V \sin \alpha - V \cos \alpha = 0$$

Chcąc uwzględnić stratę szybkości, wskutek tarcia o lód, musimy zwrócić uwagę na istniejącą zależność

$$P_t = k(v^2 - v_{rz}^2)$$

gdzie P_t jest siłą tarcia, skądinąd wyrażoną wzorem

$$P_t = Q\eta$$

Q — ciężar ślizgu, η — współczynnik tarcia, praktycznie niezależny od szybkości.

k — współczynnik proporcjonalności, v_{rz} — prędkość rzeczywista.

Wyrażenie

$$k(v^2 - v_{rz}^2),$$

oznacza pewne parcie dynamiczne, które jest więc praktycznie stałe. Stąd widać, że utrata szybkości $v - v_{rz}$, spowodowana tarcieciem daje się bardziej we znaki przy szybkościach małych.

Krzywa ciągła na Rys. 5 ilustruje prze-

bieg szybkości rzeczywistych ślizgu. Widać, że kąt α_{min} , odpowiadający rzeczywistej największej ostrości jest gorszy od teoretycznego.

Z powyższych rozważań wynika, że najbardziej istotnym warunkiem osiągnięcia dużych prędkości na ślizgach lodowych jest dobry, aerodynamiczny kształt żagla i podwozia.

Żagiel powinien być możliwie wydłużony, o kształcie bermudzkim. Maszt o przekroju kropłowym. Takelunek zredukowany do minimum. Wszystkie części podwozia zaopatrzone w owiewki. Załoga w krytym kadłubie. Gdyby np. tak zbudowany ślizg dorównywał doskonałością aerodynamiczną szybowcom wyczynowym, można byłoby osiągnąć na nim szybkości dwudziestokrotnie (i więcej) większe od szybkości wiatru.

*) Aby udowodnić, że krzywa ta jest kołem, zamieniamy układ biegunowy na prostokątny według wzorów przejścia

$$\begin{aligned} x &= v \cos \alpha \\ y &= v \sin \alpha \end{aligned}$$

wówczas równanie prędkości:

$$v = -V \cos \alpha + \frac{P_y}{P_x} V \sin \alpha$$

przekształci się na równanie, jak poniżej:

$$x^2 + y^2 + Vx - \frac{P_y}{P_x} Vy = 0$$

Jest to, jak wiadomo, równanie koła, przechodzącego przez początek układu współrzędnych.

**) Wynika to, że zróżniczkowanie równania na prędkość

$$\frac{d}{d\alpha} \left[\frac{P_y}{P_x} V \sin \alpha - V \cos \alpha \right] = 0.$$

Aleksander Woroncow i Stan. Kownacki.

zadania żeglarskie (ulożył r. garuga)

zadanie nr. 1 — bojerowe

Na regatach bojerowych trasę biegu wyznaczają — punkt startu, będący również metą, oraz dwa miradory, położone następująco: mirador Nr. 1 w odległości 20 km. od punktu startu w kierunku S.O.; mirador Nr. 2 w odległości 8 km. od Nr. 1 w kierunku N.O. Warunkiem biegu jest ominięcie po zewnętrznej stronie trójkąta wszystkich trzech wyżej wymienionych punktów. Jaką faktyczną trasę musiały przebyć w czasie regat bojery, zakładając, że wiał przytem wiatr o sile 4^o—6^o B, że bojery posiadali normalne dla nich i teoretycznie uzasadnione właściwości, oraz, że trasa przebyta została w rekordowym dla danych warunków czasie.

W rozwiązaniach podawać należy graficzny obraz poszczególnych kursów wraz z ewentualnymi wariantami i wyczerpującą motywacją.

zadanie nr. 2 — z praktyki żeglarza

Znajdując się na pokładzie stosunkowo dużego jachtu żaglowego, pragniemy dobić do dużego rejowca (fregaty), stojącego na otwartej redzie na kotwicy. Stan morza nie stawia ku temu przeszkód, natomiast istnieje obawa, że top masztu jachtowego przewyższa dolne reje fregaty, które, nie będąc przebrasowane w należyty, postojowy sposób, sięgają daleko poza burty swego statku. Jak pomimo to należy skutecznie dobić, nie ryzykując awarją?

zadanie nr. 3 — teoretyczne

Z zapisków, znalezionych w dzienniku okrętowym nowozakupionego jachtu, stwierdzić się udało, że przy sile pozornego wiatru 8^o B \approx 15 m/sek. jacht ten rozwijał następujące szybkości przy kursach względem wiatru pozornego:

3 rumby	6,8 mil/godz.
6 "	16,8 "
10 "	17,7 "
14 "	16,1 "
2,5 "	0 "

Czy z powyższych danych można określić szybkości danego jachtu dla wszelkich kursów względem wiatru rzeczywistego o tej samej sile i jak w tym celu należy postępować?

Do odpowiedzi pożądane jest dołączać ewentualne graficzne obliczenia, które wykonane być muszą tak, by nadawały się do zamieszczenia w „Szkwałie”.

Odpowiedzi należy przysyłać do dnia 20 lutego r. b. pod adresem redakcji „Szkwału”, z dopiskiem „Zadania żeglarskie”.

Za najtrafniejsze rozwiązanie zadania Nr. 3, Redakcja „Szkwału” przewiduje jako nagrodę — 2 wartościowe książki z dziedziny żeglarskiej.

Za rozwiązanie zadań Nr. 1 i 2 — po jednej książeczce.

literatura i marynistyka

pod redakcją Zbigniewa Jasińskiego

pionierzy morza w naszej prozie

Surowe piękno orzeźwiającego tchnienia mórz zostało wyrażone w literaturze przedewszystkiem tych narodów i państw, które od wieków były morskie. Weźmy na przykład-trafiał kilka nazwisk pisarzy, których zapamiętaliśmy sobie, chłonąc czarowny egzotyzm morski. Najpierw dzieciństwo: Mayne-Reid, Karl May, Jules Verne...; potem lata młodości: niezrównany Jack London, Joan Lowell, Claude Farrère...; jeszcze potem: Pierre Loti, Blasco Ibañez, Joseph Conrad... i tylu innych, których nazwiska, zebrane, utworzyłyby wcale okazały indeks marynistów — obcych.

Septyczna niechęć naszych przodków do morza sprawiła, że w polskiej literaturze dawnych czasów nie znajdziemy o tem morzu nic godnego uwagi. Bardzo prawdopodobne, iż niechęć ta stała się jednym z powodów, dla których Conrad, uznawany za największego dotychczas piewcę oceanów, a skwapliwie nazywany przez nas Korzeniowskim, — okazał się pisarzem nie polskim, lecz wielkobrytyjskim: pisarzem najpotężniejszego mocarstwa morskiego. My, spośród współczesnych Conradowi, posiadaliśmy bodaj tylko Umińskiego, autora kilku pożytecznych, lecz naiwnych historii dla starszych dzieci — i wielkiego pisarza, lecz nie marynistę, Żeromskiego, na którego „Wiatr od morza” żerujemy najchętniej, gdy nieudolnie usiłujemy wskazać dorobek rodzimej twórczości marynistycznej w prozie.

A przecież doskonale zgadzamy się z Bohdanem Pawłowiczem, cytując z jego feljetonu, wygłoszonego w dniu 30.V.1934 r. przez radio:

„Piewca morza, Stefan Żeromski, widział je i czuł z brzegu. „Wiatr od morza” jest istotnie wiatrem „od morza”, a nie „na morzu” (...). Zresztą, Żeromskiemu o co innego chodziło i co innego było jego natchnieniem, co innego kształtowało jego pieśń o morzu, śpiewaną przez łodowców i po ładowemu nasyłających słowian. (...)

„Najwięksi nasi pisarze z pokoleń przedniepodległościowych zbliżali się do morza tylko z brzegu (...). Sienkiewicz w swoim „Latarniku” używa morza właśnie tylko jako tła, podmalowanie, konieczne akcesoria. (...) Sieroszewski, mówiąc w „Oceanie” o morzu, tak samo do niego podchodzi. Ów ocean (...) jest tu również tylko tłem, fatalną koniecznością, jedną z przeszkód, stojących na drodze bohatera,

lecz nie jest nawet wtórnym motorem, dającym impuls działania...”

To samo, zresztą, należy powiedzieć o większości naszych powieści czy nowel morskich, powstałych już po nagłym zbudzeniu się naszego społeczeństwa z wiekowej ślepoty, po gwałtownym jego zwróceniu się w stronę morza, co musiało odzwierciedlić się i w literaturze. Jerzy Bądkowski wydaje „Złotkę”, „Na polskiej fali” i „Dziewiątą falę”, — na lamach zupełnie niefachowej prasy powstaje niesmaczny, „fachowo”-jałowy sztorm (t. zw. „burza w szafliku”) na temat wyższości tych „pierwszych marynistycznych” w Polsce powieści, w których jednak morze znów stało się tylko tłem do rozwoju akcji przybrzeżnej, lądowej. Dalej, Antoni Marczyński drukuje „Straszną noc”, utwór sensacyjny, dość miły, lecz bez większej wartości artystycznej i również przybrzeżny, któremu popohne daje podtytuł: „Powieść morską”. Marczyński pisze ponadto jeszcze inne powieści „morskie”, wydają je także inni pisarze, — wszędzie jednak morze staje się tylko wdzięcznym i wygodnym podkładem, pokostem, zagruntowanym pod malaturę, na której zamiast szlachetnego błękitu mórz widnieje kiepska farbka do prania.

Tak więc polska proza marynistyczna, w okresie po odzyskaniu niepodległości, przedstawiała się nieciekawie. Byłoby nam trudno nawet marzyć o talencie, równym naszego zbrytanizowanego rodaka-apostaty, — o twórczości, któraby literaturę polską orzeźwiła potężnym, szerokim tchem oceanów, uczać nas nie tylko kochać, ale przede wszystkim czuć i rozumieć morze nie w stosunkach platoniczno-plażowych, lecz tak, jak czują je narody o znanej tradycji morskiej, — i uczać nas czytać książki o morzu bez... kiepskich „Słowników terminów żeglarskich”. To, że pojawi się nam „polski London”, „Sienkiewicz oceanu”, czy, jak go tam sobie nazwiemy, inny Korzeniowski, który bogactwo swych artystycznych wrzuseń wyrazi językiem ojczystym, — przeczuwamy to z sygnałów, już nadawanych wprost z morza, sygnałów rzadkich, lecz przecież coraz bardziej częstych, a radosnych.

Daleko bowiem od pseudo-marynistów odkoczyła garstka marynistów rzetelnych, talentów nieprzeciętnych, dla których najwłaściwszym określeniem byłoby: „pisarze szkoły morza”, wszyscy bowiem oni odhy-

wali faktyczną służbę na morzu. Za pierwszego wśród nich gotowi jesteśmy uznać Jerzego Bohdana Rychlińskiego, autora awanturkowo-fantastycznej i naprawdę morskiej powieści „Róża korsarska” oraz tomu nowel „Mah-Jong”, tłumacza wielu arcydzieł obcej literatury morskiej (London, Conrad).

Za najbardziej jednak znanego uchodzi gen. Marjusz Zaruski, działacz morski, autor pamiętników i opowiadań z morza (oraz zbioru „Sonetów morskich”).

Dużą popularnością cieszy się głośny już Jim Poker (Juljan Ginsbert), publicysta morski i autor szeregu reportażów i powieści morsko-(nazwijmy je tak)-propagandowych.

Jako równie znanych pisarzy wymienimy Brzęczkowskiego („Asza”) i Tadeusza Dębickiego („Zielone piekło”) oraz starego wygę morskiego, noweliste, Brunona Dzimicza. Dalej Janusza Stępowskiego, twórcę wielu marynistycznych słuchowisk radiowych („Na morskich szczytach Rzplitej”, „Surbaya idzie na dno” i in.) poetę i badacza naszej tradycji morskiej. I jeszcze Bohdana Pawłowicza, znanego nam również z radja.

Wyliczając te nazwiska, nie możemy pominąć, wywołanego na nowelistycznym konkursie „Naokoło Świata”, Stanisława Marję Salińskiego, którego ceniony krytyk, Kazimierz Czachowski, nazywa „talentem oryginalnym i wybitnym”, a który, żałować należy, zamilkł po wydaniu tomu „Opowiadań morskich”.

A wśród tych utalentowanych, ze „szkoly morza” przybyłych pionierów już istniejącej marynistyki polskiej — i ś. p. Jerzego Szareckiego, którego ciekawą, tragiczną sylwetkę na innym miejscu oświetlamy dziś promieniem silniejszym.

Jak widzimy: dobrych piór nam nie brakuje w tej dziedzinie. To też tembardziej dziwić się należy, że o prozie (i poezji) morskiej tak bardzo jest cicho. Przecież jest to bodaj jedyny świeży rodzimy strumień, predystynowany do orzeźwienia naszej literatury, przez pół zeskorpiałej i uparcie patrzącej wstecz, a przez pół żłobionej (najczęściej sztucznie) — nurtami obcymi.

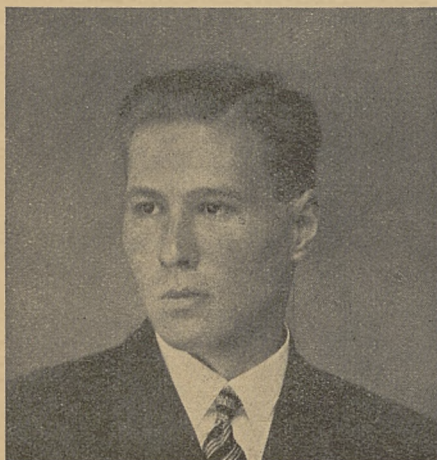
Jerzy Szarecki

Urodził się w r. 1910 w Charkowie. Od najwcześniejszego dzieciństwa przejawiał wielkie zainteresowanie morzem, zainteresowanie, które z biegiem czasu skryształowało się w nieodpartą, nieugiętą postawę poświęcenia się służbie marynarskiej.

