

SZKWAŁ



ROK III. NR. 3

M A J 1935 R.

VI WALNY ZJAZD DELEGATÓW L. M. K.

Na podstawie uchwały Zarządu Głównego L. M. K. z dnia 11.II. r. b. IV Walny Zjazd Delegatów odbędzie się w Gdyni w czasie od 1 do 3 czerwca r. b.

W dniu 1 czerwca odbędzie się uroczyste otwarcie Zjazdu i pierwsze plenarne zebranie, na którym wygłoszone zostaną referaty programowe, złożone sprawozdania oraz nastąpi wybór komisji zjazdowych. Na obrady komisji przewiduje się popołudnie 1 czerwca oraz dzień 2 czerwca. Obrady odbywać się będą na S/S «Kościuszko», na którym wszyscy uczestnicy Zjazdu udadzą się na wyspę Bornholm. Zwiedzanie wyspy autokarami przewidziane jest w dniu 2 czerwca przed południem. Statek «Kościuszko» wróci do Gdyni we wczesnych godzinach rannych 3 czerwca. W dniu tym przed południem odbędzie się drugie plenarne posiedzenie, na którym nastąpi przyjęcie wniosków komisji, wybór władz i zamknięcie Zjazdu.

ZATWIERDZENIE STATUTU

Będący w obiegu tekst statutu, jako projekt, uchwalony przez V Walny Zjazd Delegatów L. M. K., został ostatnio zatwierdzony i zarejestrowany przez władze państwowe. Statut ten, jako olicjalnie obowiązujący jest już wydrukowany w większej ilości egzemplarzy i równocześnie zostaje wysłany do wszystkich ogniw organizacyjnych.

ZALICZENIE L. M. K. DO INSTYTUCYJ PRACUJĄCYCH DLA WOJSKA

Ministerstwo Spraw Wojskowych-Departament Uzpełnień pismem Nr. 330-67/II: Og. z dnia 8 lutego 1935 r. zawiadomiło Zarząd Główny, że—w myśl § 383-go rozporządzenia w sprawie wykonania ustawy o powszechnym obowiązku wojskowym (Dz. Ustaw R. P. Nr. 83 z 1934 r. pkt. 757) — Liga Morska i Kolonialna została zaliczona do rządu instytucji społecznych, pracujących dla wojska, które mogą występować z urzędu o odroczenie lub przesunięcie terminu wojskowych ćwiczeń rezerwy podległym sobie funkcjonariuszom analogicznie jak władze państwowe i samorządowe, t. j. nie później jak na 4 tygodnie przed rozpoczęciem ćwiczeń — jeśli powołanie takiej osoby byłoby połączone z istotną szkodą dla instytucji. Indywidualne wnioski w takich sprawach są wnoszone bezpośrednio do Dowódcy Okręgu Korpusu z podaniem wszystkich danych ewidencyjnych powołanego — a zatem mogą być składane wyłączenie przez Zarządy Okręgów L. M. K. — W wypadku odmownego załatwienia przez Dowódcę Okręgów Korpusów, może być zgłoszony wniosek do Ministerstwa Spraw wojskowych, lecz wówczas wyłącznie przez Zarząd Główny — jak tego żąda § 383-ci omawianego rozporządzenia.

OBÓZ PROPAGANDOWO - ŻEGLARSKI NAD JEZIOREM NAROCZ

Zarząd Główny L. M. K. organizuje w czasie tegorocznych wakacji letnich, obóz propagandowo-żeglarski nad jeziorem Narocz dla

członków kół szkolnych L. M. K. w wieku od lat 14, obojga płci. Obóz będzie trwał od 19 czerwca do 15 sierpnia r. b. i będzie obejmował 2 turnusy: 1-szy turnus od dn. 19.VI. do 16.VII. r. b., 2-gi — od 18.VII. do 15.VIII. r. b. Opłata za 4-ro tygodniowy pobyt w obozie wynosi zł. 50.—.

Zgłoszenia na obóz przyjmowane są od zaraz.

Przy zgłoszeniu należy wpłacić całą należność na konto P. K. O. Nr. 367 z zaznaczeniem na odwrocie przekazu «obóz nad Narocz 1-szy (lub 2-gi) turnus». Adres: Warszawa, ul. Widok 10, Zarząd Główny L. M. K.

Uczestnicy (czki) mogą się zgłaszać na jeden turnus lub na obydwu. Najkrótszy pobyt w obozie trwać będzie 4 tygodnie.

Celem obozu będzie dać uczestnikom praktyczne i teoretyczne wiadomości z zakresu żeglarstwa, pływania i wychowania fizycznego. Ponadto uczestnicy otrzymują wiadomości z zakresu wszystkich najważniejszych spraw, dotyczących naszego morza. Zgłoszenia na 1-szy turnus będą przyjmowane do dnia 1 czerwca, 2-gi turnus—do 5 sierpnia r. b. Szczegółowe instrukcje na piśmie otrzyma każdy po zgłoszeniu się.

WAŻNIEJSZE POSTANOWIENIA REGULAMINU OBOZOWEGO

1) Osoby nie będące członkami Ligi korzystać z pobytu nie mogą.

2) Do obozu przyjmowane są osoby, które ukończyły 14 lat i których stan zdrowia odpowiada stawianym wymaganiom.

3) Pobyt w obozie trwać może najkrócej 4 tygodnie w czasie od 19 czerwca, do 17 lipca, z tem że przedłużenie pobytu na następny miesiąc możliwe jest za zgodą komendanta obozu.

4) Na czele obozu stoi komendant, który kieruje całokształtem życia i pracy w obozie.

5) Na plaży, w czasie pływania i kąpieli, na łodziach—należy ze względu na bezpieczeństwo uczestników obozów, stosować się ściśle do poleceń i wskazówek instruktora pod rygorem usunięcia z obozu.

Rozkład dnia, ćwiczenia, wykłady i zbiórki obowiązują bezwzględnie wszystkich uczestników obozu. Bez zezwolenia komendanta z obozu wydalać się nie można.

ROZKŁAD DNIA OBOZOWEGO

7 rano — pobudka, 7 — 7.20 gimnastyka zbiorowa, 7.20 — 7.50 porządkowanie się, mycie się, 7.50 — 8 modlitwa, 8 — 8.45 śniadanie, 9 — 13 plaża, nauka pływania, wiosłowania, gry sportowe, 13.30 — 15 obiad i czas wolny, 15 — 16 pogadanka teoretyczna, 16 — 17 zajęcia praktyczne i gry, 17 — 17.30 podwieczorek, 17.30 — 19 spacer, ewent. wspólne gry lub pogadanka, 19 — 20 czas wolny, 20 — 21 kolacja, 21.15 — 21.30 zbiórka, apel, komunikaty, modlitwa, 21.40 spoczynek.

CO WOLNO ZABIERAĆ ZE SOBĄ NA OBÓZ:

Ciepłe ubranie, sweter, kołdrę lub koc, jasek, kostium kąpielowy, koszulkę gimnastyczną, bieliznę pościelową i osobistą i o ile możliwości mundur członkowski L. M. K., kajak, aparat fotograficzny i instrument muzyczny.

SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 3

M A J

1935

PRZEZ RZEKI DO MORZA PRZEZ MORZE NA ŚWIAT

Już w starożytnej Grecji i Rzymie wychowanie fizyczne było jednym z naczelnych haseł życia. Pozostały o tem wspomnienia olimpiad, igrzysk; przetrwało aż do naszych czasów stare rzymskie przysłowie: «Mens sana in corpore sano». Równoległe z rozwojem tężyzny fizycznej szła zawsze tężyzna duchowa.

Wiekі upłynęły od czasu igrzysk olimpijskich w Grecji, nabrzmiała faktami gruba księga dziejów świata, a człowiek w istocie swojej pozostał ten sam—tężyzna ciała idzie zawsze w parze z tężyzną ducha.

Okres powojenny znaczy się niezwykle zainteresowaniem sportami. Znowu zagadnienie kultury ciała stało się jednym z naczelných zagadnień wychowawczych człowieka. Sport pod wszelkimi postaciami ogarnął młodzież całego świata. Ze wszystkich jednak sportów, uprawianych dziś tak żywiołowo, największe zainteresowanie budzi przez swoją skalę oddziaływań i piękno—sport wodny, żeglarski. Podczas gdy w innych krajach sport ten ogarnia olbrzymie rzesze zorganizowane, u nas panuje jeszcze zamęt.

Niemcy już rozpoczęły swój sezon wodny ilością tylko... 150 tysięcy ludzi zorganizowanych. Nie o liczbę tylko chodzi — to jest zagadnienie drugoplanowe, lecz o ustalenie pewnego jednolitego systemu wychowania wodnego. Tak popularny już dziś żeglarz nie może błąkać się w pojedynkę lub spędzać czas na kontemplacji w klubach.

Wskutek istnienia jeszcze w sporcie wodnym pewnych przestarzałych już, nie dzisiejszych cech, oraz wskutek jego właściwości wychowawczych, konieczności przystosowania się do nowych potrzeb — należy kwestję wychowania

wodnego roztrząsać i realizować z uwagą i troską niebywałą

Zorganizowanie w jednolitą całość tej istniejącej już masy miłośników wody, jest zagadnieniem palącym. Gdy prasa codzienna całe kolumny wypełnia wiadomościami o meczach piłkarskich, zaledwie krótkie czasem wzmianki poświęca sportowi wodnemu. Nic dziwnego, bo wszelki ruch, nie mający ustalonego oblicza, nie wcielony w pewną realną formę, nazwę—lecz różnopoścaciowy, nie może promieniować nazewnątrż swojej żywotności.