Mając lat 16, do przyszłego zawodu zaprawia się jako członek zorganizowanej przez gen. Zaruskiego „Kadry Żeglarskiej“, i już wtedy zdradza zdolności literackie w reportażach („Leśni ludzie“, i in.), luźno zamieszczanych w „Polsce Zbrojnej“ i „Kurjerze Warszawskim“. Po ukończeniu VII-ej klasy gimnazjum w r. 1927, mimo sprzeciwu rodziny, młodzieńcy Szarecki wstępuje do Szkoły Morskiej, by, po roku pływania na statku „Lwów“, opuścić ją wskutek — choroby. Choroba ta, o niezbadanym przez lekarzy podłożu, prawdopodobnie nabyta podczas egzotycznej podróży okrętami, trawiła Szareckiego w ciągu ostatnich jego sześciu lat...

W r. 1928, nakładem „Biblioteki Groszowej“, ukazuje się pierwsza książka młodego pisarza p. t. „Groźny Kapitan“, — w następnym roku

zostaje wydana przez „Rój“ druga: „Na pokładzie Lwowa“, — a później, także przez „Rój“, trzecia i zarazem ostatnia: „Czapka topielca“. Mimo coraz bardziej zbliżającego się widma śmierci, Szarecki postanowił po-



święcić się literaturze i w tym celu, dla pogłębienia swych możliwości literackich, wstąpił w r. 1934 do Wyższej Szkoły Dziennikarskiej w Warszawie. Niestety, zapim tak dobrze zapowiadający się talent mógł osią-

nąć pełnię rozwoju, młode życie zgasło w Warszawie, dnia 29 marca 1934 roku. Został po Szareckim żal tych, którzy go znali i kochali, i trochę puścizny literackiej, którą podobno rodzina zmarłego zamierza wydać drukiem jako czwarty, pośmiertny zbiór nowel.

Morze, wypieszczone młodzieńcami snami o słonecznej przygodzie na dalekich szlakach oceanicznych, ukazało się siedemnastoletniemu marynarzowi ze strony surowej, ciemnej, złej. Sól morską wyżarła w duszy uciekiniera nowe, nieznanne dotychczas blizny, które odtąd zaważyły na jego twórczości, sprawiając, iż nowele jego, nawet mimo szczerych tu i owdzie wybuchów prawdziwego humoru, stają się raczej smutne, ponure, beznadziejne. Widzimy w nich całą groźną, niezawsze przychylną człowiekowi potęgę morza, — widzimy morską rzeczywistość, oddaną z często niepełną ekspresją artystyczną, lecz przecież w sposób wartościowy, nierzadko cenny.

Ze śmiercią Szareckiego ubył nam jeden z nielicznych pionierów naszej marynistyki. *Din.*

nie każdy o tem wie, że...

...tuwim urodził się w w. XVI

O tem wie chyba każdy, że Julian Tuwim potrafi być zjadliwy, ha! czasem zagadkowo zjadliwy. W kapitalnych jego wierszach znajdzie się nieraz orzech trudny do zgryzienia. Łyknieś go, i znów: trudny do strawienia.

Takim orzechem jest pewien utwór tego świetnego poety... Czytasz i myślisz: Złe, autor kpi sobie ze mnie. — Czytasz dalej i mówisz: Nie, autor kpi z siebie samego. — Jeszcze dalej: Więcej z kogóż on drwi, z siebie, czy ze mnie?! — Z obu razem i z każdego osobno. — I nie da się tego rozgryść: „nieszposób“. Horendalnie trudno. Ale... Nie, zacznijmy od początku!

Nie każdy o tem wie, iż Imć Rey z Nagłowic w „Przemowie krótkie do poćciwego Polaka“ temi chwalił się słowami:

„Tum jeno po sadzawkach polskich trochę pływał,
A na morzu — bodaj tam nikt dobry nie bywał.“

A Sebastian Fabjan Klonowicz (Acernus), we „Flisie to jest spuszczeniu statków Wisłą i inszemi rzekami“, tak powiada:

„Może nie wiedzieć Polak, co to morze,
Gdy pilnie orze.“

I Kasper Miaskowski, w wierszu „Na commissyą szcześcińską“:

„...maszt, żagiel y kotew krzywą niech ci mają,
co nad słonym Neptunem od pieluch mieszkają.“

Nie każdy o tem wie, iż także Julian Tuwim, w wierszu „Patryota“ („Biblia Cygańska“):

„A niechże się miss Gdynia
sto razy wyameryczy!“

Mnie — kozienicka świnią
serdeczniej w rynku kwiczy.“

Jeśli potrafiliśmy coś-niecoś z tego „kapnąć“, to sympatyczny skądinąd poeta, urodził się w wieku XVI... Dziwimy się tembardziej, że Tuwim dał nam doskonały wiersz p. t. „Gdynia“ (Nr. 306/34 „Gazety Polskiej“)...

(er).

...włast ma serce tatuowane

Nie każdy o tem wie, że Andrzej Włast, piosenkarz, „ten Andrzej Włast“, — jest nie tylko piosenkarzem, że poza pisaniem tekstów za gotówkę na zamówienie, do foxy, walca lub tango (co kto woli), że poza wierszoróbstwem — ten Andrzej Włast umie tworzyć rzeczy inne, w sposób inny...

Dzieje się to wtedy, gdy zmęczy go zgrzyt dżezbendowych jazgotów. gdy znudzą i znużą, jakże bardzo nieraz! ludzie: uśmiechnięci, przymilni, grzeczni, dobrze wychowani, wykwiłtni — a przytem wścibscy, natrętni, wzgardliwi, bezlitośni, obłeśni!

Rozumiemy Własta. Rozumiemy jego „Serce tatuowane“ bliznami, które wryte zostały nie chińskim tuszem w portowej tabernie, lecz rozdrapanie ludzkimi, brudnymi pazurami.

Nie każdy o tem wie, że Włast wydał „Serce tatuowane“ (1923), zbiorek poezji jakże innych od piosenkowych tekstów! Zdumionym, przypadło nam w udziale wyłowić zeń perłę w postaci wiersza p. t. „Ucieczka“, i przykro by nam było, gdybyśmy odmówili sobie przyjemności wydrukowania dwu wyjątków:

Uciec od was, o ludzie, pod fal płynne szkło,
Zbiec na zawsze od życia codziennego kłątwy
Na szumiące bezkresnie oceanu dno
W objęcia łap polipa i upiornej mątwy.

I tylko w tej topieli, co falami płacze,
Zamykać w srebrne muszle wielkich myśli nurt
I czekać, aż je znajdą perel polawiacze
I rzucą przez krawędzie okrętowych burt...

(er)

wanda karczewska

listy z morza

Solą i wiatrem pachną twe dalekie słowa,
prześiąknięte szkwałnemi pomrukami morza —
Nie będą tych pocztówek do szuflady chować,
jak film złudny przed sobą wszystkie je rozłożę...

Na mapie wyobraźni kurs statku wykreślę,
którym płyniesz — szalony! — po urojen złoto:
wczoraj biegły za tobą z minaretów pieśni,
jutro z falą sztormową wylądujesz w Kioto.

Przesyłanych pozdrowień barwne egzotyki
po sto razy mi każą przeżywać Londona —
Z wityrn Cooka owiewa mnie podróży oman,
w sercu kłębią się kształty postanowień dzikich...

A gdy mnie szumiący czar zatrutych listów
— strzępki skarbów bezcennych — upoi narkozą,
wtedy nagle wybuchną rakieta światlistą:
w „to, co będzie“, odpłynę pragnień Wielkim Wozem —

zbigniew jasiński

w r a k

„Prądem Rzek obojętnych niesion w ujścia stronę,
Czułem, że już nie wiecie mnie dłoń holowników...”

(Jan Artur Rimbaud: „Statek pijany” — tłum. Miriama).

Prulem piersią stalową, dumny trans-atlantyk,
mórz wspaniale otchłanie, bezdroża bajeczne.
Oceanów posłuszne mi były giganty,
orkanami szalone i ciszą bezwietrzne.

Wskazywały mi drogę gwiazdne systematy,
mleczne drogi i słońca, światów konstelacje,
uniesieniem zdobywcy, nadzieją bogaty,
w żeglowaniu widziałem swe najprostsze racje

Jakież lądy widziałem i archipelagi! —
Jakież wyspy, atole! — Jakież kontynenty! —
Mocą pragnień potężnych nieśmiertelnej magji
tam dotarłem, gdzie inne nie były okręty! —

Tajemnice wydarłem obydwu biegunom,
bezlitosne minąwszy lodów katarakty,
bom w ładunku nie wełnę miał, a złote runo
marzeń barwnych jak tęcza i słodkich jak daktyl.

Mej załogi nie brała uluda mirażu
i nie przerażały rozpienione wiry:
Byki, ryte błękitem chińskich tatuażu,
na cześć słońca ryczeli złoty panegiryk.

apel do poetów!

Poeci, którzy w tekach swych posiadają utwory o tematach morskich lub osnutych na tle morza, uprzejmie proszeni są o nadsyłanie materiału, odpowiedniego do „Antologii poezji marynistycznych” (która niebawem ma się ukazać nakładem Głównej Księgarni Wojskowej) — pod adresem: J. W. Pan Antoni Dąbrowski, Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża nr. 21/23 m. 11, dla Zbigniewa Jasińskiego.

Wszystkie czasopisma literackie oraz dzienniki uprzejmie proszone są o przedruk niniejszego apelu.

wanda karczewska

*** „kolebka na głębinie“**

Czasem jakaś „Kolebka na głębinie“
sen złoty z wieczornych majaków wymota:
jacht, którego nie mam, za horyzont płynie
śladami włóczęgi Allaina Gerbaulta.

Tuli się do burty zlotopienna grzywa,
do słońca się modlą palmy wokół kraali,
wiatr we wantach baje, cichutko przygrywa
o różowej rafie śród zielonej fali.

Żagle, wzdęte żarem południowych wiatrów,
zawisły na rejach ruchem albatrosa.
W głodzie włóczęgi słonych szukam lśnień kilwatru
samotnych żeglarzy: Slocuma i Vossa.

W nagłym sztormu zrywie lub oddechu szkwałnym
rzuci mnie Ocean na bezludny atol,
potem mnie poniesie do zórz borealnych,
aż śród gwiazd wypłynę — Niebieską Fregatą...

* Tytuł powieści Joan Lowell.

Granitowe gotowi roztrząsać kanjony,
— gdy wichur sztormową dziko zawył surmą,
wraz ze mną zwyciężali piekielne cyklony
pięści krzepą mocarną, serc czerwienią jurną.

Takiej chwackiej załogi żaden nie miał okręt! —
Pyszny dumą szaloną i szczęściem pijany,
na dwie części dzieliłem bezdenny widnokrąg,
piersią prując potężne wrogie oceany.

— Czym przewidzieć mógł wtedy, że mi szczęście zmąci
słodki puls ciszy morskiej, leniwy i miękki,
gdy zdarzyła się chwila, że na horyzoncie
zamiast chmur poszarpanych nieba jaśniał błękit? —

Chociaż się taranom oparłem tornada,
nie wiedziałem, że inna potęga mnie zgubi:
Szczurów, szczurów ohydnych skłębiona gromada,
zagnieżdżona podstępnie w moim własnym kadłubie! —

— Wiatr na masztów kikutach lka mi cichą wzgardę —
Już mych żagli zachłannych orkany nie wydmą,
drogi w sztormie nie wyrzną piersią jak oskardem —
Płynę sam, zapomniany, szczurzy okręt-widmo.

Pryśły sny, miotane z pragnień katapulty:
Już mnie żadne więcej nie porwie sirocco,
zbladły srebrne księżycy, ucichły tumulty,
legnę — wrak opuszczony — nad trupią zatoką...

pożyteczna książka dla młodzieży

Dużo jest dobrych i odpowiednich książek dla młodzieży, nie każda jednak jest pożyteczna i specjalnie wskazana. Za taką śmiało możemy uznać miłą opowieść Zofji Meisnerówny o „*Marynarzach z Delfina*” (M. Arct, 1934), w której dobrze zostały uchwycone i oddane marzenia o służbie w Marynarce, właściwe prawie wszystkim dorastającym chłopcom. Czterech takich zuchów, przy moralnym poparciu oficera Marynarki, samodzielnie zdobywa łódź żaglową i odbywa nią podróż z Grudziądza do Gdyni, zwiedza wybrzeże, by, po wielu przygodach, wrócić wreszcie z triumfem do rodzinnego miasta. Ba, dzielnemu kapitanowi wyprawy udaje się nawet zaokrętować w charakterze mess-boya na (nieistniejącym) statku „*Gwiazda Morska*” (w którym domyślamy się s/s „*Polonii*”) i odbyć krótki rejs do Kopenhagi.

Szkieletem opowieści jest reportaż z podróży, jaką zapewne autorka odbyła do stolicy Danji. Wiadomości o morzu, wtrącone do fabuły w sposób ciekawy i, co najważniejsze, nie zdobywa łódź żaglową i odbywa nią podróż z Grudziądza do Gdyni, zwiedza wybrzeże, niezłe opisy morza, trochę cyfr o naszych możliwościach przeladunkowych — i dużo, dużo, lecz nie za dużo — szlachetnej dumy i radosnego entuzjazmu z naszej postawy wobec morza — szczepionki zewszeczmiar pożyteczne.

gorzej natomiast przedstawia się sprawa Meisnerówny, jeśli chodzi o pewne wiadomości z dziedziny ściśle fachowej, morskiej. Wszelkie, jakże rzadkie, niestety, wydawnictwa marynistyczne, czytujemy z celową uwagą, to też nie możemy zgodzić się z autorem przedmowy do „*Marynarzy z „Delfina*”, gen. Zaruskim, który pisze: „*Jeszcze jeden rys w tej książce pragnę podkreślić: młoda autorka potrafiła się ustrzec usterek zarówno w opisach morza, jak i w żeglarskim słownictwie. Rzecz w naszej literaturze niepowszednia*”. Istotnie, niepowszednia, i książka Meisnerówny potwierdza to raz jeszcze. Wiadomości autorki w tej dziedzinie są często nieścisłe i jakby przypadkowe.

Tak np. na str. 53, 100 i 101 wolelibyśmy termin „*lina*” lub „*linka*” zamiast „*sznur*”, a na str. 130 „*wachta*” zamiast „*warta*”. — Zbędne było ładowanie łodzi na kuter (str. 74), który mógł ją wziąć na hol. — Żagiel, na str. 101, nie może być „*wygięty ku wiatrowi*”, lecz „*z wiatrem*”, a raczej „*wydepty wiatrem*”, i chyba bez „*łopotu*”. — Na str. 121 i dalszych niejasny jest opis lawirowania łodzią: najpierw „*ściągnięto żagiel*” i „*chłopcy pracowali przy wiosłach*”, a później, przy zwiniętych żaglach, „*Felek chwytal bom co chwila inaczej, przekładał szkot z ręki do ręki, żeby jak najbliżej dopłynąć do...*” i t. d. — Nie rozumiemy również „*podniesienia fok-masztu*” na jednomasztowej łodzi (str. 200). — Historyczna handera, wyobrażająca zgięte ramię z mieczem, jest flagą wojenną nie tylko „*dawnych czasów*” (str. 138), jej „*starodawny rysunek*” (str. 86) jest ogólnie znany, nie owi czterej malcy sprawili, że „*odżyła stara flaga królewska*” (str. 44), gdyż na długo przed nimi używać jej zaczęli teraźniejsi, bojowe jednostki naszej Marynarki. Dlatego chłopcy nie mieli prawa jej użyć, zresztą, nie zgodziłby się na to ich opiekun-oficer, a jeśli już jej użyli, to łódź ich, jako jednostka z bojowym proporcem, nie mogła pierwsza salutować mijanego statku handlowego: jeśli zaś oddali salut, to chyba „*opuszczeniem bandery*”, a nie „*podniesieniem*” (str. 68). Również „*przyjęty zwyczajem*” jest salutować banderą, a nie łódź czy okręt (str. 102). — Zejście na ląd (str. 94) niezawsze jest „*desantem*”, który oznacza wylądowanie zbrojne, zwłaszcza na terenie nieprzyjaciela. — Nasza Mar. Woj. nie posiada krążowników, ani tembardziej pancerników, t. j. „*dreadnoughtów*”, a „*Dar Pomorza*” jest żaglowcem nie wojennej, lecz handlowej, „*cywilnej*” Szkoły Morskiej (str. 127 i 148). — Okręt, jeśli jest zacumowany linami do mola, nie opuszcza na dno kotwy (str. 153).

To są prawie wszystkie, zauważone przez nas, techniczne nieścisłości autorki, zresztą mało znaczące i uchodzące oczom niefachowym. W porównaniu z innymi książkami o morzu, rojącymi się od rażących błędów, debjut Meisnerówny i tu można uznać za udatny, tembardziej, że usterki jej bynajmniej nie obniżają pedagogicznych wartości „*Marynarzy z „Delfina*”.

Dlatego sympatyczną tę książkę możemy polecić szczerze i serdecznie tym rodzicom, którzy dzieciom swym chcą dać garść dobrych wiadomości o naszym morzu, zwłaszcza historycznych, przemysłowych do fabuły w sposób interesujący i szlachetny.

(r. k.)

Lisiewicz zawiódł...

Nowy poemat Lisiewicza („*Coronel*”, F. Hoesick, 1934) opiewa, a raczej opisuje śmiertelny porażkę admirała Craddocka u wysp Falklandzkich. Raczej opisuje, bo wiersz, mimo rymów, zbyt często upodabnia się do prozy; autor wyraźnie unikał pracy nad utworem, który sprawia wrażenie jakby szkicu do poematu (jeśli kto stosuje taką metodę).

„*Coronel*” składa się z 14-tu części, i bodaj tylko II i VIII są napisane przez autora „*U. 33*” i „*Legend i Ballad*”. Pieśni: I, IV, VII, IX i X, a więc przeszło $\frac{1}{3}$, specjalnie obniżają wartość utworu, XIV zaś, ostatnia, jest jakby doczepiona do całości i razi w niej swoją innością.

Poemat został wydany w r. 1934, lecz napisany, jak wskazuje to na końcu położona data, już w r. 1931. To tłumaczyłoby Lisiewicza, tak pochlebnie znanego nam z poprzednich utworów. Lecz przecież „*U. 33*” został wydany w tymże r. 1931?...

(r. k.)

notujemy:

W nowym wydawnictwie Gł. Księg. Wojsk., p. t. „*Polska na morzu*”, jeden rozdział, pióra Wł. Zawistowskiego, poświęcony jest marynistyce w literaturze i sztuce.

Podobny temat poruszył Janusz Stępowski w feljtonie p. t. „*Literacki rejs z Gdańska do Gdyni*”, zamieszczony w nrze 1/2 „*Anteny*”.

Wychodzący w Chełmie Lub. miesięcznik literacki „*Kamena*”, zamierza podobno wydać specjalny numer morski.

janusza stępowskiego „legenda o masztowej sośnie”

Jest to historia sosny, o której niegdyś chodziło po świecie „*od Inflan, Prus i Moskwy po karpacki grzebień, od Mazowsza do Multan—tysiąc opowieści!*” O temat ten potraciła już Koнопnicka w swym, defetystycznym z morskiego punktu widzenia, „*Panu Balcerze*” — u Stępowskiego jednak sosna nie jest martwym kikutem masztowym, trupem drzewa, lecz symbolem najżywszych tęsknot do morza.

Wraz z wędrowką tej sosny na przestrzeni kilku wieków, z jej legendą — na ekran poematu rzucone zostały, szczęśliwie wybrane przez autora, fragmenty dziejów Polski na Bałtyku, drogie sercu każdego Polaka. Zwycięstwo nad Szwedami, postacie Murreya, Dickmanna, Lanckorońskiego i alegorycznego budowniczego Gdyni, Sebastjana Jaksy, szereg pieśni z różnych okresów historii — wszystko to swobodnie zmieszcilo się w ramach jednego poematu.

Talent Stępowskiego najwybitniej ujawnił się w świetnej pieśni X o abordażu dwu walczących okrętów (w której jednak razi sztuczny ustęp o sośnie: „*Ona to(?) w impet ruszyć przykazała srodze...*”), — w pieśni XI, gdzie sosna modli się o „*Odpooczywanie wieczne tym, co potonęli...*” — oraz we wspanialej, zachłyśniętej radością pieśni XV o powstaniu Gdyni.

Całość utworu, zwłaszcza jędrne i zwarte w sobie jego części, rozkłada pewna nieszczerza cikliwość, tu i ówdzie dodana jakby celowo dla kontrastu: nazbyt często podkreślana jest tęsknota sosny do rodzinnej puszczy, no i ta słowniczszczyzna... Poemat ma dwa doskonałe punkty szczytowe: „*abordaż*” oraz „*Jaksa Sebastjan*”, i szkoda, że nie został zakończony pieśnią o Gdyni, bo potem siła jego słabnie i wiotceje, przy końcu wreszcie zostawia wrażenie czegoś nieuchwytnego, — a na tem chyba autorowi nie zależało.

Mimo to, niezaprzeczałnym pozostanie faktem, iż Stępowski dał z siebie rzecz piękną, zdrową i dobrą. „*Legenda*” dla literatury marynistycznej jest nabytkiem bezwzględnie cennym, a to jest najistotniejsze i najbardziej ważne.

Poemat wydała Gł. Księg. Wojskowa (1934), graficznie jego opracowaniem zajęło się, z pietyzmem wprost perwersyjnym, atelier Girs-Barcz.

Ilustracja, przez nas reprodukowana tu obok, wyjęta została właśnie z książki Stępowskiego.

(zbi)



NYELER GYIS BARCZ 1934

wspomnienia i reportaże

na lodach narocza

wrażenia 'z obozu sportów zimowych a. z. m. - u



stawianie foka

foto bernard wajtas

— I, nie macie panowie co i próbować, lód słaby, na całym jeziorze „polyni” (przeręble), bardzo niebezpieczne — temi słowami przywitał nas na dworcu w Kobylniku kierownik schroniska w Kupie nad Naroczem, zapalony żeglarz na wodach i lodach tego jeziora.

— Przecież ja w poniedziałek załamałem się na lodzie z żoną i bojerem, pół godziny siedzieliśmy w wodzie, nim nas rybacy wyciągnęli. Bojer wyrwał się i, że nie poszliśmy wszyscy na duo, zawdzięczam tylko temu, iż masztem oparł się na mocniejszym kawalku lodu. Prawda, że tu dość płytko — 8 m., ale i to wystarczy...

Zrzedły nam miny, a kierownik, widząc jakie zrobił wrażenie, jeszcze raz zaczął znęcać się nad nami, opowiadając swoją awarię. I dalej zaznaczył dobitnie, że po jeziorze nikt koniem nie jeździ, a rybacy chodzą zawsze grupkami po kilka osób i zabezpieczają się linami.

Niema rady. Nie zawrócimy przecież spowrotem. Załadowaliśmy nasz bagaż na wóz (śniegu niema) i jazda do schroniska. Całe szczęście, że hiobowe wieści nie wpłynęły na apetyty. Nie wiem zresztą, czy pan kierownik był z tego zadowolony.

Nazajutrz od rana zaczęliśmy montować bojer. Musieliśmy go oczywiście również wypróbować. Wyszlismy pod sterem inż. Janowicza, pod którego kierownictwem bojer został zbudowany w Wilnie i zmontowany w Kupie. Określenie „wyszlismy” jest nieco nieścisłe, bo inżynier siedział przy sterze, a my z komendantem obozu pchaliśmy nasz piękny jacht tak, że właściwie szedł tylko bojer. Inżynier był zadowolony, my nieco mniej, gdyż jednemu z kolegów nasunęła się przykra i natrętna myśl. Zwraca się raptem do mnie i mówi:

— Wiecie, ojciec, przecież to niemożliwe, żeby bojer mógł rozwijać szybkość ponad 120 klm., bo człowiek nigdy tak szybko pchać nie potrafi!

Na szczęście przyszła na lód nowa para ze świeżymi siłami, którym inżynier skolei dowodził, że bojer może chodzić po lodzie również i sam. Nie wiem, czy tamci uwierzyli; kiedy jednak chcieli ujrzeć to na własne oczy i przestali pchać, inżynier mocno się niecierpliwił; nie czekali więc zbyt długo i znów wzięli się do popychania.

Tego dnia powstał nowy piękny tytuł: „poganiacze bojerów”, który kolejno musieli zdobyć wszyscy uczestnicy obozu.

Popołudniu wyruszyliśmy do naszego obozu, który się mieścił w schronisku leżącym na przeciwległym brzegu jeziora. Mieliśmy 12 klm. lodu w prostej linji. Zaprzęgliśmy się i jazda z szybkością... 4 klm/godz. Nie warto opisywać wszystkich szczegółów, dość, że tego samego wieczora zostaliśmy wykwalifikowanymi poganiaczami. Narazie byliśmy bardzo ostrożni; na każdym kroku widzieliśmy studnię, przeręble i t. p. Po paru kilometrach marszu przestaliśmy wymijać niebezpieczne miejsca. Wreszcie wzięliśmy kurs wprost na Zanarocze (nasz obóz), nie zbaczając wcale z drogi. Okazało się, że lód ma wszędzie najmniej 25 cm. grubości, to znaczy, że można po nim przeprowadzić ciężką artylerję. Następnego dnia przybyły z Postaw jeszcze dwa warszawskie bojery. Szybko zmontowano wszystkie i nasza trójka stanęła pod pełnymi żaglami, mile urozmaicając krajobraz. Stanęła — bo od pierwszego dnia mieliśmy kompletną ciszę.

Wszyscy państwo znacie ciszę, ale nie wiem, czy wielu z was zaznało je w dzień wypłynięcia z portu. To znaczy, żeście nie wypłynęli ani przedwczoraj, ani wczoraj, ani dziś. Przyznam się, że ta cisza podważyła niektóre moje głębokie wierzenia żeglarskie. Przekonałem się, że poskrobanie masztu przez pięć osób jest tak samo skuteczne, jak skrobnięcie przez jedną. Raczej tak samo nieskuteczne. Po tem niepowodzeniu zaniechałem sprawdzania innych sposobów. Sądzę, że i tak zostałem pokarany za niedowiarstwo. Ale Boreasz nie był zawzięty. Już następnego dnia słodki sen nasz został przerwany przez opętające okrzyki — „Wiatr! Wiatr!” — „Zdaje się, że do obozu wpuścili warjata”, wycedził mój szlafkamrat i przewrócił się na bok.

Wiatr jednak się zjawil. Najpierw NO o sile trzech stopni, potem z NO o sile czterech stopni. Ruch zaczął się niebywale — wszyscy na lodzie. Każdy chciał zabezpieczyć się przed wiatrem jaknajlepiej; jeżeli więc brakowało jakiejś cieplejszej części ubrania, to szukano czegoś odpowiedniego w pokoju sąsiada, przeważnie bez jego wiedzy.

Cały obóz przekształcił się w tłum Eskimosów. Najwyższym szykiem był kozuch barani, długi aż do ziemi, z kołnierzem powyżej czubka głowy, przewiązany w pasie szotem. Kolega Janusz dowodził, że panie w tym stroju wyglądają bardzo wytwornie. Skutkiem tego było bezapelacyjne rekwirowanie przez koleżanki wszystkich kozuchów. Zdaje się, że kol. Janusz żałował potem swoich komplementów, bo widziałem go później na bojerze w kusem paletku. I bądź tu wytwornym!