Obok tego wysuwa się pytanie: W jakim kierunku ma pójść wychowanie wodne? Jaka myśl przewodnia ma spoić te rzesze miłośników sportu wodnego?

Żyjemy w nowych czasach, o naszym powodzeniu decydować musi gromadna i świadoma wola całej gromady. Zdobyte jednostek, ich wartości indywidualne muszą podporządkować się potrzebom całej społeczności, szarmonizować się z rytmem całokształtu życia. Wymogom wyższej użyteczności należy przeto podporządkować wszelkie przejawy tężyzny—dlatego też sport wodny musi być jednym ze szczebli wychowawczych człowieka, dążącego przez rzeki do mórz, pojmującego rzeki i morza nie tylko jako środek podróży jachtem, żaglówką czy kajakiem, lecz jako pewien naturalny czynnik naszego życia gospodarczego, rozwiązujący problem taniej komunikacji i łączności z całym światem.

Niebezpieczeństwem dla młodych sportowców wodnych, szczególnie młodzieży gimnazjalnej są kluby, traktujące sport żeglarski tylko z punktu widzenia przyjemności, atrakcji. Wychowanie przez sport jest dla klubów baj-

ką o żelaznym wilku, a atmosfera klubów zabija w młodziu pierwiastek współczucia.

W konkluzji należy przyjąć, że kierownictwo wychowania wodnego, szczególnie młodziu szkolnej musi spoczywać tylko w rękach instytucji społecznej, prowadzącej całokształt pracy na tym odcinku życia zbiorowego.

Żywiotywy pęd do sportu wodnego musi skoncentrować się w oddziałach Ligi Morskiej i Kolonjalnej, a gdy chodzi o młodziu szkolną, w Kołach Szkolnych L. M. K. Niech zniknie typ kajakowca, żeglarza, samotnie wędrującego się po rzekach, a powstanie typ zorganizowany sportowca wodnego, dla którego sport na rzekach będzie przygotowaniem do jachtingu na morzu, będzie zaprawą ciała, wnoszącą do jego psychiki nowe wartości.

Przedstawicielami morskiego wychowania żeglarskiego jest obecnie kilka organizacji: Akademicki Związek Morski, Żeglarskie Drużyny Harcerskie, Koła Szkolne L. M. K. i organizujący się Ośrodek Morski Robotniczy.

Najbardziej istotnie ujął to zagadnienie, podporządkowania sportu potrzebom wyższej użyteczności—Akademicki Związek Morski, deklarując się, jako organizacja sportowo-ideowa. Sport żeglarski ma wychować typ człowieka silnego, przygotowanego nie tylko do twórczego wysiłku na odcinku naszych prac morskich,



Jacht A. Z. M. wchodzi do portu gdańskiego
Fot. H. Śramkiewicz



Szkolenie na «Swarożycu»

lecz wnoszącego do naszej lądowej psychiki nowe pierwiastki.

Siłę tę nabędzie w długich godzinach płynania na jachcie, w atmosferze trudu i karności.

Takie same pobudki winny ożywiać organizatorów sportu wodnego śródlądowego, pojmowanego jako etap do szkolenia na morzu, gdzie odpowiednikami organizacyjnymi byłby dla przeszkolonych członków Kół Szkolnych L. M. K., Akademicki Związek Morski, dla środowisk robotniczych, organizowany Robotniczy Ośrodek Morski, etc.

Zagadnienie wychowania wodnego musi znaleźć pozytywne i szybkie rozwiązanie. Hasło: przez rzeki do morza, przez morze na świat, musi paść w zorganizowane masy młodziu, która winna pod względem organizacji i idei wodnej w części przynajmniej dorównać młodziu innych państw.

Przez współczuiony sport wodny, przez wychowanie wodne—moralne i materialne—wiedzie droga do przeobrażenia psychiki naszego narodu, wyplenienia z nas bierności, zaprawienia do walki. Przez sport wodny wiedzie droga do związania nas z morzem tak, by instynktem naszego życia zbiorowego stała się służba dla morza i na morzu, by nie tylko nad morzem, ale przede wszystkim na morzu rosła siła i znaczenie narodu polskiego. Ale dlatego wychowanie wodne, sport wodny nie może być w Polsce sportem «klubowej elity», zamknąć się w ramach uprzywilejowanych zawodów, czy warst społecznych. Podobnie innym sportom, o ileż mniejszego znaczenia narodowego i państwowego, sport wodny musi stać się szkołą wychowania, dostępną dla najszerszych mas, wszystkich warstw narodu polskiego.

SPORT ŻEGLARSKI

PRZYKRY ALE POU CZAJĄCY WYPADEK

W ubiegłym sezonie żeglarskim byłem świadkiem pewnego wypadku, który, na szczęście, oprócz paru momentów strachu, nie pociągnął za sobą żadnych innych przykrych następstw, mógł jednak skończyć się bardziej niepomyślnie. Ponieważ wypadkowi temu towarzyszyły pewne ciekawe okoliczności, jak to warunki atmosferyczne i lokalne, a głównie szereg dość charakterystycznych błędów, popełnionych przez kapitana, a częściowo i załogę, mam wrażenie, że będzie bardzo pouczające omówić wypadek ten szczegółowo.

Przebieg wypadku był następujący:

Jacht typu kecz wchodził do portu wzdłuż toru, oznaczonego na rysunku linią kreskowaną, w celu zarzucenia kotwicy w miejscu oznaczonym krzyżykiem. Następnie miała być wywieziona na szalupie cuma do nabrzeża N i tam podciągnięta rufa jachtu. Stało się jednak inaczej. Po minięciu latarni wejściowej na falochronie F jacht zmienił kurs o około 2,5 rumby, co spowodowało silne wyostrzenie się w stosunku do wiatru, którego kierunek wskazany jest na rysunku strzałką W. Siła wiatru wynosiła około 2 stopni B. Wobec słabego wiatru i silnego wyostrzenia się jacht zaczął tracić szybkość i kapitan zorientował się, że w ten sposób do miejsca przeznaczenia jachtu nie doprowadzi. Będąc w punkcie A kazał zrzucić fok, a zaraz potem grot, spodziewając się, że jacht, pozbawiony żagli, które w danych warunkach dawały więcej oporów szkodliwych, jak siły nośnej, dojdzie na właściwe miejsce już samym rozpędem. Jednakże szybkość była zbyt mała dla wykonania tego rodzaju manewru i jacht, doszedłszy mniej więcej do punktu B i mając na masztach tylko bezan-żagiel, zatrzymał się prawie zupełnie. Co gorsza począł skręcać w kierunku na wiatr w kierunku linii kropkowanej.

Aby odzyskać częściowo zdolność manewrową jachtu, kapitan wydał rozkaz powtórnego postawienia fok. Zanim to wykonano, jacht odrzuciło całkowicie na przeciwny hals, mocno wybrany bezan złapał wiatr z przeciwniej strony i popchnął jacht ku przodowi. Kiedy fok postawiono, położenie jachtu odpowiadało punktowi C. Wobec małej szybkości i braku miejsca kapitan zdecydował się nie na zwrot przez sztag, lecz przez rufę i odpowiednią też wydał komendę.

Okazało się jednak, że mimo położenia steru na prawą burtę, jacht zachował swoją drogę po linii prostej, celując bukszprytem prosto w stojący na kursie duży, trójmasztowy szkuner. Aby utracić chociaż częściowo szybkość kapitan dał rozkaz całkowitego wyluzowania fok i bezana, co jednak żadnych rezultatów nie dało.

Nastąpiło zderzenie, na szczęście wobec niedużej szybkości nieszkodliwe.

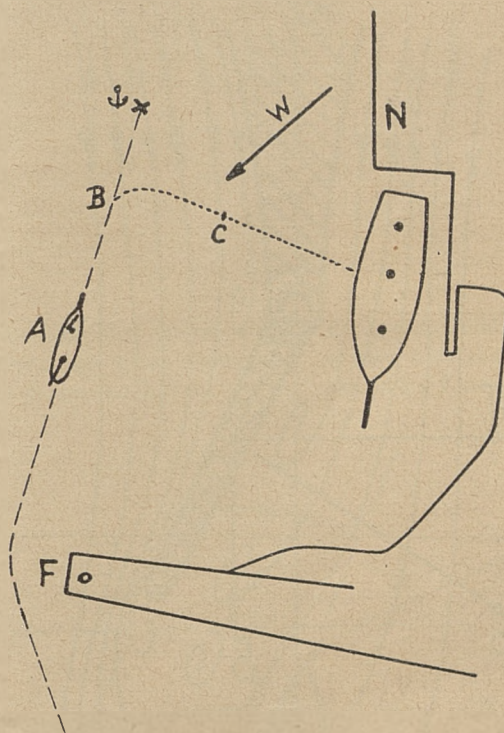
I dopiero po odepchnięciu się od szkunera i postawieniu grotu jacht okólną drogą doszedł do miejsca zakotwiczania.

Rozpatrzmy teraz przebieg wypadków, omawiając je szczegółowo.