Od samego rana bojery były w ruchu. Sternikowi wyznaczano załogę z dwóch „zielonych”, którą musiał ćwiczyć. Najszczęśliwszy był taki, któremu wyznaczono przypadkiem dwie panie. Bo to i towarzystwo przyjemne i samemu się prowadzi jacht przez cały czas, gdyż niewiele pań rwało się do rumpla. Czasem tylko gorzej takiemu, gdy ugrzęźnie w zaspach śnieżnych;



szkolenie na bojerach

foto bernard wajtas

panie siedzą, a sternik zamienia się w poganiacza bojera i klnie na czym świat stoi, że się tak ciepło ubrał.

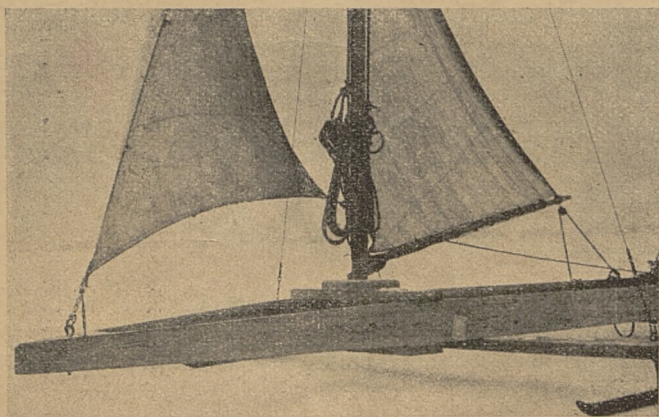
Tak używa sobie załoga do drugiego śniadania; następnie wychodzi na jezioro druga zmiana, ćwicząca do obiadu. Po obiedzie czasem wieczorne wyjazdy, jeżeli wiatr dopisuje. Podczas gdy jedna zmiana ćwiczy na bojerach, druga ma wyjazd narciarski lub trening łyżwiarski. Dzień był tak wypełniony, że nie pozostawało czasu na ważne skądinąd sprawy. Nie mówię już o listach do domu — tylko leniuchy, bojący się mrozu, powysyłali je w końcu obozu — ale zostały niepocierowane rękawice, bluzy, spodnie, etc., które jakoś bardzo zgrabnie i prędko się darły.

Nowy Rok spotykaliśmy w swoim gronie. Tylko komendant obozu skorzystał z zaproszenia pana starosty i lekko strzępnawszy kurz ze swych narciarskich buciarów, naciągnął na wiatrówkę baranicę, na ręce „uszmolki” (wiejskie rękawice o jednym palcu) i udał się wozem w 34-kilometrową podróż. Podobno oczarował wszystkie panie na halu; sam wrócił też nieco o c z a r o z a w i a n y. Pomimo 26-stopniowego mrozu jakoś wszystkie członki dowiózł do domu, nie po drodze nie odmroziwszy.

Zbliżał się wielki dzień — 3 stycznia — dzień regat. Panie się roznamiętniły — zaczęto zakłady. Każda załoga stawiała na siebie, panie na najprzystojniejszych. Nic niewiadomo, czy wogóle będzie wiatr. Z Kupy mają stanąć dwa bojery, trzy nasze, to już niezła grupka. Trasę wyznaczono do Kupy i spowrotem — około 30 klm. Od rana był niezły wiaterek, który stopniowo wzmagając się doszedł do 6, a potem do 7 stopni. Bojery niecierpliwiły się, załogi też. Zaczęto wreszcie je wypuszczać kolejno co dwie minuty. Zrywały się, jak ptaki, pędząc z niewidzianą dotychczas nad Naroczem szybkością. 70 klm. na godzinę — tyle nie robią ani autobusy, ani taksówki, przyjeżdżające tutaj w lecie. Rybacy stali, jak zaczarowani, z otwartymi ustami, czasami skrobiąc w skupieniu brody.

— „Hétaha jeszcze u nas nie było — pany piérwszyje do nas hétakije chytryje przyjéchali”. (Jeszcze u nas tego nie było — panowie pierwsi tacy sprytni przyjechali). A wesoly Hryhór, co miał najlepszego konia w okolicy, nawpół zdziwiony, nawpół zmartwiony powiedział: „Nu, nu! Hanczěj ad majahó kaniá idzié!” (No, no! Idzie lepiej od mego konia!)

Widok był przepiękny, zwłaszcza gdy czasem wyjrzało słońce. Bojery malowały w oczach, uciekając od linji startu. Czasem cały kadłub z załogą ginął w tumanie białego pyłu — to bojer rozbil stojący na drodze „subrob” (zaspę), zasypując żagle i ludzi drobnym śniegiem. Wreszcie wszystko znikło z oczu za zasłoną śniegu, który silny wiatr przenosił z miejsca na miejsce po jeziorze. — Wkrótce zaczęli wracać. Każdy doznał jakiejś awarii, ale każdy sobie radził, by tylko ukończyć bieg. Ogólna radość, bo czeko-



bojer a. z. m.-u zwycięzca i regat lodowych foto bernard wajtas

lada została oczywiście przez panie wygrana i podzielona uczciwie między wszystkich.

Zbliża się koniec obozu. 6-go stycznia wyjeżdżamy jeszcze kuligiem do odległego o 7 klm. Miadziola na przedstawienie amatorskie i zabawę. Całe społeczeństwo małego miasteczka jest poruszone. Przyjechali jacyś dziwni ludzie, którzy czasem potrafili lekko uchybić miejscowym konwenansom. Przyszli, np. na salę balową, mieszczącą się, zresztą, w remizie Straży Ogniowej, — w strojach narciarskich. Żeby to choć w starych marynarkach. Ale miejscowe damy prędko przyzwyczyły się do naszego wyglądu, panowie tylko byli niezbyt zadowoleni. Wkońcu jednak pogodzili się wszyscy i zabawa szła w najlepsze.

Wracaliśmy jeziorem Miastro późno w noc. Lód błyszczał jak szkło. Ostro kuty koń szybko ciągnął sanie, na których ze względu na mróz poukładaliśmy się „w kratkę”. Wszyscy byli zadowoleni, tylko panna Wala, którą ułożyliśmy na szczycie stosu przez uszanowanie dla jej plci, trochę narzekala na chłód.

Szybko minął czas obozu. Z żalem pakowaliśmy koce i inny dobytek. Nicktórzy byli tak zmartwieni, że pozapominali moc rzeczy. Np. kolega Jan zapomniał swetra; wracał w samej wiatróweccze w 25-stopniowy mróz. A że nie wziął z Warszawy



zespół regatowy a. z. m. - u

foto b. wojtas

czapki, tylko same nauszki, wyglądał zupełnie stylowo. Hryhor poganiał konia: „Nnnuuu! Ciahi, ciahi! Wiedaj, szło panou wiaziész!” (Wio! ciągnij, ciągnij! Wiedz, że panów wieziesz!)

Aż wreszcie przykra i trochę rzewna chwila — „Nu pany! Praszczajcieśia z Naroczaj! Użó zjażdżajim z lodu na bierah!” (No, panowie, żegnajcie się z Naroczem, już zjeżdżamy z lodu na brzeg).

Do dworca w Kobylniku zostało 4 klm. Koniec obozu.

Cóż powiedzieć na zakończenie? Chyba to, że wszyscy byli z obozu zadowoleni. Żle mówię: — zadowoleni. Byli zachwyceni. I wszyscy obiecaliśmy sobie, że niedługo znów się spotkamy, i to tylko nad Naroczem, w obozie bojerowym AZM-u!

Witold Sylwanowicz.

Wilno, w styczniu 1935 r.



sprawdzenie takelunku

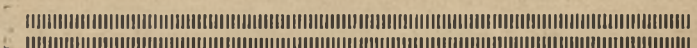
foto b. wojtas



DNIA 23 LUTEGO R. B.
w Salonach Resursy Obywatelskiej
odbędzie się staraniem wyd. „Szkwał”
REPREZENTACYJNA
CZARNA KAWA

MŁODEJ PRASY MORSKIEJ

Szczegóły w zaproszeniach



majaki egzotyczne

Któż z nas nie ma w sobie choćby odrobiny egzotyizmu? Jedni lubią pachnące Południem filmy Van Dycka, — inni owiane śnieżnym czarem powieści o ludach Północy, białych niedźwiedziach, polowaniach na fokę czy wieloryby, — inni znów skrzętnie zbierają znaczki pocztowe lub widokówki, wyobrażające wszystko, o czym śniliśmy w dzieciństwie i o czym marzymy jeszcze teraz: o dalekich, nieznanym podróżach.

Zacząło się to już oddawna, gdy byliśmy jeszcze małymi dziećmi o bladych twarzyczkach i djablich oczkach. Już wtedy jakieś uparte lichy ciągnęło nas z miejsca na miejsce; byle nie tu, byle dalej. Z początku granice tej dali były tak szerokie, jak zasięg naszego dziecięcego spojrzenia. Drugi brzeg rzeczki, która dzieliła nas od tajemniczego, ciemnego lasu, — albo szerokie, rozfalowane zbożem pola, ciągnące się za wysokim parkanem, a widoczne z dachu domostwa... Któż z nas nie próbował przepłynąć rzeczki balją, skradzioną pocztowej Pelasi z piwnicy, — albo prze-frunąc nieznośny plot zapomocą wszystkich parasoli, cichaczem zabranych babci, mamusi i siostrze?...

Prymitywny statek wywracał się akurat na środku rzeczki, a naiwnie skonstruowany spadochron, łamiąc się, rzucał wprost w ramiona ojca, który zanosił nas do swego gabinetu, gdzie na skórzanej, zimnej kanapie — dostawaliśmy kilkanaście bolesnych razów jako antidotum na nasze „złośliwe psoty”. Ale to nic, na drugi dzień już było lepiej, tak, że można było już usiąść i nadal podróżować razem z Karolem Mayem czy Juljuszem Verne. Tak, żadne cięgi nie potrafiłyby przytłuc w nas tęsknoty do szerszego świata.

Aż raz zobaczyliśmy morze. Między dwoma wzgórzami, ujrzyliśmy, zawieszony w szafirowym powietrzu, okręt o białych, wydętych żaglach. Halucynacja? Nie, tylko woda była tak błękitna, że aż zatracala linię horyzontu; zdawało się, iż to niecho rozlało się od samego wybrzeża.

A w dali, po niebie, z rozpostartymi skrzydłami, płynęły wspa-niale, dumne żaglowce...

Trawione przez tyle lat pragnienia z krzykiem mewy pobie-gły ku wzniesionym do słońca masztom, obily się o reje, przy-warły do białych, wypukłych piersi żagli, spłynęły po wantach na burty — i skierkami lśnień zatoneły w słonecznym kilwaczu.

Nagle zrozumieliśmy sens naszych dziecięcych marzeń. Balja na rzeczce i wykpienie od kolegów za pestki i guziki kolekcje piór-ników, z których robiliśmy małe okręciki, zatopione już dawno w starym stawie — to były przeczucia tego, co ujrzyliśmy te-raz: morze i okręt! I to żaglowiec, za wszelką cenę — żaglowiec!

Ale cóż, nie każdy z nas może być takim dzieckiem szczę-ścia, a raczej morza, jak wielcy, samotni żeglarze: Allain Gerbault, Slocum, Voss czy Werner, którzy na własnych statkach prze-mierzają dalekie szlaki wodne. I nie każdy z nas może być od-razu doświadczonym, spalonym przez wichry i słońce maryna-rzem o barkach kwadratowych i dłoniach twardych od lin jak podeszwy.

W końcu jednak, gdy zdobyliśmy wreszcie możliwość wypra-wiania się przez czas jakiś jachtami A. Z. M. u po Bałtyku, ko-łyszając się w ramionach i nosząc zbyt obszerne, na siedzeniu czar-ne jak święta ziemia, marynarskie spodnie, — z powodzeniem stawaliśmy się tymi właśnie wytrawnymi wilkami morskimi, o któ-rych tyle się naczytaliśmy.

To był „zejmański” „fason”, którym imponowaliśmy wytwor-nym letnikom i eleganckim letniczkom. I nie wiem, kto więcej był zadowolony: czy te wypieszczone, dancinowe laleczki, czy też my, spędzający nieraz całe doby śród rozgwaru morza i świstu wichru, bryzgającego pianą?

Wtedy, na pięknych, krzepkich jachtach poznaliśmy przedsinak dalekich podróży żaglowcem. Włócząc się nieraz przez kilka dni

po zielonych wodach Bałtyku, rzucani przez potężne balwany z burty na burtę, przeżywaliśmy szkwały i sztormy, które darły nam żagle, wypychały w otchłanie wodne, wynosiły na grzywiaste góry, by za chwilę chlusnąć na pokład długim, zimnym jęzorem gorzko-słonej fali.

Nauczyliliśmy się brać z naturą za bary. Walczyliśmy z morzem, opętani jak te fale, bijące w nasz biały, smukły statek. Do krwi zdzieraliśmy dłonie o mokre, oślizgłe, a ostre liny — i rzucani pijanemi podrygami zataczającego się jachtu, obijaliśmy się o maszty i boomy, tłukliśmy się o drzwi i futryny kabin. Był to przeklęty taniec. Nie myśleliśmy wówczas o sobie, nie baliśmy się nawet o swoje życie: poprostu nie było na to czasu. Chodziło przede wszystkim o powierzony nam jacht.

Bywało też, że daleko od lądu chwytal nas sztil. Błękitna, przezroczyta kopuła nieba nakrywała szafirowe morze, bezwolne żagle zwisały nieruchomo a leniwie nad wodą, ozłoconą słońcem i gładką jak oliwa.

Wylegliśmy wtedy na rutę, opowiadając sobie kawaly tłuste, że aż się pokład lepil od nich. Częściej jednak słuchaliśmy opo-wiadań „prawdziwego kapitana”, takiego z czarną brodą, co to podobno świat cały zżegłował, a „zalewał” jak Bałtyckie morze. Z nim to odbywaliśmy dalekie rejsy do wysp Polinezyjskich, łą-dowaliśmy u skalistych wybrzeży, gdzie czekali już na nas bron-zowi krajowcy. Od nich, za kilka paczek tytoniu lub zapalek, za pachnące mydło, które zjadali na deser, za cynfolję, którą, skręconą w srebrne kulki, wplatali we włosy, za kolorowe szmatki — wyludzaliśmy, jak tylko biali to potrafią, całe stopy połud-niowych owoców, dzikie ptactwo, drzewo sandalowe, koprę, za-truwającą nam potem w czasie ciszy morskiej powietrze, — i gu-ano, w którym mnożyły się ogromne karaluchy wraz ze szczurami, wielkimi jak koty.

Wysłuchani w opowiadania kapitana, konaliśmy z pragnienia i cierpielimi na skorbut, od którego ciało odchodziło nam od kości, zęby zaś wypadaly. Och, to było straszne!

A jednak pociągały nas te opowiadania, przesiąknięte odo-rem zgnilego ładunku, cuchnące plugawymi przekleństwami ma-rynarzy, żebrzących kapitana o choćby jeden lyk wody, której nie miał już ani kropli. Woleliśmy te, pełne grozy opowiadania, niż grzeczne bajeczki o białych marynarzykach z błękitnymi kołnierzami.

W słowach czarnobrodego kapitana było wspaniale życie czło-wieka na morzu, pełne zuchwałych przygód: tajfuny, szkwały, i sztormy, tęcze i borealne zorze, strach, groza i piękno. Kryła się w nich tajemniczość Morza Sargassum i tęsknota do ostatecz-nego wytchnienia, do kresu — Ultima Thule. Wibrował w nich smutek opuszczonych okrętów, samotnych wraków, które, jak niepoświęcane, pływające trumny, jak statki-widma — blakają się po oceanach.

I to była prawda. stańło przed nami MORZE w całym swym majestacie, swej tajemniczości, grozie i potędze.

Porwało nas widmem nieprzeżytych złud, błękitnych lagun, atolów, dziewczyn z raf koralowych o biodrach krągłości hanana.

Zapachniało zdaleka drzewo tamarandy. Monotonna pieśń muezzina kona w szumie fal, kłębiących się na skalach z białej madrepory, ukrytych pod szaro-zielonkawą powierzchnią.

We ngle, na złomach ostrej skały, na cmentarzysku okrętów, dogorywa opuszczony wrak, o masztach zmurszałych, bezhoźnie grożących niebu zczerniałemi kikutami.

A fale, fale szumiące od początku świata, biegną ze wschodu, zachodu, północy, południa, krzyżują się, przewalają, huczą, tryskają gejzerami słonej goryczy. Szemrzą, modlą się i grzmią — przyzywając potężnym czarem wszystkich, którym lądowa nuda serc jeszcze nie zżarła.

Wanda Karczevska.

1.400 mil na „nike II”



opuszczamy jastarnię

foto I. wieleżyński

Był ciepły, jasny, czerwcowy wieczór, pełen złocistych promieni zachodzącego słońca. Postawiony grot lopotał w lekkich podmuchach północno-zachodniej morki i grą cieni w fałdach swej białej powierzchni obwieszczal słońcu gotowość.

Czarny krzyż w błękitnym polu flagi AZM-u falował miękko, to znów wyprężając się całą długością, strzepywał zniecierliwienie.

Na dziobie jachtu czworo mocnych rąk wybierało łańcuch kotwiczny. Kluza skrzypiała, przepuszczając jedno po drugim wodą ociekające ogniwa.

Odlicie białych, smukłych linii jachtu drgało w zmarszczonej drobną falką, wodzie portu.

Jeszcze dziesięć metrów, jeszcze pięć. Łańcuch klekotał w metalowym przepuszczeniu i pelzał pod podkład. Wreszcie podano sygnał: — Kotwica pion!

Od steru padły komendy. Zaszleściły rasky fokę po stalowym sztagu. Wyprężył się lik. Stuknęły bloki wybieranych szotów, a wygładzona wiatrem powierzchnia żagli nachyliła się lekko ku wodzie.

„Nike II” drgnęła. Smuga drobnych wirów za rufą zaznaczyła jej ruch. Wolno minęliśmy bramę portu i wąski bagrowany kanał Jastarni. Przed nami były zielono-złote, rozedrgane całą powierzchnią, wody zatoki i perspektywa kilku tygodni włości, — za nami letnicy, molo i brzeg,

i kilka rąk, wyciągniętych na tle portowego budynku, długo powiewających pożegnanie. Wesole było i pełne zaufania to pożegnanie. Usta mówiły zgodnie z żeglarskim przesądem: „Polamcie maszty i stęgi” — wyczuwaliśmy jednak, że serca przestraszone ostrością słów, dodawały bezgłośnie: „Dobrych wiatrów”. Bo tak już jakoś jest z ludźmi—którzy, zostając w domu, żegnają odjeżdżających w świat,—że na dnie ich serc tłą się i żarzą często zbyt uczucie i posmutniające tylko chwile rozstania — obawy.

Tego roku, sądę, obawy te w stosunku do nas nie były wielkie. Statek mieliśmy mocny, szybki i wypróbowany, dziewięc-tonowy sloop Marconi z 22 KM motorem pomocniczym, a to jest przecież na morzu najważniejsze. Kupiliśmy go zeszłego roku w Szwecji, a w drodze powrotnej ze Sztokholmu do Gdyni i później na krótkich wypadach, poznaliśmy dokładnie. Statek był jak to się po żeglarsku mówi, „klar” i nie pozostawiał nic do życzenia. W załodze było nas pięciu. Ojciec z dwoma synami i dwóch przyjaciół. Zbyszek, mój brat, kapitanował, Adam, jako że najlepiej z nas gotował, zwykle wypełniał tę najcięższą i najmniej przyjemną wachtę, Bull, był mistrzem takelunku, a ja, miałem swoją „psią wachtę” i pisałem dziennik. Ojciec zaś, jako pasażer, nie miał nic do roboty i żeglował z nami, aby zobaczyć, jak to morze, znane mu z wielkich okrętów, wygląda zbliska i namacalnie.

O 10-tej wieczorem przeszliśmy tra-

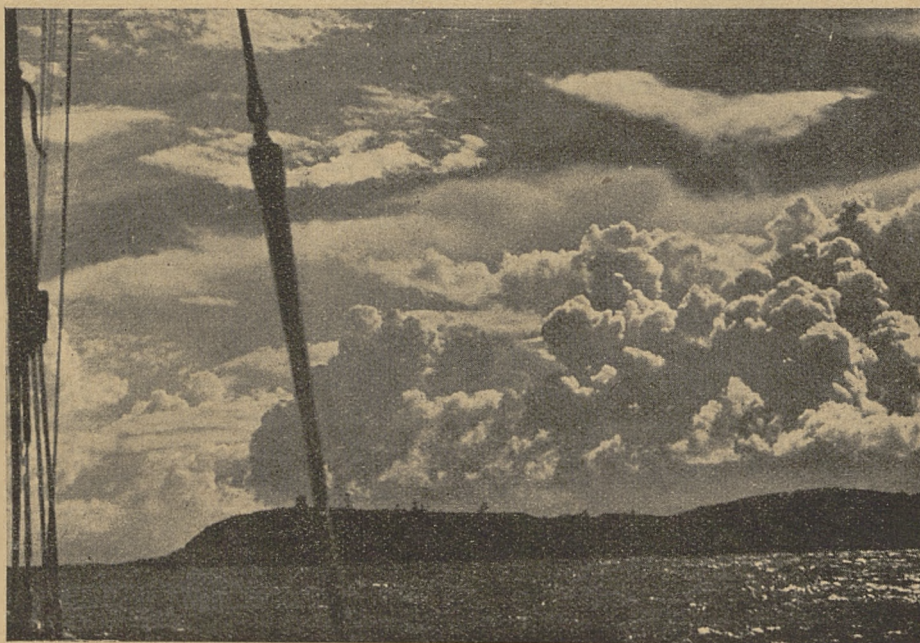
wers na półwyspie Helskim i wzięliśmy kurs N. 22° O., który mijal w odległości około 10 mil Libawę. Pogoda była piękna, przy słabym jednak wietrze dość wolno żeglowaliśmy naprzód. Rano dopiero ruszyła „NIKE II” w ulubionym przez nią tempie — 7 mil na godzinę. Z W. wiała świeża bryza. „NIKE II” pod grotem i wielkim balonem rwała naprzód, nużąc swoje smukłe burty w sfalowanym morzu. Od południa barometr zaczął spadać, a mknące z północy cirrusy nie wróżyły nic dobrego. Około 5-tej — po godzinie trwającej ciszy, uderzył w nas silny Nord, a równocześnie z nim, nadbiegła wysoka fala.

Przygotowaliśmy się na to uderzenie, refując grot na cztery obroty, ale i to było zamało. Wiatr wzmagal się. Coraz częściej dziób „NIKE II” nie mógł wydostać się na szczyt stromej i bardzo wysokiej fali. Całe strugi spienionej wody przelewały się przez pokład i dach kajuty.

Wibracje want i jazgot przedzierającej się przez nie wichury, akompanjowały trzaskaniu dziobu i burt taranowych falami.

W kajucie — hałas każdego uderzenia potęgował jeszcze mecz, rozgrywany w forpiku. Tam, puszka z kawą i imbryk grały z mydłem w foot-ball, a filiżanki i talerze poukładane w szafce, bily brawo, jak prawdziwa zielona trybuna.

Jeszcze zbyt wielka szybkość. Rzucamy fokę, a róg fałowy grota, obsuwa się prawie do salingu. Nie więcej jak 25 m²



meteorologja

foto I. wieleżyński

zągla utrzymuje nas w przechyle po reling prawej burty. Wiatr dochodzi do 9 stopni B.

Kurzawa ostrych kropel zerwanych wichurą z fal, siecze twarz.

Niebo jest jasne, błękitne, pełne niesamowicie szybkich cirrusów.

Gonią, jak strzępiaste miotły czarownic, cudem jakimś rozpędzone i wyrzucone na słoneczny błękit nieba. Morze wścieka się. Zmydlone, spienione, wali na niskie burty jachtu i — przegrywa. „NIKE II” jest mocna, a szybkość, nie przekracza trzech węzłów. Załoga, nieprzyzwyczajona jeszcze do złej pogody, z trudem przetrzymuje fantastyczne wprost przechyły jachtu. Jeden tylko Adam, w dzielności swej nie karmi ryb i, spokojny, opanowany, siedzi z Bullem na wachcie. Zbych i ja sprawdzamy w kajucie pozycję. Sztorm chwycił nas na ok. 31 mili na W.SW od Klajpedy. Za trzy godziny można być w porcie. Żeglujemy jednak dalej na północ, jak się tylko da mocno pod wiatr.

„NIKE II” pod małym kawałkiem grota dryfuje doskonale. Przez kilkanaście godzin, nim zobaczymy ląd, może się dużo zmienić. Narazie jednak nie nam nie grozi.

Ciężko było. Rozpętany, huczący żywioł, miotał jachtem. Ciskał w czeluści przepaścistych bruzd fali, rzipędzonej od wysp Alandzkich, i uiszczyć pragnął, rozbić.

O godz. 9-tej Zbych objął wachtę. Leżałem na koi. Przez półotwarty luk wśliznął się do kajuty Bull. Mokry, zmordowany do cna. W nagłym przechyle jachtu stracił równowagę, runął na podłogę w wąskim przejściu między kojami i po kilku sekundach spał. Tak w pełnym rynsztunku sztormowym, w „sudwestce” na głowie, mokry. Odchorował swoje przy sterze, nie wypuszczając rumpla z rąk — teraz był już zdrow i chciał tylko spać.

Gdy podkładałem mu poduszkę pod głowę, lypnął na mnie okiem z takim wyrzutem, że... On przecież jest śpiący — nie chce nic, — chce spać. Nie miałem mu już sumienia przeszkadzać. Przykryty kocem, leżał na twardych deskach i spał. Uśmiechał się. Pierwszy raz był na „NIKE II” w takich tarapatach i musiała mu się jej praca podobać, a może błędził myślą gdzieś daleko na podgórskiej okolicy... nie wiem. Zmordowany był i spał.

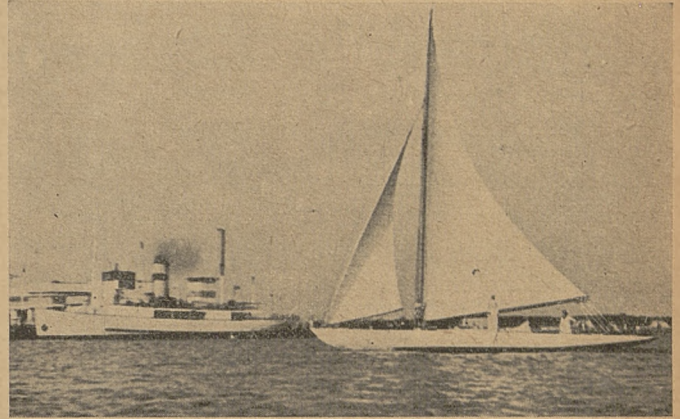
W forpiku Adam dolewał nafty i zapalał lampy pozycyjne. Sztorm, nie sztorm, światła muszą być. Owiązany liną pelzał przez pokład. Statek uciekał mu z pod nóg. Fale myły, jak straż pożarna, rozpełniająca wodą tłum. Zacisnął palce na wautach. Chwilę czekał. Przyzwyczał się do niewygodnej pozycji. Wreszcie uchwycił odpowiedni moment. Jacht runął nagle w czarną, dudniącą przepaść. Dziób zarył się z trzaskiem w szczyście strzępiastej gry-

wy. Strugi wody podrywały Adamowi nogi. Przyłgnął cały do want. Kurczowo objął stalowe liny i stał. Doleciał go głos kapitana — „Hallo! gotów?!” — „Czerwone! gotów! zaraz wracam!” — Po chwili na sterburcie zabłysło zielone światło. Formalność dopelniona. Adam mokry, z wiadrem wody za kołnierzem, wchlustaniem przez hojną falę, siedzi w kokpicie i klnie przepisy.