A więc pierwszym i zasadniczym błędem było zbyt nie wyostrzenie się na terenie portowym, co zawsze jest bardzo niepożądane ze względu na utratę szybkości i zdolności manewrowej. Dalej, podchodzenie do celu ze zrzuceniem żaglami jest możliwe przy dużych początkowych prędkościach i jedynie przy całkowitej pewności prowadzącego, co w danym wypadku nie miało miejsca. Zwłaszcza ważnym jest zachowanie znacznej prędkości do chwili zrzucenia ostatniego żagla, gdyż wtedy jacht słucha steru i można uniknąć takiej np. ewentualności, jak niepożądane przejście na inny hals, jak było w opisanym wypadku. Przyczyną tego był bezan, którego nie zdążono opuścić. Pozostając na maszcie spowodował on przesunięcie środka parcia wiatru na samą rufę, co dało znaczny moment obrotowy w kierunku nawietrznym.

Najbardziej zagadkowym wydaje się to, dlaczego jacht nie wykonał zwrotu przez rufę. Złożyły się na to dwie zasadnicze przyczyny: pierwsza – to mała szybkość, a co za tem idzie, słaba reakcja steru, druga – to szczególne warunki lokalne. Otóż, kiedy jacht minął punkt C, dziób jego wraz z fok-żaglem znalazł się w cieniu wiatrowym, za stojącym na kursie szkunierem, podczas gdy bezan pracował w pełni. To znowu wytworzyło moment obrotowy w kierunku nawietrznym, podczas gdy sterem powodowaliśmy moment w kierunku wręcz przeciwnym. Przypadkowo dwa te, przeciwnie skierowane momenty okazały się równe co do wartości, zniósły się więc nawzajem, co było przyczyną ruchu po linii prostej.

Pozostało jeszcze jedno: bezskuteczne luzowanie żagli. Jak już powiedzieliśmy, wiatr był słaby i dlatego zapewne pomimo wyluzowania szotów żagle nie zmieniły swego kąta, gdyż tarcie lin w bloczkach okazało się zbyt silne, aby je wiatr mógł pokonać i wy-



pnąć żagle «na luz». Dlatego też załoga, widząc to, powinna była nie tylko wyluzować żagle, ale wypchnąć je możliwie daleko, aby całkowicie straciły swą siłę nośną.

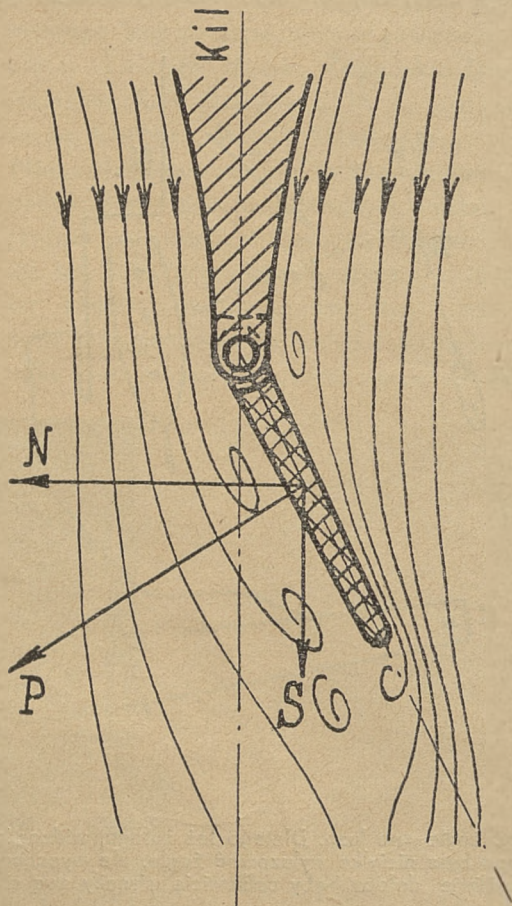
A jak można było tego wszystkiego uniknąć? No, oczywiście, najprościej byłoby na miejsce kotwiczania iść inną drogą, pełniejszym wiatrem, nie tracąc szybkości. To znaczy podejść tam po zrobieniu jednego zwrotu.

Ale nawet kiedy jacht w punkcie C znalazł się w trudnym położeniu, był jeszcze ratunek. Zamiast tego, żeby robić ryzykowny zwrot przez rufę, należało wynieść fok i bezan na przeciwną burtę, «na wiatr», co nie tylko całkowicie zahamowałoby jacht, ale nawet nadałoby mu prędkość wsteczną. Tę ostatnią można równie dobrze wykorzystać dla zwrotu, jak i prędkość czółową. Nie będziemy jednak tego szczegółowo poruszać; o tem mowa na innym miejscu.

KILKA UWAG O STEROWANIU

Przypuszczam, że działanie steru jest każdemu, nawet początkującemu jachtmenowi, dobrze znane. Mówią o nim wszystkie podręczniki żeglarskie, słyszy się o nim na wszystkich kursach teoretycznych. Są jednak pewne szczegóły, o których albo się wcale nie mówi, albo oświetla zbyt jednostronnie, stosując w rozumowaniu pewne założenia czysto teoretyczne, które nieraz daleko odbiegają od rzeczywistości. I na to właśnie w niniejszym artykule chcemy zwrócić uwagę.

Praca steru polega na wywoływaniu pewnego momentu kręcącego przez ustawienie pióra steru ukosem do opływającej kadłub jachtu strugi wody. Powoduje to bowiem zagęszczenie strugi z jednej strony pióra sterowego i rozrzedzenie jej ze strony przeciwnej (Rys. 1), a co za tym idzie, powstanie nadciśnienia i pod-



Rys. 1

ciśnienia hydrodynamicznego, które w sumie dają pewną siłę P , mniej więcej prostopadłą do płaszczyzny pióra sterowego.

Mówimy: «mniej więcej prostopadłą». Ale czy tak jest w istocie? Otóż, niestety, uogólniać tego nie można. Jak przy pracy żagli, tak i tu kierunek siły wypadkowej wahać się może w pewnych granicach. Przyczyną tego jest z jednej strony tarcie cząsteczek wody o płaszczyznę pióra sterowego, z drugiej – powstające po stronie podciśnienia wiry, które nie tylko powodują zniekształ-

cenie układu sił, ale również znaczne straty energetyczne.

Z powyższego wynika, że największy moment kręcący nie powstanie przy ustawieniu steru pod kątem 45 stopni, jak tego dowodzą czysto teoretyczne rozważania, ale jak wykazuje praktyka, przy kącie nieco mniejszym. Wydaje się to nieco dziwnym i sprzecznym z rzeczywistością, wiemy bowiem, że jacht skręca najbardziej ostro przy położeniu steru «na burtę», to znaczy, przy ustawieniu go pod kątem znacznie przewyższającym 45 stopni.

Istnieje wśród jachtmenów pogląd, zrodzony z czystej teorii, że kładzenie steru «na burtę» nie ma racji bytu, gdyż powoduje tylko zahamowanie jachtu, a nie daje wcale większego momentu obrotowego. Zgadza się to najzupełniej z rzeczywistością, a przecież każdy wie, że czasami tylko gwałtowny ruch steru jest w stanie wywołać kręty i szybki zwrot. Zdawałoby się napozór, że jest tu jakaś rażąca sprzeczność, i że chyba w takim razie teoria nie ma racji.

Postaramy się zanalizować to zjawisko:

Prawdą jest, że położenie steru pod kątem mniejszym od 45 stopni daje największy moment obrotowy, gdyż wtedy przybiera swą maksymalną wartość składowa N , która właśnie powoduje obracanie się jachtu. Również korzystnym napozór wydaje się fakt, że składowa S siły P jest mała i stosunkowo niewiele wpływa na utratę szybkości. A przecież tyle się mówi na każdym kroku o niebezpieczeństwie utraty szybkości i, co za tym idzie, zdolności manewrowej jachtu!

Jednakże, jak zwykle i we wszystkim, tak i tutaj nie możemy tej reguły przytrzymywać się na ślepo. W wielu wypadkach utrata szybkości może być właśnie potrzebna.

Rozpatrzmy to szczegółowo na przykładzie. Idziemy pół wiatrem i na kursie mamy mała, do którego chcemy dobić. Aby to uskuteczyć, należy, jak wiadomo, w pewnej chwili wyluzować żagle i właśnie położyć ster na burtę. Jacht wykona wtedy nagły zwrot o 90 stopni i zatrzyma się łagodnie przy nabrzeżu, na które z łatwością można będzie zarzucić cumy.

Jasną jest rzeczą, że tutaj ustawienie steru pod «teoretycznym» kątem nie da pożądanego rezultatu. I wogóle, tam gdzie nam chodzi o możliwie bardziej kręty zwrot, a utrata szybkości nie gra roli, lub nawet jest pożądana, należy zawsze ster kłaść «na burtę». Należy zwrócić uwagę na to, że, jak wyżej powiedziano, maksymalny moment zwracający wypada wtedy, gdy hamowanie jest małe, szybkość i energia kinetyczna jachtu – duże. I duży nawet moment obrotowy okazuje się mniej skuteczny, gdyż przy dużych prędkościach zbieżenie jachtu z drogi prostopadłej odbywa się znacznie większym nakładem pracy i, co z tego wynika, w dłuższym okresie czasu i na większej przestrzeni. Jacht skręca po krzywiźnie o dużym promieniu. Natomiast przy ustawieniu steru pod znacznym kątem jacht zostaje silnie przyhamowany, traci energię kinetyczną i nie wymaga tyle pracy dla wykonania zwrotu, dlatego wystarcza nam moment znacznie mniejszy.