Na górach wody, wypadających spod dziobu i burt, błyska zielony krąg, barwi

przecumowaliśmy w kanale portowym, obok mostu, przerzucającego główną ulicę miasta na drugą — niegdyś przemysłową jego część.

Postój w Libawie nie trwał zbyt długo i po poczynieniu niezbędnych zakupów ruszyliśmy dalej. Jacht był gotów. Pogoda jednak i sygnał sztormowy na latarni morskiej, nie zachęcały do opuszczenia niemiłego wprawdzie, ale idealnie spokojnego portu. Silny, szkwalisty wiatr i często prze-



„nike II” w jastarni
foto I. wieleżyński

żywym kolorem zmydloną pianę fali. Nieprzenikniona czeluść nocy gra potężną symfonią sztormu. Twarz kapitana, pochylona nad jasnym krążkiem kompasu, jest twarda i spokojna. Od czasu do czasu ociera wierzchem rękawicy słone krople z warg i steruje. Już nie po raz pierwszy w życiu żegluję po rozlukanem morzu i wierzy w jacht. Nad ranem, idąc kursem N. 45° O., rozpoznaliśmy na trawersie światła Klajpedy. Do lądu było jeszcze około 12 mil. Wiatr trochę zelżał. Na trawersie kościola w Poładze podnieśliśmy sztormowy fok. Zwrot wyszedł bez trudności. W chwili wychodzenia na szczyt fali położyłem ster na burtę. Krótki łopot przeszliśmy w pianie grzywacza, druga fala uderzyła o odchyłony już nieco dziób i pożeglowaliśmy na morze.

Sztorm powoli się zniżał. Lawirowaliśmy tak do południa w odległości około 10 mil od brzegów lotewskich, aż wiatr, wykręcający coraz bardziej na W pozwolił nam utrzymać kurs wzrost na Libawę. O 5-tej po południu weszliśmy przez zachodnią bramę do bronionego potężnym łamaczem fal awanportu Libawy. Cisza i spokój, jakie tam panowały, sprawiły nam wybitną radość.

Plan wyprawy nie przewidywał Libawy. Trzeba było jednak wypocząć i sprawdzić stan pogody, która wcale nie wyglądała zachęcająco. Po sprawdzeniu dokumentów i rewizji celnej, dokonanej przez uprzejmich i sympatycznych urzędników,

latujące ulewy, lepiej było znosić na cumach. Snuliśmy się więc wśród bezbarwnych i leniwie śpiących ulic miasta, przez które niekiedy przejeżdżał pełen zgrzytu i dzwonienia, brudnawo pomalowany tramwaj. Kocie lby, rynsztoki i małe, przeważnie drewniane domy, przypominały o panującej tu przez wiele lat niskiej cywilizacji rosyjskiej. Gęste kłębowiska chmur, zasnuwające niebo, odbierały i tak przysiębiającej szarzyźnie złoceń słonecznych i jeszcze bardziej zasmucały widok. Nawet ładny i wesoly w słońcu park, był teraz nieciekawym, pustym i ponurym. Biała, szeroka plaża, szumiała tylko odgłosem wysokich, spiętrzonych na ławicach fal. Pusto było wszędzie i beznadziejnie. Tylko brzegi kanału i barjery mostu oblegali wędkarze. Długie pręty zwisały nieruchomym łukiem nad spokojną wodą, a tępy, bezmyślny wzrok właścicieli, zaczepiony na kolorowych kulkach pływaków, czekał. Czasem ktoś błysnął w powietrzu srebrnym skrzętem rybki — i znów cisza. Te liczne, w kontemplacji wyczekiwania zastygłe postacie, to nie był wcale obraz umiłowania przez Libawę sportu wędkarskiego, lecz smutny znak zastoju i braku pracy w zamierającym mieście. Ci ludzie, siedzący tak po kilkanaście godzin, nie mieli nic do roboty, więc łowili z myślą o kolacji, gdy przed obiadem ryba nie brała.

wolna trybuna

zagadnienie kolonialne a młode pokolenie

I.

Każdego z nas, młodych, przystępujących do badania zagadnień kolonialnych, uderzyć musi jedno zjawisko. Jest to fakt, że ogólny bilans wpływu t. zw. cywilizacji europejskiej na te ludy, które wpływom polityki europejskiej, kolonialnej są poddane — jest raczej ujemny, raczej negatywny.

Zagadnienie ujemnych czy dodatnich wartości, niesionych przez cywilizację europejską ludom stojącym rzekomo na t. zw. „niższym stopniu kulturalnym“, ostatnio poruszone zostało w związku z kilkoma książkami, bez obłonki pokazującymi czarne strony gospodarki kolonialnej, t. zw. „wyżej kulturalnie stojących“ narodów europejskich. O ile jednak w słynnej książce Céline'a epizody kolonialne potraktowane są ubocznie, a pesymizm autora nie wyczerpuje się bynajmniej na zagadnieniach gospodarki kolonialnej, o tyle książka polskiego autora (Giżyckiego — „Czarni i biali“) przynosi w tej mierze szereg obserwacji, nasuwających nam smutne refleksje.

Starsze pokolenie nie potrafi już dziś wykrzesać nowego planu, nowej ideologii kolonialnej dla narodów europejskich. Musi to być zadaniem młodego pokolenia, które po zanalizowaniu wyników dotychczasowej infiltracji kultury europejskiej na terenach kolonialnych powinno swoje zdanie jasno wypowiedzieć i swój program nakreślić.

II.

Analiza dotychczasowej gospodarki europejskiej na terenach kolonialnych, w takiej np. Afryce uwidoczni nam jedno: że przed zetknięciem się z Europejczykami ludy „dzikie“ tworzyły zbiorowiska, organicznie związane, tworzące własną kulturę, związane w gromadę, związki.

Gospodarka europejska, potrzeba rąk roboczych, wysiedlanie plemion z ich ziemi, potrzebnej pod planacje czy kopalnie, nakładanie podatków i zmuszanie przez to tubylców do imania się służby, byle jak płat-

nej u Europejczyków — wszystko to spowodowało olbrzymią przemianę w życiu tych plemion. Zaczęła się masowa emigracja do miast i większych siedzib europejskich w poszukiwaniu pracy i środków do życia, których przez wprowadzenie gospodarki europejskiej braknąć zaczęło. Zaczął się wyzysk czarnego robotnika przez białych.

Wszystko to w życiu afrykańskich społeczeństw wywołało zupełny rozstrój. Bo w ślad za kupcem, który wywołał destrukcję form gospodarczych, poszedł administrator, który zniszczył dotychczasowe „autorytety społeczne“, zastępując je przemocą teroru, przyszedł misjonarz, który zniszczył dotychczasową moralność i wiarę, a nie potrafił gruntownie nowej wiary zaszczerpić.

Wpływ Europy wywołał więc destrukcję dotychczasowych form gospodarczo-społecznych. Dajemy tu przykład Afryki, na którym przykład wpływu europejskich form gospodarczo-społecznych jaskrawo się uwidacznia — ale wiemy, że ten wpływ w tej samej postaci wszędzie tak samo występuje. Wszyscy, którzy byli na doskonałym filmie Van Dycka „Eskimo“, mieli możliwość obejrzenia przykładu oddziaływania t. zw. „cywilizacji europejskiej“ na Eskimosów, a te rzeczy dzieją się wszędzie, gdzie tylko dotarła noga Europejczyka.

Mimowoli nasuwa się pytanie, czy cała istota cywilizacji europejskiej zdolna jest do destrukcyjnych oddziaływań, czy też tylko jakieś poszczególne jej zakresy? Co jest przyczyną tej destrukcji, i czym ją można usunąć?

III.

Wystarczy uczynić pobieżny przegląd tych rzeczy, aby zdać sobie sprawę, że fatalizm, dzięki któremu cywilizacja europejska tak rujnujący wpływ wywiera na t. zw. „dzikie ludy“, tkwi w fakcie, że ludy te stykają się faktycznie z jednym tylko obliczem cywilizacji europejskiej, a jest niem jej oblicze kapitalistyczne. Kolonie stały się terenem marginesu tego kapitalizmu, terenem, gdzie wynaturzenia i degeneracja kapitalizmu

ukazały się w swojej najjaskrawszej formie, i gdzie rujnujący wpływ gospodarki kapitalistycznej na społeczeństwa najsilniej się uwidocznił. Dążenie do maximum wyzysku, nieliczenie się z jakimikolwiek względami poza bezustannym pędem do zysku materialnego — to najważniejsze rozkładowe pierwiastki, które Europa śle „niżej stojącym“ ludom.

Dla nas, młodych, tak głęboko odczuwających potrzebę moralnego odrodzenia świata, — stwierdzenie faktu, że kultura europejska ludom dzikim dała tylko materializm i egoizm (poza wątpliwymi dla nich korzyściami z telegrafu czy kolei żelaznej), jest niesłychanie bolesne.

IV.

Pierwiastki konstruktywne, pierwiastki nowego ładu, pierwiastki nierozprzężenia, ale nowego układu sił, nieść może ludom kolonialnym tylko ta kultura europejska, która posiadać będzie własny pion moralny. Wyzyskując, a nie niszcząc pierwiastki dotychczasowej kultury, reorganizując ich formy społeczne, cywilizacja ta nieść będzie tym ludom znajomość nowych form wytwórczości, wyższą technikę produkcji. Zamiast zalewu kraju przez tandetne błyskotki, nieść będzie im nowe wartości kultury materialnej i duchowej. Zamiast oszustw i geszefciarstw prywatnych kapitalistów, nieść

będzie współpracę i pomoc społeczną w podnoszeniu się na wyższy stopień kultury.

Państwa stare, posiadające tradycje starych, kapitalistycznych form gospodarki kolonialnej, nie prędko zmienią system tej gospodarki. Zadanie podjęcia takich nowych form gospodarki i polityki kolonialnej spoczywać będzie na barkach państw, które kolonij dotychczas nie posiadają. Polska, która w XIX wieku, wieku bogacenia się państw (hasło „enrichissez—vous“) i zdobywania kolonij dla ich eksploatacji, w wyścigu tym nietylko nie brała udziału, ale sama długo była sui generis kolonją wielkiego kapitału europejskiego, ta Polska, coraz mocniej wysuwająca żądanie uzyskania własnych kolonij zamorskich, predystynowana jest do roli prekursora nowych form polityki kolonialnej. Składają się na to — tak wynikające z niedawnej przeszłości negatywne ustosunkowanie do form eksploatacyjnych wielkiego kapitału (Żyrardów), jak dużo dawniejsza tradycja o jej zdolnościach do pokojowego i zgodnego ułożenia współżycia różnych narodów i różnych wyznań na terenach ekspansji polskiej (Idea Jagiellońska). Skonkretyzowanie tych założeń ideowych polskiej polityki kolonialnej musi być zadaniem młodego pokolenia Polski, walczącego o Nowe Jutro.

Jan Walczak.

„światopogląd morski“

praca zbiorowa pod red. j. borowika, toruń, 1934

Institut Bałtycki wydał w postaci pracy zbiorowej cykl wykładów, zorganizowanych przez ten Instytut w Gdyni w latach 1931 — 1933. Wydane dzieło tworzy zespół podstawowych wiadomości o morzu wogóle a o morzu polskim w szczególności, zespół prac zawierających tyle interesującego materiału, że tylko brak miejsca nie pozwala nam tutaj na obszernie ich omówienie, tembardziej, że nas, młodych, miło uderza ujęcie całego szeregu nowych tematów i to ujęcie dalekie od stereotypowego schematu wielu dotychczasowych tego rodzaju opracowań. Prof. Ą. Bujak w art. „Kultury morskie i lądowe“ stwierdza, że „wyższa kultura ludzka najściślej jest złączona z wodą morską i rzeczną, ale przede wszystkim z morzem“, i po szerokim rozwinięciu dziejów wielkich kultur morskich konkluduje, że „im więcej ułożymy pracy gospodarczej i kulturalnej w ten wąski pas ziemi, który nas łączy z morzem, tembardziej go kochać i tem wytrwalej bronić będziemy...“ Szereg artykułów pp. dr. J. Widajewicza, prof. K. Tymienieckiego, prof. Wł. Konopczyńskiego, prof. Z. Wojciechowskiego przedstawia nam dzieje Słowian i Polaków nad Bałtykiem. P. B. Stelmachowska przedstawia nam „Stosunek Kaszub do Polski“. Dr. K. Stolyhwo w artyk. „Zagadnienie rasy nordyckiej w nauce i polityce“ stwierdza tendencyjność i sztuczność szerzonej przez Niemcy teorii o wyższości t. zw. elementu nordyckiego.

Młodą polską literaturę marynistyczną zainteresuje specjalnie artykuł prof. R. Dybowskiego „Żywiol morski w twórczości Józefa Conrada“, podkreślający zdrowe pierwiastki tego heroicznego stosunku do żywiołu morskiego, które zawierają powieści Conrada. Prof. W. Kamieniecki („Polska nad Bałtykiem“) omawia polityczne zagadnienia Bałtyku. Dwa artykuły (Cz. Klarnier „Śląsk

i Pomorze jako symbole naszej niezależności“ i W. Olszewicz „Węgiel i morze“) poświęcone są stwierdzeniu łączności i związków między naszym głównym ośrodkiem przemysłowym a naszym wybrzeżem morskiem. Zagadnienie morfologii Kaszub i geologicznej przeszłości Bałtyku w opracowaniu prof. B. Zahorskiego i J. Nowaka zamykają tę pożyteczną książkę, stającą się niezbędnym „Vade Mecum“, bez którego niepodobna przystąpić do teoretycznego zaznajamiania się ze sprawami Polskiego Morza.

J. R.



w porcie

foto Ierzy Salak

z życia a. z. m.-u

podziękowanie

Akademicki Związek Morski składa na łamach swego pisma wyrazy podziękowania Lidze Morskiej i Kolonjalnej za dotychczasowe ułatwienie realizacji poczynań Związku, a w szczególności za materialne popieranie wydawnictwa „Szkwał”.

Jednocześnie, z okazji piętnastolecia odzyskania morza, A. Z. M. wyraża Lidze Morskiej i Kolonjalnej swą żywą i trwałą gotowość do dalszej współpracy nad tworzeniem mocarstwowości Polski Morskiej.

regaty bojerów na narocz

Dnia 3.I. urządzone zostały — staraniem oddziałów Warszawskiego i Wileńskiego Akademickiego Związku Morskiego — regaty bojerów na jeziorze Narocz.

Opierając się na tych samych przesłankach ideowych, jakie kierowały AZM-em przy urządzaniu obozów morskich w Jastarni i doceniając niewątpliwe walory zastępcze żeglarstwa zimowego wobec długiej przerwy w żeglarstwie wodnem, zorganizowano kurs bojerowy nad jeziorem Narocz.

Obóz doszedł do skutku dzięki nadzwyczaj przychylnemu ustosunkowaniu się Towarzystwa Przyjaciół Narocza, które oddało w tym celu swoje schronisko.

Warunki atmosferyczne w dniu regat były nadzwyczaj ciężkie; liczne zasy śnieżne, wiatr dochodzący do 7° B spowodowały szereg uszkodzeń. Pomimo tego stanęło na starcie pięć bojerów — z tego dwa AZM Warszawskiego, jeden AZM Wileńskiego, dwa Kuratorjum Okręgu Wileńskiego. Trasę wyznaczono: schronisko Przyjaciół Narocza — schronisko kuratorskie Kupa i spowrotem. Komisja Sędziowska regat (pp.: Szutowicz, inż. Brudziński i Zagórski) stwierdziła następujący wynik regat:

I-sze miejsce bojer AZM Warszawskiego z załogą Padlewski — Szefer.

II-gie miejsce bojer Kuratorjum Wileńskiego z załogą Uszkiewicz (Zw. Strzelecki) — Machnicki.

III-cie miejsce bojer Kuratorjum Wileńskiego.

Bojer AZM Wileńskiego z załogą dr. Sylwanowicz i Umiałowski niezwykle zacięte bronił swych poważ-

nych szans, kończąc regaty pomimo wylamania masztu.

Bojer warszawski z załogą Wojtas — Pratkowski wycofał się po trzech kilometrach przy poważnym rozdarciu zbyt lekkiego żagla.

Akademicki Związek Morski wobec braku monotypów narazie i wobec wielkich trudności w sprawiedliwym określeniu współczynników przy handicapach, zorganizował regaty bez względu na różnicę powierzchni ożaglowania i konstrukcji. Tembardziej jaskrawe stały się zwycięstwo warszawskiej piętnastki nad rywalem dwudziestkąpiątką Kuratorjum Wileńskiego; przyczyniły się do tego niewątpliwie lekka konstrukcja jak i ciężkie, stalowe noże płóz z łatwością przebijających zasy śnieżne. Niewiadomo czy wynik byłby ten sam przy głębszym śniegu i lżejszych warunkach atmosferycznych zwłaszcza dla bojerów o płozach t. zw. uniwersalnych.

Kursy i regaty miały na celu spopularyzowanie sportu mało odcyżnionego w Polsce uprawianego, a mającego niebywale szanse rozwoju u nas właśnie. AZM wierzy, że na przyszły rok zaroi się od bojerów na Narocz. Posiadającym idealne ku temu warunki. Regaty tego tak wybitnie „regatowego“ sportu, odbywające się po raz pierwszy oficjalnie w Polsce, ohy poruszyły miłośników sportu żeglarskiego i pchnęły nas w najbliższej przyszłości na tory międzynarodowe.

* * *

Należy podkreślić, że regaty organizował AZM a nie AZS. jak myślnie podawała część prasy.

kronika oddziałów a. z. m.-u

akademicki związek morski w warszawie

Na Walnem Zebraniu, które odbyło się dnia 26 listopada roku 1934, wybrano nowy Zarząd, w skład którego weszli: Prezes — Wodzinowski Przemysław, v.-prezesi — Misiarek Roman i Wojtas Bernard, sekretarz — Klimecka Janina, v.-sekretarz — Frontczak Stefan, skarbnik — Borowski Aleksander, zast. skarbnika — Kuczewski Stanisław, kier. sekcji kolonjalnej — Reychman Jan,

sekcji handlu morskiego — Rejmentówna Mieczysława, sportowo-żeglarskiej — Padlewski Jerzy, referent prasowy — Karczewska Wanda.

Nowy Zarząd z miejsca przystąpił do intensywnej pracy, której celem było zarówno wewnętrzne zacieśnienie więzów organizacyjnych, jak i propagowanie hasel AZM nazewnątrz.

Czynnikiem, który bodajże najwięcej przyczynił się do spopularyzowania AZM na terenie Warszawy — były żeglarskie obozy zimowe, zorganizowane wraz z Oddziałem Wileńskim w dniach od

28.XII.34 do 11.I.35 r. na jeziorze Narocz. Obozy te, wzbudzając ogromne zainteresowanie, były i jeszcze są szeroko komentowane przez prasę, która zamieszcza komunikaty, artykuły i fotografie bojerów (jachtów lodowych). Wynikiem tego jest napływ nowej fali kandydatów, pragnących pracować w AZM-ie.

Oddział Warszawski, zachęcony tem, podobną imprezę urzędu powtórnie w początkach marca. Obok tego, sekcja sportowo-żeglarska przystąpiła do zorganizowania teoretycznego kursu żeglarskiego, który rozpocznie się w dniu 8 lutego b. r. Kurs obejmuje konstrukcje, ozaglowanie jachtowe, roboty linowe oraz część nawigacyjną. W ramy kursu wchodzi także praktyczne szkolenie jolkami na Wiśle.

Dużem ułatwieniem w pracach sekcji kolonjalnej i handlu morskiego jest, zorganizowany staraniem Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni, cykl wykładów podstawowych wiadomości o Morzu Polskim dla Polaków-studentów z zagranicy, przebywających na studjach w Polsce. Na wykłady te uczęszczają wszyscy członkowie Oddziału. W dniu inauguracji, t. j. dnia 24 stycznia, odbyły się dwa wykłady: p. gen. Orlicz-Dreszera i p. marszałka Dębskiego.

akademicki związek morski we lwowie

Oddział Lwowski w okresie przedobozowym prowadził dwa teoretyczne kursy żeglarskie — wyższy dla członków posiadających morskie stopnie żaglerskie, — niższy dla przyszłych uczestników obozu w Jastarni. Kurs niższy dostępny był pozatem dla członków pokrewnych organizacji, jak Oddział Wioślarsko-Żeglarski L.M.K. we Lwowie i Sekcji Żeglarskiej AZS-u — które jednak niezbyt licznie go obeślały. Wykłady odbywały się w sali W.S.H.Z., oddanej nam bezpłatnie do użytku, dzięki staraniom Inż. T. Stobieckiego. Część wykładów na kursie poświęcona była ogólnym sprawom morskim i kolonjalnym w Polsce. Kurs teoretyczny uzupełniony został ćwiczeniami praktycznymi, przeprowadzonymi przy pomocy taboru własnego i wypożyczonego za opłatą w L.M.K. na stawie w Gródku Jagiellońskim. Trudności komunikacyjne rozwiązałyśmy, wypożyczając auto ciężarowe, na którym przewożono się codziennie przez dwa tygodnie grupę około 15-tu uczestników. Tam, pod okiem instruktorów, członków wyższego kursu, zapoznawali się oni z żaglami, wiatrem i wodą, zdobywając wstępne przeszkolenie praktyczne w żeglarstwie. Kurs niższy zakończono egzaminem, który zdało około 76 członków.

W okresie wakacyjnym, członkowie Oddziału Lwowskiego wzięli udział w obozach:

w Jastarni	A.Z.M.	55 członków
"	Z.H.P.	3 "
w Gdyni	P.W. i W.F.	1 członek
w Trokach	A.Z.M.	11 członków.

akademicki związek morski w krakowie

Jedną z organizacji akademickich, obecnie wykazujących w Krakowie największą żywotność i coraz bardziej popularną w sferach młodzieży akademickiej U. J. — jest Akademicki Związek Morski. Chronologicznie działalność Związku przedstawia się następująco: z początkiem października zorganizowano uroczystą Inaugurację prac Związku w b. roku akadem., na której program złożyły się: kolejne przemówienia Prezesa Krakowskiego Oddziału Związku, kol. B. Leśnodorskiego, Rektora M. Siedleckiego, Kuratora AZM w Krakowie, kol. Wl. Zacharjasiewicza, oraz interesujący

W dniu 17 stycznia odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie, na którym wybrano delegatów na pierwszy Ogólnopolski Zjazd Delegatów Oddziałów AZM. W skład delegacji z Oddziału Warsz. wszedł zarząd „in corpore” oraz członkowie najbardziej zaawansowani i zaznajomieni z pracami AZM-u.

Komisja Imprez jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia urządziła dancing, a w dniu 26 stycznia b. r. Reprezentacyjną Czarną Kawę pod protektoratem p. gen. Orlicz-Dreszera. Impreza, szeroko reklamowana i odskońale opracowana, udała się znakomicie.

Pozatem Oddział opracował program uroczystej Akademii AZM-u, która z okazji 15 rocznicy odzyskania dostępu do morza, odbędzie się pod protektoratem Ligi Morskiej i Kolonjalnej w dniu 10 lutego b. r. w sali Klubu Urzędników Państwowych (Nowy Świat 67). Na treść złoży się przemówienia p. gen. Orlicz-Dreszera i kol. J. Grzywaczewskiego oraz część koncertowa, w której udział wezmą wybitni artyści. Akademię zagał prezes Oddziału Warsz. AZM, — kol. Wodzinowski.

Siedziba Warszawskiego Oddziału AZM-u mieści się przy ul. Widok 10.

Pozatem trzech członków Lwowskiego Oddziału pływano w okresie letnim na jachcie „Nike”, który, żeglując w barwach AZM-u, odbył dalsze podróże do Marienhamnu na wyspach Alandzkich i na Bornholm. W okresie jesiennym Oddział Lwowski zorganizował pod protektoratem L.M.K. dwa odczyty kolegi L. Wieleżyńskiego o żeglarstwie morskiem, które, szeroko reklamowane ulotkami i afiszami, cieszyły się wielkim powodzeniem. Drugi odczyt zorganizowany był specjalnie dla młodzieży szkolnej, jako zalecony przez Kuratorjum O.S. — Oddział Lwowski brał czynny udział w organizowaniu odczytu gen. Zaruskiego, wygłoszonego dnia 22.XI.34 pod tyt. „Znaczenie jachtu dla Polski” — w salach Kasyna i Kola Literackiego we Lwowie. Ponad 500 słuchaczy z entuzjazmem przyjęło gorące słowa prelegenta, który większą część swego przemówienia poświęcił pracy polskiej młodzieży dla morza i na morzu, i wartościom wychowawczym sportu żeglarskiego.

Oddział przeniósł się obecnie do nowego obszernego lokalu, w którym praca rozwija się jak najlepiej. Liczne odczyty w radio i artykuły w pismach codziennych, informują społeczeństwo lwowskie o pracy i zadaniach AZM-u w Polsce. Na Walnym Zebraniu, które odbyło się dnia 28.XI.1934 r. został zmieniony dotychczasowy ustrój Zarządu Oddziału, który obecnie dzieli się na prezydium w liczbie 7-miu członków i Zarząd w liczbie 15-tu członków. Ścisły rozdział funkcji w Zarządzie, daje jak najlepsze wyniki pracy.

Oddział liczy obecnie 225 członków, w tem 37 żeglarzy morskich i 4-ch sterników. Prezesem jest kol. L. Wieleżyński.

Siedziba Związku mieści się przy ul. Senatorskiej 6.

odczyt p. kpt. W. Stypuły, instruktora żeglarskiego z Gdyni, p. t. „Żeglarstwo czynnikiem rozwoju turystyki morskiej”. Następnie odbył się, prowadzony przez p. W. Stypułę, trzytygodniowy, teoretyczny kurs żeglarski, który cieszył się b. dużą frekwencją wśród młodzieży akademickiej, harcerskiej, a także gimnazjalnej. Kurs zakończył się egzaminem, który złożyło 28 osób.

Dużem wydarzeniem na Uniwersytecie był zorganizowany przez Związek b. oryginalny i efektowny odczyt Prof. K. Cybulskiego p. t. „Zygakiem poprzez polityczne wydarzenia świata a Polskie Morze”. Prelegent przedstawił zebrany, jak kształtuje się obecna światowa polityka, zwłaszcza wielkich mocarstw, i jakie, wnioskiem z niej dla nas wypływającym, winno być wyteńczenie wszystkich sił dla utrwalenia mocnej pozycji Polski na Bałtyku. Odczyt ten

stanowił inaugurację działalności Związku, mającej charakter ideowy i propagandowy na rzecz polskiego Morza w okresie zimowym wśród młodzieży akademickiej Krakowa. Następnym soplei zebraniem (7.XII.) — było zebranie informacyjne, dyskusyjne dla przedstawicieli organizacji akademickich. Do licznie zebranych przedstawicieli kilkudziesięciu krakowskich organizacji akademickich, ideowych, naukowych, samopomocowych, sportowych — przemówili: Rektor Siedlecki, kpt. Zaremba z Zarządu Okręgowego Ligi M. i Kol., oraz Prezes Krak. Oddz. AZM, kol. L. Leśnodorski. W rezultacie postanowiono rozpocząć żywą akcję na terenie wszystkich organizacji akademickich, mającą na celu zainteresowanie sprawami morskimi i kolonialnymi możliwie całej młodzieży, bez względu na rozmaite jej nastawienie ideowo-polityczne. Szereg organizacji postanowiło przystąpić do Ligi Morskiej i Kolonialnej, utworzyć specjalne referaty morskie, — a w II. trymestrze przeprowadzić na terenie Uniwersytetu zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej; wreszcie zapewniono pełne poparcie Akademickiemu Związkowi Morskiemu, m. in. przez prenumeratę „Szkwału” dla czytelników, oraz dla poszczególnych osób.