Jachty przy zwrotach posiadają pewną ciekawą właściwość: wyraźnie, jak gdyby zarzucają dziób, podczas

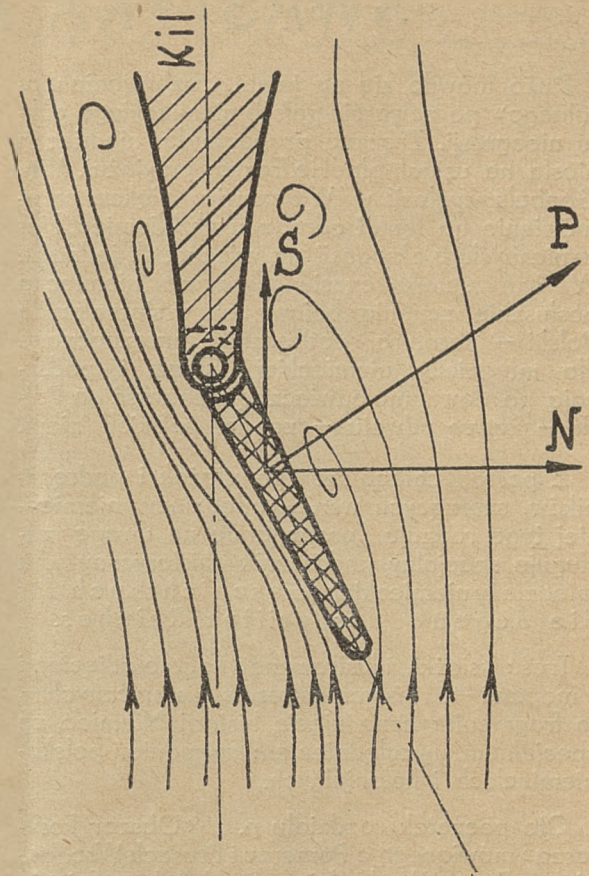
gdy rufa pozostaje prawie nieruchoma. Powodem tego jest dość znaczne przesunięcie środka bocznego oporu wody ku rufie, wywołane konstrukcją kadłuba i kilu, dłuższym nawisem dziobowym i t. p. Przesunięciu tego punktu ku rufie sprzyja również konstrukcja pióra, które obraca się nie dookoła osi pionowej, lecz pochylonej, jak to jest pokazane na rysunku 2. Wskutek tego wielobok sił z rysunku 1 nie leży poziomo, lecz w płaszczyźnie, nachylonej pod pewnym kątem φ , co w rezultacie daje dwie składowe siły S , poziomą H , oraz pionową V . Ta ostatnia wciska jak gdyby rufę głębiej w wodę, przesuując środek bocznego oporu jeszcze bardziej do tyłu.

Jest to o tyle celowe, że ułatwia sternikowi manewrowanie, gdyż uwaga jego musi być skierowana głównie na tę część jachtu, którą ma właśnie przed sobą, a dużo mniej może się troszczyć o niewidoczną dla siebie rufę.

Oprócz wyżej powiedzianego, na uwagę zasługuje sterowanie przy biegu wstecz. Jest to zasadniczy manewr, do którego należy być zawsze przygotowanym zarówno na pełnym morzu, np. gdy nie wychodzi przy ciężkiej fali zwrot przez szlag, jak również na terenie portowym, przy schodzeniu z boi, odbijaniu od nadbrzeża i t. p.

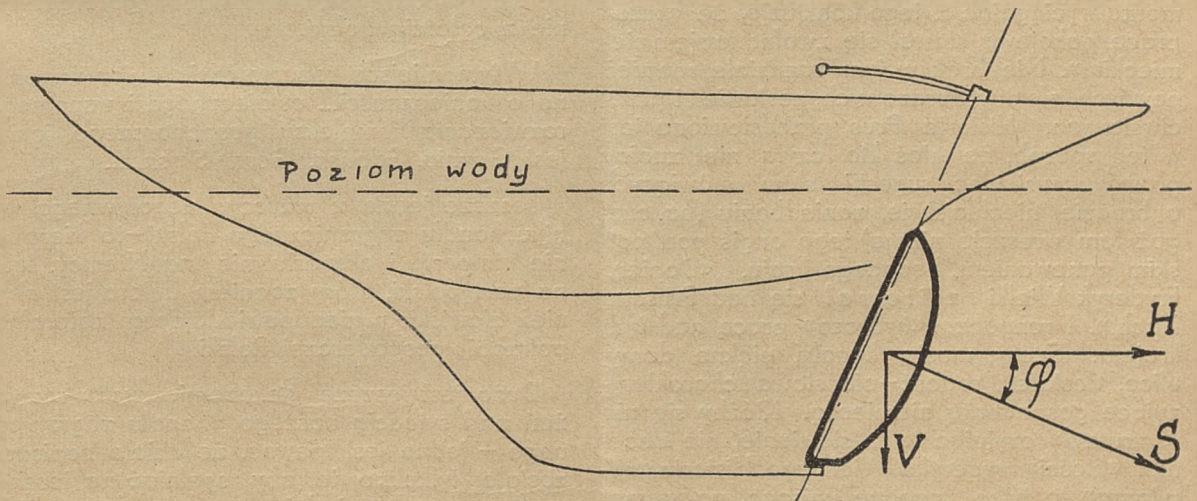
Wszystkie zjawiska wyżej opisane mają miejsce i tutaj, są tylko odwrócone, są jak gdyby lustrzanym odbiciem biegu do przodu.

Rys. 3 wskazuje nam rozkład sił, działających na pióro sterowe. Jak widzimy, siła N a więc i moment obrotowy są skierowane w stronę przeciwną, jak na rys. 1. A więc przy tym samym położeniu steru dziób jachtu pójdzie we wręcz przeciwnym kierunku. O tem trzeba zawsze pamiętać i, przy wykonywaniu jakiegos



Rys. 3

manewru, przy którym z biegu do przodu jacht przechodzi do biegu wstecznego, w porę przerzucić ster na przeciwną burzę.
Stanisław Kownacki



Rys. 2

Silna flota wojenna — to
gwarancja naszego bezpieczeństwa

SWASTYKA A POMORZE

Dużo mówiło się na temat «rozbrojenia moralnego» po zawarciu polsko-niemieckiego paktu nieagresji. Zręczna propaganda niemiecka niosta na ustach gładkie frazesy przyjaźni. Min. Goebels wygłosił w Warszawie piękne przemówienie na temat odrodzonych Niemiec, które nie myślą o ekspansji na wschód. A jednak... W tym samym czasie gdy prasa niemiecka posłusznie zmienia bojowy ton w stosunku do Polski – literatura, podręczniki, przeznaczone dla młodzieży niemieckiej budzą i podsycają po dawnemu odwieczną nienawiść do Polski – żądzą odwetu – zaboru polskich ziem.

Z pośród całego szeregu książek i podręczników, szerzących wśród młodzieży niemieckiej tego rodzaju propagandę na uwagę zasługuje specjalny podręcznik historyczny dla młodzieży niemieckiej: *Geschichtsbuch für die Jugend des dritten Reiches*.

Treść książki, illustrowanej bogato zdjęciami i mapami – z różnych okresów historycznych – to fragmentaryczne ujęcie historii Niemiec, ze specjalnym uwzględnieniem zagadnień polsko-niemieckich i kolonialnych.

Oto początek rozdziału p. t. «Obszar korytarza» mówiącego o Pomorzu i Prusach Wschodnich: «Prusy Wschodnie na skutek odcięcia korytarzem stały się krainą cierpień. Korytarz to nasze dawne Prusy Zachodnie».

Dalej czytamy: «Tak jak Prusy Wschodnie i Prusy Zachodnie i Poznańskie są praniemiecką ziemią». Autor rozwija dalej historię Pomorza wyciągając z tego konkluzję, że «przez pracę pokojową stawał się zwolna krajem niemieckim». Nie brak w tym rozdziale również pewnych efektów obrazowych, zestawień i przeciwstawień. Historia Prus przedstawiona jest w ten sposób, że ktoś kto czyta nie znając prawdy, musi ulec sugestji słów mówiących o brudzie, niechlujstwie, zaniedbaniu (ba, czegoż tam wreszcie niema) tego ongiś pod polskim panowaniem, będącego kraju. «Dopiero Fryderyk Wielki zlitował się nad Prusami Zach.» I rozpoczął «twórczą» pracę nad tym krajem. Szosy, mosty, kanały, piękne domy, ulice, dostatek, radość – oto słowa charakteryzujące gospodarkę niemiecką. Któżby się nie «wzruszył» czytając to zestawienie, nie doceniał «litości» Fryderyka Wielkiego. Historia «korytarza» to tylko łagodny unisono, po którym przychodzi mocny finał «Do kogoż powinien należeć ten kraj? My jedynie mamy prawo do niego. O tem pamiętaj!»

Tak uczy książka młodzież niemiecką o przeszłości, aby konsekwentnie dalej przesuwając przed oczami czytelnika ponury obraz rzeczywistości w obecnej Polsce: «Tysiącom wieśni-

ków niemieckich zabrano ich własność. Usuwają się napisy firm niemieckich, zamykają się niemieckie szkoły, wydała niemieckich nauczycieli(!)» Wreszcie odrobina szczerości, refleksje z łezką w oku, które uzasadniają całą istotę propagandy: «Jakież urodzajny kraj straciliśmy...» A dalej.» Z Poznańskim utraciliśmy najważniejszą szpitalnię Berlina.»

Krótki jest rozdział, który mówi o naszym Pomorzu, a ileż tam słów silnych, pełnych nienawiści do polskość, dobranych tak misternie, aby gdy padną w duszę młodego Niemca, wydały plon należyty. (Tę duszę kształtować będzie również, według rozporządzenia władz szkolnych, książka «Mein Kampf», «pismo święte narodu niemieckiego»).

Na usługi rewizjonistycznej polityki Niemiec oddane są nadal i dzieła o charakterze naukowym. Ostatnio ukazała się, nakładem wschodnio-europejskiego instytutu w Królewcu książka dr. Karola Mainza p. t. «Der polnische Aussehhandel», która ma jakoby w sposób obiektywny traktować o zagadnieniu polskiego handlu zagranicznego.

Według opinii autora tego dzieła polski handel zagraniczny ma wszelkie pozory sztuczności, obrót handlowy Polski drogą morską nie jest wynikiem naturalnego rozwoju przemysłu i handlu państwa gdyż zasilany jest w przeważnej mierze produktami i wytworami z byłego zaboru pruskiego, terenu zdaniem autora narazie «spornego», a niezwiązanego organicznie z całością Polski.

W tym miejscu rozumowania autor wspomina o konieczności... ostatecznego i wspólnego rozwiązania kompleksu gospodarczego, jakim jest Gdynia, Gdańsk, Górny Śląsk.....

Jeszcze jedna z przyczyn negatywnego wyniku handlu zagranicznego Polski – to kierownictwo importu i eksportu nie na Niemcy, lecz na port polski, który zdaniem autora jest również zjawiskiem nieodpowiadającym naturalnej potrzebie gospodarczej Polski.

Dużo jest jeszcze «ekonomicznych» rozważań nad sytuacją naszego handlu zagranicznego – jedno jest pewne, że dzieło napisane zostało tylko po to, aby spełniać na terenie naukowym odpowiednią propagandę polityki antypolskiej.

W takim duchu pisze się ciągle w Niemczech popularne książki dla młodzieży niemieckiej, opracowuje długie wywody naukowe na temat Polski.

Nic nas tam nie zaskoczyło tembardziej po ostatnich posunięciach polityki niemieckiej, po

czynnym udziale ministrów Rzeszy w zdobywaniu od wewnątrz Gdańska. Stwierdzić tylko można, że Niemcy w stosunku do Polski są takie same, jak od wieków. Młode pokolenie niemieckie, wychowywane jest nadal w duchu nienawiści do Polaków, w duchu «krzywdy»

Bez romantyzmu, bez złudzeń i kompromisów, trzeba twardo spojrzeć rzeczywistości w oczy – i cały nasz wysiłek, całą ciężką młodość skierować na zagrożone posterunki naszego państwa. Naszą odpowiedzią na antypolską propagandę niemiecką będzie



Fotomontaż ze zdjęć umieszczonych w popularnej książce niemieckiej p. t. Geschichtsbuch für die Jugend des dritten Reiches, wykonany przez B. Wojtasa

im przez nas wyrządzanej, i «dziejowego posiadnictwa niemieckiego miecza i pługa na Wschodzie».

Nieubłaganie nasuwa się jedna myśl: Czy młode pokolenie polskie docenia należycie warunki w których wstępować będzie w życie?

realna praca na Pomorzu i nad morzem, będą ładowne towarami polskimi, – płynące w świat pod osłoną polskiej siły zbrojnej na morzu, nasze okręty pod biało - amarantową banderą.

Stanisław Zadrozny

NA **F. O. M.** NR. KONTA P. K. O.
3 0. 6 8 0

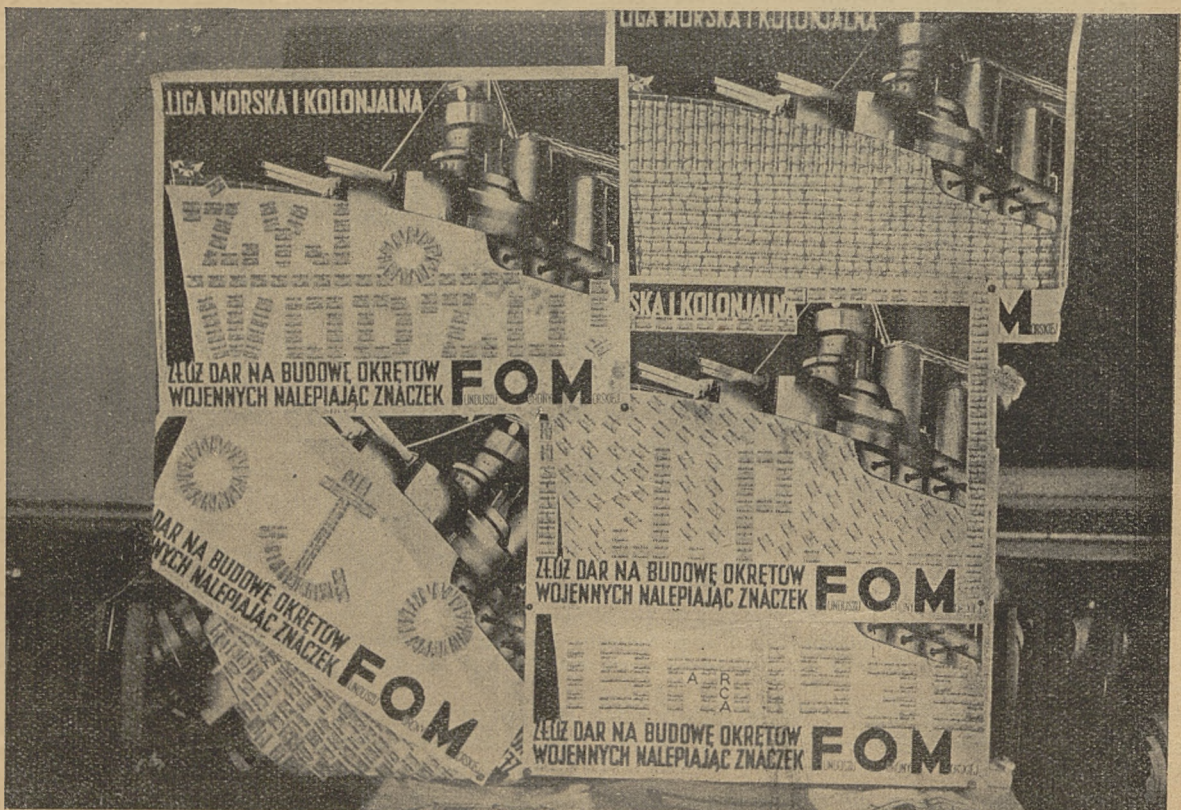
DO DNIA 10.IV.1935 WPŁACONO

GOTÓWKĄ ZŁ. 2.193.196.78

OBLIGACJAMI 207.150. —

RAZEM 2.400.346.78

Na własnej stoczni, mózgiem i rękami polskiego inżyniera i robotnika, budujmy okręty wojenne, zapewniające bezpieczeństwo polskiego wybrzeża



Okręty plakaty, wyklejone przez warszawską młodzież szkolną znaczkami F. O. M.

ZAGADNIENIA KOLONJALNE

AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKI A ZAGADNIENIA KOLONJALNE

Walny Zjazd Delegatów Akademickiego Związku Morskiego R. P. obradujący w Warszawie dnia 2 i 3 lutego 1935 r. stwierdza, że: 1) Koniecznym jest dla Polski uzyskanie terenów ekspansji zamorskiej. A. Z. M. będzie popierał i czynnie współdziałał z temi czynnikami, które do tej akcji dążyć będą. 2) Pokojowe dążenia Polski do uzyskania zamorskiej kolonii nie mogą w żadnym razie mieć na celu wyczerpania czy gnębienia kogokolwiek. Młode pokolenie Polski, zgrupowane w Akademickim Związku Morskim R. P., stwierdza, że w wielu koloniach odbywa się rabunkowa gospodarka i wyczerpanie miejscowej ludności przez czynniki wykorzystujące niskie uświa-

domnienie tej ludności i dążące do zaspokojenia jej kosztem swego egoistycznego materialnego interesu. W przeciwnieństwie do tego ekspansja kolonialna Polski winna mieć na celu podniesienie kultury materialnej i duchowej terenów kolonizowanych i podniesienie stopy życiowej ich ludności, tak by ta ekspansja nie przyniosła ujemnej godności Polski dała wyraz misji cywilizacyjnej Narodu Polskiego. Zjazd wita z uznaniem akcję kolonialną Ligi Morskiej i Kol. 3) Kolonizowanie przez ludność polską obszarów zamorskich winno być prowadzone planowo tak by zbiorowiskom polskim umożliwić nowe formy gospodarki, i aby zabezpieczyć ludność polską

przed wynarodowieniem. Kolonizacja powinna być kierowana przez czynniki społeczne z wyłączeniem elementów wyczerpujących niskie uświadomienie emigranta polskiego dla swego zysku osobistego. 4) Z jednej strony w kolonizowanych przez ludność polską ośrodkach kolonialnych brak jest uświadomionej i uspołecznionej inteligencji zawodowej, z drugiej zaś strony niema możliwości rozwiązania zagadnienia bezrobocia wśród absolwentów wyższych zakładów naukowych. Dla młodego pokolenia Polski, placówki w terenach kolonialnych stanowią doskonały teren pracy i dają możliwość realizowania nowych form życia gospodarczego i społecznego.

O REALIZACJĘ POLSKICH POSTULATÓW KOLONJALNYCH

Już w artykule «Zagadnienie kolonialne a młode pokolenie» poruszyliśmy ważki w naszym życiu moment: ustosunkowania się młodego pokolenia do zagadnienia kolonialnego, jako do tego zagadnienia, wobec którego młodzież w żadnym wypadku obca pozostać nie może. Stwierdziliśmy tam, że wobec wielkich dokonywujących się na świecie przemian i kwestja kolonialna przechodzi szereg metamorfoz, na które winna zwrócić uwagę przedewszystkiem młodzież.

W to, że kolonie są dla Polski koniecznością, nikt już dziś nie wątpi, i sądzę, że przytaczanie na to argumentów byłoby zbytecznym wywalaniem drzwi otwartych. Pozostaje tylko kwestja realnych możliwości, stojących dziś przed temi czynnikami, które akcję wiodącą do uzyskania kolonii mają sobie od społeczeństwa powierzona.

Akcja kolonialna ma szereg obliczy. Składa się na nią szereg etapów: Osadzanie kolonistów polskich na terenie państwa kolonialnego; w związku z tem pozostaje akcja, mająca na celu planowe ugrupowanie się ludności tak, aby nie ginęła w morzu obcem i nie zatraciła swej odrębności narodowej. Nawiązywanie kontaktu z kolonjami, celem bezpośredniej współpracy kulturalnej czy gospodarczej, wymiany produktów, udzielania im pomocy w zakresie tych spraw, w których istnieje potrzeba fachowców obeznanych z rozmaitemi dziedzinami. Wreszcie akcja celem uzyskania pod naszą suwerenność jakiegoś określonego terytorjum. Widzimy więc, że akcja kolonialna posiada szereg programów, od minimalnych do maksymalnych, zgodnie z realnymi możliwościami. A jak te realne możliwości dziś się przedstawiają?

Dawniej sprawa była uproszczoną. Zdobycwa szedł, zajmował kraj siłą, potem przychodził kapitalista i łupił kraj. Dziś rzeczy się zmieniły. Ludy kolonialne zdobyły często własną swą samowiedzę, którą — szczególnie z naszej, Polaków, strony — należy szanować. Gospodarka kapitalistyczna jest w rozkładzie.

Inicjatywa przechodzi dziś z rąk prywatnych, z rąk kapitalistów, w ręce społeczne. Planami osadzania ko-

lonistów polskich kieruje dziś wytrawna ręka fachowcy czynnikowi społecznego. Widzimy ostatnio i inicjatywę bezpośrednich stosunków z państwami zamorskimi podjętych przez Ligę Morską i Kolonialną — widzimy, jak nawiązuje się stosunki z republiką murzyńską — Liberją, jak polscy fachowcy obejmują tam szereg stanowisk, aby dać świadectwo temu, jak przez wzajemne okazywanie usług i oddziaływanie cywilizacyjne naród nasz pojmując współpracę białych z czarnymi. Wreszcie padła też ostatnio myśl wykupienia gdzieś chociażby jak najmniejszego terytorjum, aby ten skrawek, na którymby powiewała bandera polska, był zaczątkiem dalszej akcji.

Oczywiście akcja ta wymaga pomocy i poparcia ze strony społeczeństwa. Finansowanie tej akcji wymaga środków pieniężnych. Wszystkie te poczynania posuwałyby się o wiele rażniej, gdyby towarzyszyła im stale okazywana pomoc materialna ze strony tego społeczeństwa, które rzekomo tak już jest przekonane o potrzebach kolonialnych Polski. Nawet tak romantyczny plan, jak wykup jakiegoś skrawka terytorjum dla Polski okaże się zupełnie realnym, o ile tylko uwzględnimy gotowość społeczeństwa do świadczeń materialnych, do ofiar.

Zbieraniem środków na planowe przeprowadzenie akcji kolonialnej zajmuje się dziś Fundusz Akcji Kolonialnej (F. A. K.). Podobne fundusze istnieją we wszystkich państwach zajmujących się kolonjami; podobny fundusz zbudował przed wojną kolonialną potęgę Niemiec, a dziś znów w tych Niemczech powszechne ofiary idą na cele kolonialne, zaś olbrzymia propaganda, z udziałem głównie młodzieży uświadamia społeczeństwo o zadaniach i potrzebach akcji kolonialnej.

W Polsce nie może zabraknąć młodzieży w propagandzie tej akcji. Nasz młodzieńczy rozmach musi pobudzić starsze społeczeństwo do zdwojenia swych wysiłków i ofiar, celem realizacji polskich możliwości kolonialnych.

Jan Walczak

MORZE W LITERATURZE PIĘKNEJ

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

MARYNISTYCZNA TWÓRCZOŚĆ KOBIET

Polska literatura lat powojennych stoi bezsprzecznie pod znakiem twórczości kobiecej. Nazwiska: Dąbrowskiej, Nałkowskiej, Szelburg-Zarębiny, Gojawiczyńskiej, Szemplińskiej, Pawlikowskiej, Hłakowiczówny i tylu innych – nie potrzebują komentarzy. Podobnie rzecz przedstawia się w stosunku ilościowym piór kobiecych do męskich: już od kilku lat słyszy się i czyta o zalewie literatury przez dzieła kobiet. Proces ten, aczkolwiek nowy, ostatnio zoczylna przejawiać się również w literaturze, związanej z morzem.

Z pokolenia starszego, bodaj tylko trzy pisarki sięgnęły do tematów morskich: Jadwiga Łuszczewska (Deotyma) napisała romans gdański w XVII w. p. t. «Panienka z okienka», Marja Konopnicka przekazała nam «Pana Balcera» oraz nowelę «W Gdańsku», a Helena Szolc-Rogozińska (Hajota) – obrazek p. t. «Ładunek palmowego oleju».

Współczesne pokolenie kobiet piszących nie pozostawia odłogiem literatury marynistycznej. Uzbrojone w groźne watermany, włągły i tu, wzbogacając ją coraz to nowymi i bardziej częstymi utworami. W roku 1926 na konkursie nowelistycznym «Ligi Morskiej» nagrodzono Marię Kuncewiczową za nowelę «Polska na fiszmarku». Regionalne środowisko kaszubskie pociągnęło jeszcze inne talenty: Zuzanna Rabska z arcyzmem opowiedziała nam pełne poezji «Baśnie kaszubskie», które zebrała również Anna Sikorska pod tym samym tytułem oraz w drugim tomie p. t. «Legendy i baśnie kaszubskie». Obyczajnie letników na kaszubskim wybrzeżu utrwaliła Eugenia Kobylińska-Masiewska w powieści p. t. «Utopiona łalka». Szereg utworów morskich drukuje Zofia Kossak-Szczucka.

W końcu ub. r. ukazała się dobra powieść dla młodzieży, pióra Zofii Meisnerówny p. t. «Marynarze z Delfina», książka ta, pomijając kilka usterek z zakresu fachowej wiedzy morskiej, posiada duże wartości dydaktyczne, dając o morzu wiele pożytecznych wiadomości, ciekawie wplecionych do tabuły.

Najbardziej jednak częstym środkiem wyrażania uczuć i zainteresowania kobiet morzem jest liryka, dziedziną dostępną każdemu talentowi. Świadczy o tem spora ilość utworów, czy to drukowanych w zbiorach poezji między innymi wierszami, czy też luźno rozsypanych po czasopismach. Oto kilka spośród wielu zanotowanych nazwisk: Aleksandrowicz Anna, Brzostowska Janina, dr. Fiweger-Szpunarowa, Hubicka Marta, Korczakowska Jadwiga, Kwiecińska Alina, Poznańska Zofia, Tuwimówna Irena, Zabierzewska Janina... i tyle innych... Kompletne zbiorki poezji, niemal w całości związane z morzem, wydały trzy poetki: Marja Czerkawska – «Sieci na wietrze», Marja Pawlikowska-Jasnorzewska – «Pocątki», a Lestawa Urbańska – «Morze i Ziemia».

Właśnie w liryce da się najlepiej zaobserwować specjalne podejście kobiet do morza. Porównując poezje kobiece z wierszami mężczyzn, wyczuwa się odrębne nastawienie do groźnego żywiołu, właściwe psychice kobiecej. Dominującym w tych wierszach pierwiastkiem jest uczuciowość, co łatwo dostrzec choćby w zbiorze Marji Czerkawskiej. Wiersze jej, oszczędne i skondensowane, po brzegi nasyczone gamą uczuć, dźwięczących metaliczną powagą: tony głębokie, na jakie stać poetkę, rozumiejącą morze i umiejącą ze

skupieniem patrzeć na jego polegę. Największą zaletą Czerkawskiej, operującej wyrobioną formą, jest to, że pisze prawdziwie po kobiecemu; doskonale są utwory p. t. «Ołchtań» i «Adoracja» – typowe tego przykłady; jest w nich silny akcent rywalizacji między dwiema polegami: sercem kobiety, a groźnym czajem morza, dla którego mężczyzna «r z u c a d z i e c i, d o m... w s z y s t k o!»

Różne od surowych wierszy Czerkawskiej są, pełne słonecznego rozmarzenia i delikatnego żalu, utwory Marji Pawlikowskiej, w których egolizm gra dominującą rolę. Kapitalne są jej koronkowe czterowiersze z właściwymi dla niej, nieoczekiwanymi pointami. Talent tej świetnej poetki ocenić można choćby na podstawie dłuższego wiersza p. t. «Marina», pełnym subtelnych obrazków, w których uderza doskonała harmonia barw i nastrojów.

Wiele estetycznego zadowolenia dają utwory Lestawy Urbańskiej, o charakterze opisowym. Jej duża spostrzegawczość wzrokowa sprawiła, że obrazki z morza i nad morza są plastyczne, prawie dotykalne: nasyczone żywym kolorytem, posiadają światła, barwy, refleksy i półcienie – niezłego pociągnięcia. Ozdoby tomiku, to zwłaszcza wiersze: «Dobranoc» i «Na Helu».

U trzech tych autorek morze nie jest tylko tłem do rozsnuwania poetyckich wrażeń, ale przedewszystkiem podmiotem tych wrażeń.

Jak w poezji, tak i w kobiecej prozie marynistycznej uderza jednak ograniczona tematyka, błędząca uparcie dokoła wybrzeża, a najdalej sięgająca horyzontu. Odrazu rzuca się w oczy nieznamość dalekich wód – mórz egzotycznych. W twórczości kobiet niema tego szerszego oddechu otwartych przestrzeni, z czem wiąże się także zupełny brak dzieł z zakresu morskiego podróżnictwa, stanowiącego jedyną, lecz ważną lukę w marynistycznej literaturze kobiecej.

Cóż jest tego powodem? Ołóż – morze jako żywioł jest dla kobiet zamknięte, i to nie tylko w Polsce... Stąd, na wielką ilość morskich książek obcojęzycznych, tłumaczonych na język polski, tylko jedna «Kolebka na głębinie» jest pióra kobiety, Jean Lowell. U nas autorami książek typowo morskich są: Rychliński, Saliński, Dąbicki, Szarecki, Poker, Dzimicz, Brzeczkowski, Zaruski – wszyscy marynarze, którzy oplekli morza niejednym rejsiem. Niestety, prawo zakazuje zabieranie kobiet jako załogę w rejsach na stałkach towarowych, gdzie łączność z morzem i życiem morskiem jest bez porównania wielokrotnie silniejszą, niż na pokładach luksusowych, a kosztownych okrętów turystycznych.

Zatem siłą rzeczy twórczość marynistyczna dostępną jest kobietom tylko w następujących rodzajach: 1) powieści historyczne, 2) nadbrzeżne, 3) regionalizm i 4) liryka. A przecież właśnie podróżnictwo morskie zapowiada najbardziej bujny rozkwit literaturze marynistycznej. Dalekie rejsy, zerwanie z życiem lądu (choćby na krótko), oddziaływa głęboko na jednostki wrażliwsze, rodząc i wydobywając ukryte talenty, z których ręk wychodzą, utwory owiane innym czarem – czarem nieznanym wód, lądów, wysp, – przesiąknięte inną moralnością, obyczajami – ludzi morza.

Jakże więc my, z brzegu, mamy o tem pisać?...

Wanda Karczewska

Lestawa Urbańska

* * *

O, nie tutaj – w nadmorskich pensjonatach
modnych,
Pośród lakierowanych ścian i obcych twarzy,
Wśród tańczących pajaców, dancingów, garaży
I cyrku na zdumieniem splemionej ~~tworzy~~
placy

O, nie tutaj – gdzie z kąta każdego salonu,
Przez przybladłe kontury nadmorskiego parku
Zwleka Smętek podstępne, tajemnicze farby,
Na srebro mikołajek i żarnowca skarby.

Nie tu – lecz pod kaszubską starą strzechą siwą,
Gdzie zegar srebrną mową, głosem z poza świata,
Z przyszłością godzi przeszłe – wiekowe odmęty,
Gdzie w ciszy zadumania stoją stare sprzęty,

Gdzie w powieść o zwycięstwie niezłomnego
ducha
Wplata się radosna skautów zawierucha –
Tutaj – śpiewa rozgłośnie – o wieczysty Boże –
Pieśń idących stuleci – Twe odwieczne morze!

Marja Pawlikowska

SYRENY

Ogród nad morzem pachnie słodkim groszkiem,
na brzeg wpływają rozpienione treny.
W morzu płaczą syreny,
bo morze jest gorzkie...

ZMIERZCH NA MORZU

Wybrzeże coraz to bledsze
w liljowej półtałobie
i żaglowiec oparty na wietrze,
jak ja na myśli o tobie.

Aleksander Janta-Potczyński

MORSKI POEMAT

Idziemy jasnym okrętem
W samotny rejs na ocean –

Nad Skandynawią
Skanduje świt światła zorzy
I poematy falami biją o ściany fiordów.

Szumi cisza koło nas szeroka,
Obszar fioletem rozpięty –
Aksamitne mżenie akordów
Aż po granice oka.

Ocean szumi stalą rozkolebany w sobie.
Surowym oddechem rozpięty,
Wtopiony w zamgloną oddal.
– Chwali wielkie podróże
Marynarzy, których już nie odda,
I okrętów, zatopionych w grobie.
Morze jest szmaragdowe:
Zachody złotopłowe
Jak lwy chylące głowę
Przychodzą błękit chęptać,
Przychodzą zmierzchem szeptać
Nad wodopojem ciemnym –
snuć sny kolorowe.

Upadły mury mroku, podmyte do dna zorzą.
Okręty idą białe, dziobami bezmiar orzą,
Rozpruły ciało morza, masztami niebo po-
drą –
Nasączą się przestworza melodią bardzo mo-
drą...

W podróży nieobjętej, nieskończonością wód,
Zdobywczó falam ciężar na grzbiet włocząwszy
gibki,
Naprzeciw słońcu idzie – odwrócił dziób na
wschód,
Żaglowiec pełnoskrzydły, daleki, jak wiatr szybki.
A za nim flota motyli po morzu płynie legenda –
Wymiarem jakiejś Armady żagliste idą łabędzie:
Piórami błękitu dotkną, dziobami morze pobodą...
A morze szumi, do głębi wezbrane pełną urodą.

Mgły zawojami wstające, błysk słońca pierwszy
oprzędą,
A potem wiatr rozpuści ostre po wodach pługi
I każdą falę przełamie przez grzbietu srebr-
nawe cięcie.

Obszarem takiej żeglugi
Idziemy w pierwszym okręcie
Marynarze oczarowani.

W sercach wieczny niepokój nam drzemie,
Nie czekają nas w żadnej przystani
Sny spełniamy szalone, uparte
W świat szeroki niesie wiatr-ochota!
Póki jeszcze życie w dal otwarte,
Zanim kiedyś nie ucichną burze,
Gdy zmęczenia przyciszy je brzemię –
I ostatnia nie zgaśnie tęsknota
Prowadząca w ogromne podróże –

Wtedy wieczór w dalekiej purpurze
Położy przed nami ziemię.

1400 MIL NA „NIKE II”

(dokończenie)

Około 10-tej dnia następnego dożeglowaliśmy w słonecznej pogodzie w pobliże latarni Söderarm. Stąd mieliśmy przeskoczyć niewielki pas pełnego morza, dzielący nas od wysp Alandzkich. Widnokrąg zasnuwała jednak biaława szara masa mgły, najstraszniejszego wroga żeglarzy w tym labiryncie wysp i raf podwodnych.

Kapitan kazał zawrócić i zakotwiczyć jacht w dogodnym miejscu, zanim jeszcze szybko nadbiegająca mgła przeszkodzi nam w orientacji. Dopiero wieczorem, po czterech godzinach szybkiej jazdy przez sfalowane morze, weszliśmy obok latarni Korsö w wąskie przesmyki szker Alandzkich. Od Marnehamnu, stoli-

Następnego dnia popołudniu ruszyliśmy w powrotną drogę do kra-
 6mę, zanim dojdziemy do brzegów Szwecji. «Nike II» pod pełnemi za-



Kościół w Mariehamnie



Przed szwedzkim klubem

cy Archipelagu, dzieliło nas jeszcze kilka mil. Żeglowaliśmy wolno, wśród niskich falą wygładzonych skał, uważając pilnie na znaki zupełnie niepodobne do szwedzkich. Po godzinie lawirowania ukazała się przed nami wąska, długa zatoka i małe nadbrzeże portu. To Mariamhamina, jak dźwięcznie po fińsku brzmi jego imię—sławny na całym świecie port statków żaglowych. Szukaliśmy lasu masztów — pusto było jednak i bardzo spokojnie. Zaledwie dwie dość duże fregaty i bark wielkości naszego «Lwowa» stały na kotwicy.

ju. Wyszliliśmy z portu mimo poniedziałku, który w polskiej marynarce wojennej uważany jest za zły dzień. I bądź tu człeku nie przesądny.

O kilka mil za latarnią Korsö wchłonęła nas szaro-lepka zadymka mgły. Czar złotej pogody i lśniącego błękitu fal — zgasł. Wracać nie było po co, gdyż wyspy były już także pewnie zakryte. Żeglowaliśmy naprzód z błogą nadzieją w sercu, że silny Nord przepędzi tę wstrętą

glami szła naprzód i rozbryzgując srebrzyste krople fal, zlewała niemi pokład i nasze głowy. Nie było nam jednak przyjemnie w tym nieprzejrzanym, szarym kotle.

Mrok zapadał, a mgła ani rusz nie chciała ustąpić. Głosy syren przy latarni Tierven anonsowały bliskość szker Szwecji, były jednak tak słabe, że nie mogliśmy się dokładnie zorientować. Wtem uszu naszych doleciał podejrzany szum. Wyteżyliśmy wszyscy wzrok—przed nami w



Świeży wiatr

odległości nie więcej jak 50 metrów biały przybój fal znaczył podwodną skałę—a kilka metrów dalej wychy-



Tęcza po szkwałe

łał się z wody szary, jak grzbiet wieloryba oślizgły głaz.

— Zwrot!

Krótką ak piorun komenda rzuciła nas do szotów, «Nike II» gwałtownie szarpnięta sterem wychyliła się mocno na zawietrzną. Przez moment drżała, targana łopotem żagli i znów chwyciwszy wiatr — ruszyła naprzód. W przeciwnym jednak kierunku.

Po pięciu godzinach lawirowania, o kilka mil od miejsca niedoszłej katastrofy, mgła ustąpiła. Mogliśmy wejść w szkery. Kilkaset metrów od latarni Tierven leżał rozbity na skałach szkuner, a niedaleko bielila się smukła sylwetka jachtu. Pokłosie wczorajszej mgły.

Popołudniu zawinęliśmy do Sandgohamnu, najstawniejszego jachtowego portu Szwecji.

Przed wschodem słońca podnieśliśmy kotwicę. Żeglując pomyślnym wiatrem szybko minęliśmy Kalmholmsfjord, na którym za kilka dni rozgrywać się miały wielkie, międzynarodowe regaty—t. zw. tydzień sandhamnski. Za Dolaro, malowniczo na wysokich skalistych brzegach położonym miasteczkiem, weszliśmy na szerokie wody Missingsfjordu. Po dwóch dniach lawirowania przez wąskie przesmyki i szerokie fjordy «Nike II» znalazła się o kilka mil na południe od wyspy Blue Jungfrun, leżącej u wejścia do cieśniny kalmarńskiej. Ciągłe deszcze i wiatr, który już od kilkunastu godzin nie pozwalał nam na jazdę pod pełnymi żaglami—zmieniły się w gwałtowną burzę. Szkwiał był tak silny, że musieliśmy rzucić żagle zupełnie.

Sam takelunek wystarczył jednak, aby przechylić jacht aż po reeling zawietrzny. Wicher zrywał grzebień krótkich i niewielkich szczęśliwie fal i niósł je daleko, tworząc nad granatowo - czarną powierzchnią morza opar drobne, srebrzystego pyłu. Wanty targane w porywach wicheru, jęczały. Pierwsze uderzenie wiatru zelżało. Lunął deszcz. Ciężkie, brązowo-czarne kłębowiska chmur przelatujące po niebie, tuż prawie nad samym masztem «Nike II» połączyły się ze spienio-

wiskim chmur przelatujące po niebie, tuż prawie nad samym masztem «Nike II» połączyły się ze spienio-

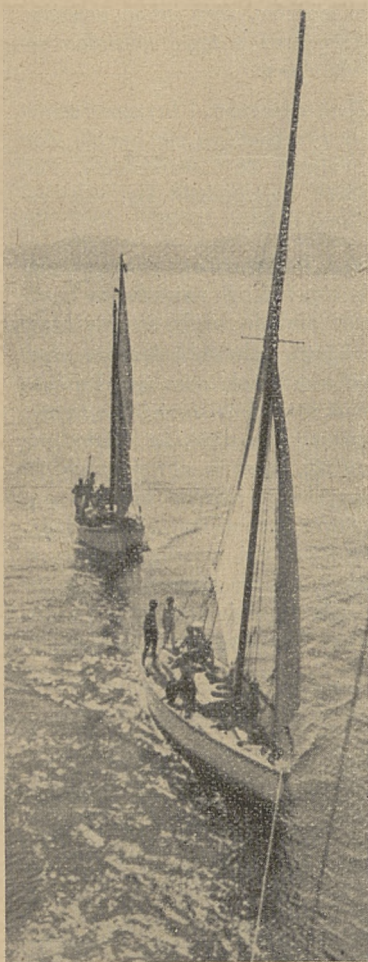
nem morzem, istną strugą powodzi. Pierwszy raz w życiu widziałem podobną ulewę.

Złani deszczem i bryzgami słonej wody przebijałiśmy się powoli, idąc na motorze do Oskarshamnu. Pod wieczór wypogodziło się, więc ruszyliśmy dalej.

Nad Kalmrsundem panował głęboki niż. Już od wyjazdu z Sandrhamn pogoda psuła się bez przerwy. Ciągłe szkwaly i deszcze przeletne nie dawały nam żyć. Tej nocy jednak specjalnie uwzięli się na nas bogowie. Nie dość, że fatalna pogoda nie pozwala nawet na chwilę spoczynku, to jeszcze lampom pozycyjnym zechciało się gasnąć. Wśród czarnej, sztormowej nocy w wąskim, pełnym statków farwaterze nie było to wcale przyjemne. Oświetlaliśmy bez przerwy żagle reflektora-



„Nike II” holuje



Na holu

rem i w ten sposób dając znać o sobie i mniej więcej co 15 minut na nowo zdejmowaliśmy i zapalaliśmy lampy pozycyjne. Zmęczeni byliśmy potężnie. Wreszcie Zbych zrezygnował z przebijania się do Kalmaru i postanowił odpocząć w Borgholmie, w małym porcie na Oelandzie.

Trudne jest wejście do tego portu specjalnie w taką noc – jednak dokładny opis w Locji i szczegółowe plany portu pozwalały nam sądzić, że trafimy. Wolno bez żagli, pod motorem tylko, zbliżaliśmy się do skalistych mielizn i wąskiego farwata. Sterowałem. Mimo trudnej sytuacji całą siłą woli musiałem się powstrzymać przed zaśnięciem. Jacht, idąc pod motorem tylko, bez żagli, tak dziwnie miękko usypiało co kołysze. Prosiłem Bulla i Zbyska, aby zagadywali do mnie, bo inaczej nie wytrzymam.

Czarny pas skał zbliżał się – wreszcie zobaczyliśmy nabieżniki. Dwa dalekie, zielone światła błyskały w nierówny takt. W chwili, gdy się miały zejść, omal nie zaczepiliśmy baki, otwierającej farwater, tak nagle wyłoniła się przed dziobem. Po kilkunastu minutach rzuciliśmy cumy na molo cichego portu. Wieczorem tego dnia zawinęliśmy do Kalmaru.

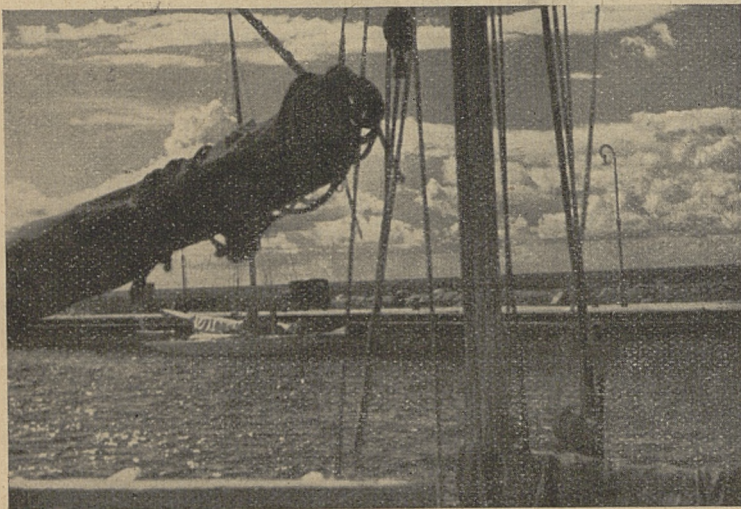
Granatowo-czarne chmury, przewalające się przez cały dzień po niebie, przepędził silny wiatr precz poza widnokrąg. Baszty średnio-wiecznego zamku w Kalmarze zarysowały się ostro na tle ciemnego błękitu nieba. Byliśmy przekonani, że to koniec złej pogody, gdyż barometr poszedł o kilka stopni do góry. Dwie godziny zaledwie trwał postój w porcie. Zrezygnowaliśmy z oglądania miasta, jednego z najstarszych i najciekawszych w Szwecji. Szliśmy wolno motorem, aby się trochę przespać przed wyruszeniem na pełne morze. Nad ranem zawiął bardzo silny wiatr. Coś nie w porządku było z sygnałami sztormowymi. Wiatr z pewnością dochodził

do 7^o Boufort'a – a taka wichura musi być już oznaczona. Przypomnieliśmy sobie ścisk w porcie kalmarskim, pełnym załadowanych już szkunerów i kutrów rybackich, które widocznie schroniły się przed czemś, o czym my nie wiedzieliśmy, a co na morzu dziać się zaczynało. Barometr znowu opadł. Postanowiliśmy więc wejść do Marbilongi, małego portu, leżącego o 10 mil na południe od Kalmaru. Bo jeśli taki sztorm chwyci jacht na pełnym morzu, to niema rady i trzeba go wytrzymać, ale wychodzić z portu na jego spotkanie zupełnie niema sensu. W Marbilondze powiedziano nam, że na morzu szaleje właśnie potężny Süd West i nawet większe statki czekają w Kalmarze na pogodę. Na latarni w Grimskär wisi już od dwóch dni białe światło, sygnalizujące południowy wicher, na które my w zaferowaniu pośpiesznego wyjazdu nie zwróciliśmy widać uwagi. Noc była taka piękna.

Wieczorem w wąskiej cieśninie kalmarskiej, mimo, że wiatr dął jeszcze potężnie, zaroilo się od małych żaglowych statków. Wymowny znak zbliżającej się pogody.

Nad ranem «Nike II» ruszyła do ostatniego ataku. Dość silny