Z ostatnich prac Związku należy także wymienić zorganizowa-

nie przez Zarząd tut. Oddziału specjalnej Sekcji Młodzieży Akademickiej w Komitecie Organizacyjnym Reprezentacyjnego Balu Polskiego Morza, który odbędzie się w Krakowie 19 stycznia 1935 r.

We wszystkich powyżej wymienionych pracach — Zarząd Oddziału spotyka się z b. życzliwą opieką Władz Uniwersytetu Krakowskiego, Kuratora — P. Rektora Siedleckiego, a szczególnie pełnym poparciem i pomocą Władz Ligi Morskiej i Kolonialnej, zwłaszcza p. gen. Monda i plk. Tomaszewskiego, kierowników Ligi na terenie Okręgu Krakowskiego.

Działalność Związku, tak idąca w kierunku sportowo-żeglarskim, jak ideowo-propagandowym, jest bardzo żywo przyjmowana przez ogół młodzieży U. J. Wzrasta coraz bardziej uświadomienie, że konieczną jest pełne wyzyskanie naszego dostępu do morza, a obowiązkiem całego społeczeństwa jest czynnie zainteresować się naszym Morzem. A stąd blisko już jest do zdania, że obowiązkiem w takim razie młodzieży akademickiej jest — poprzeć własny Akademicki Związek Morski, który jest właśnie wyrazicielem tej Idei Morskiej na terenie Wyższych Uczelni.

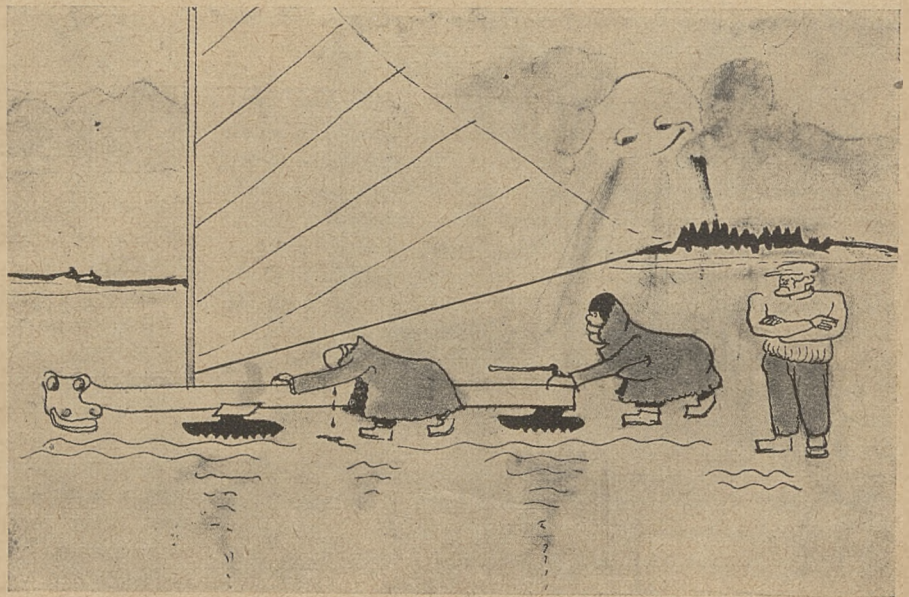
Związek mieści się obecnie przy ul. Jabłonowskich 10/12.

poganiacze bojerów

Każdy początek jest trudny.

To samo było z bojerami. Gładki lód Narocza przesuwiał przed oczami obozowiczów ponętne mirażowe zawrotnego pędu, a tu ani odrobiny wiatru. Ktoś, kto czyta to, uśmiechnie się z pobłażaniem, tymczasem w danym wypadku, była to sytuacja co najmniej tragiczna. Przyjechać z Warszawy lub z Krakowa po to tylko, aby widzieć stojący bojer — to stanowczo pech.

Nie stracili jednak fantazji pierwsi obozowicze bojerowi. Użyli swojej przebiegłości ludzkiej na wprawienie w ruch bezdusznych bojerów. Zaczęli je pchać. Odniosło to taki skutek, że, o ile zjawiał się lekki wiaterek, kilkaset metrów można było podjechać.



A później znów to samo.

Żłobil się lód Narocza od ciepłego potu obozowiczów. Nie poszedł na marne ich trud, — zostali nagrodzeni tytułami wykwalifikowanych poganiaczy bojerów.

Wreszcie przyszedł wiatr.

Skończyły się wyczyny poganiaczy, a zaczęła się rozkosz jazdy, zawrotnej, rozkosznej w swym pędzie — kiedy to świat cały kurczy się, maleje, a bojer urasta do jakichś kształtów fantastycznego smoka pierwotnego, i pędzi, pędzi...

karykatury wykonał
j. padlewski

S. Z.

OBYWATELE!

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

podjęła zaszczytny i doniosły obowiązek zbiórki na Marynarkę Wojenną

Decyzją Rządu Rzeczypospolitej powstał wyodrębniony od majątku Ligi

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

o charakterze dobra publicznego, który stał się jedynym funduszem ofiarności społecznej na rozbudowę Marynarki Wojennej.

Na czele Zarządu Funduszu Obrony Morskiej stoi delegat Rządu. Wszelkie koszty administracyjno-propagandowe zbiórki pokrywa Liga Morska i Kolonjalna. Kontrolę działalności Ligi w zakresie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej sprawować będzie Najwyższa Izba Kontroli Państwa. Powierzenie jednej instytucji, cieszącej się poparciem najszerzych mas, zbiórki na budowę okrętów wojennych, postanowienia statutowe Funduszu, gwarantujące użycie każdego grosza wyłącznie na cel powyższy, należąca kontrola organów państwowych i opinii publicznej — wprowadzają ład w dotychczasowy stan rzeczy, nacechowany różnorodnością form dobrowolnych świadczeń społecznych na rzecz obrony morskiej w Polsce. Powołani do administrowania Funduszem Obrony Morskiej, zwracamy się z gorącym wezwaniem do wszystkich warstw społeczeństwa o czynne poparcie akcji zbiórki. Liga Morska i Kolonjalna — oddała na ten cel swój aparat organizacyjny, pokrywa koszty zbiórki, opodatkowała stale swych członków na Fundusz Obrony Morskiej. Potrzeby tej obrony są jednak tak wielkie i pilne, że tylko powszechna i stała ofiarność całego społeczeństwa może skutecznie pomóc do zapewnienia bezpieczeństwa polskim wybrzeżom i pracy polskiej na morzu.

Nie wątpimy, że uczucia, które żywi cały Naród dla morza, świadomość wszystkich czem jest ono dla Państwa, świadomość, jakiej nigdy nie było w dziejach Rzeczypospolitej, znajdzie teraz wyraz w czynie: w dobrowolnych, powszechnych świadczeniach obywateli Polski na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Przewodniczący Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, Delegat Rządu Rzplitej

Gen. Dyw. KAZIMIERZ SOSNKOWSKI

Członkowie Zarządu F. O. M.: Adolf BNINSKI, Kmdr. Ksawery CZERNICKI — zastępca Deleg. Rządu, Jan DĘBSKI — zastępca przewodniczącego, viceprezes L. K. M. Kmdr por. Karol KORYTOWSKI, Dyr. inż. Eugenjusz KWIATKOWSKI, Ks. Biskup Stanisław OKONIEWSKI, Dr. Stanisław SUMINSKI, nauczyciel — skarbnik.

wspomnienie pośmiertne

ś. p. Janusz szwankowski

W dniu 30-ym stycznia b. r. zmarł tragicznie ś. p. Janusz Szwankowski, członek Akademickiego Związku Morskiego R. P.

Ś. p. Zmarły był jednym z czołowych asów pływactwa polskiego. Przez osiągnięcie doskonałych wyników, zapowiadał się jako przyszły

mistrz Polski w pływaniu i jedyny kandydat na Olimpiadę.

Jako członek AZM-u, ś. p. Janusz Szwankowski chlubnie zapisał się przez wydajną i całkowicie bezinteresowną, niezwykle aktywną pracę nad szkoleniem członków Związku w pływaniu, tak podczas obozów w

Jastarni, jak i w Warszawie na pływalni zimowej.

Nadzwyczajna uczynność i miły charakter ś. p. Zmarłego sprawiły, iż darzono Go szczerą i serdeczną sympatją.

Cześć Jego pamięci!

OD REDAKCJI

Pismo nasze, ukazujące się dotychczas kwartalnie, w roku bieżącym będzie ukazywać się jako dwumiesięcznik. Prenumerata roczna wynosi obecnie 3.60 zł. Jednocześnie zapewniamy, że z każdym następnym numerem będziemy dążyć do dostarczenia jak najciekawszych wiadomości z zakresu zagadnień morskich

wystawa morska

W związku z przypadającą 15-tą rocznicą odzyskania dostępu do morza, Oddział Nauczycielski Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie urządza w dn. 10 lutego b. r. o godz. 10-ej r. otwarcie Wystawy Dydaktycznej Morskiej w jednej z sal Muzeum Narodowego (Al. 3 Maja). Protektorat nad wystawą objął Kurator Okręgu Szkolnego Warszawskiego, p. Ignacy Pytlakowski.

9 LUTEGO B. R. OKRĘG WARSZ. L.M.K. URZĄDZA
W SALONACH HOTELU EUROPEJSKIEGO

REPREZENTACYJNY BAL MORSKI

pod wysokim protektoratem

P. Prezesa Rady Ministrów, Leona Kozłowskiego
P. Min. Spraw Zagranicznych, Józefa Becka
P. Min. Przem. i Handlu, Henryka Floyar-Rajchmana
P. Insp. Armji Gen. Dywizji, Kazimierza Sosnkowskiego

Bilety w cenie zł. 8.- (dla członków i uczącej się młodzieży zł. 5.-) do nabycia za zaproszeniami w biurze Okręgu Warsz. L.M.K., Warszawa, Widok 10, parter Tel. 2.97-47, w godzinach 10-14, 17-19

Redaktor Nacz. i Odpow.: Stanisław Zadrozny

Wydawca: Za A. Z. M. Jan Grzywaczewski

Adres redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, konto P. K. O. Nr. 3.335
prenumerata „Szkwału” wynosi 3.60 zł rocznie

CZYSTOŚĆ TO ZDROWIE!

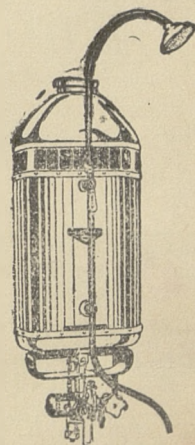
TYLKO GAZOWE PIECE KĄPIELOWE

umożliwiają przez otwarcie kurków gazowego i wodnego przygotowanie kąpieli o żądanej temperaturze w ciągu kilkunastu minut

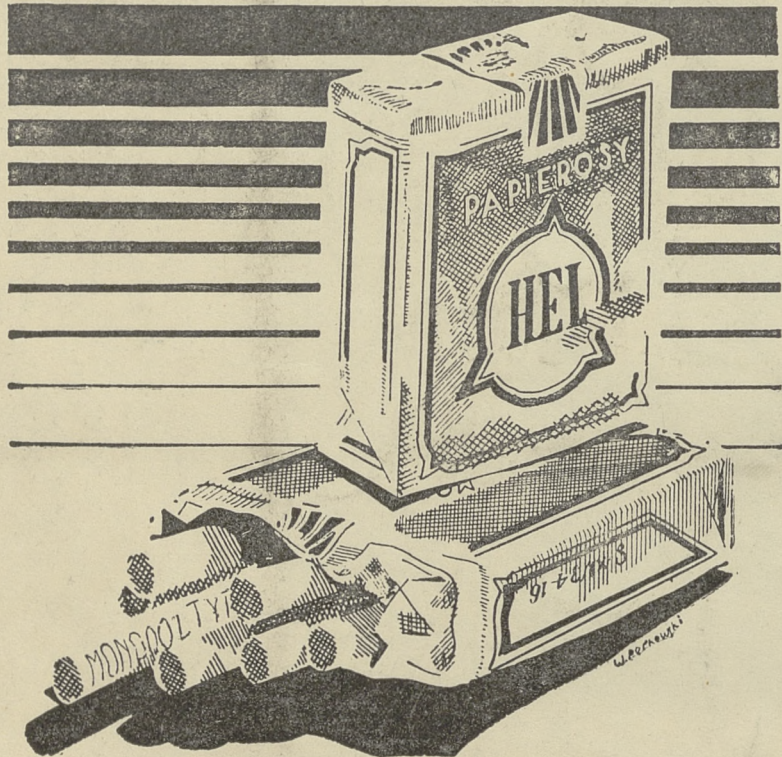
Koszt zużytego na jedną kąpiel gazu – około 50 groszy!

Idealna kąpiel! – Ciepła woda do dyspozycji w każdej chwili!

Piece kąpielowe w cenie od Zł. 250. – poleca na dogodnych warunkach Wydział Sprzedaży Gazowni Miejskiej m. st. Warszawy, Kredytowa 3, tel. 6.00-01.



JUŻ SA W SPRZEDAŻY



(TYP AMERYKAŃSKI)

CENY OGŁOSZEŃ „SZKWAŁU”

1 strona 400 zł. — $\frac{1}{2}$ strony 220 zł. — $\frac{1}{4}$ strony 130 zł.

$\frac{1}{8}$ strony 70 zł. — $\frac{1}{16}$ strony 40 zł.

Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej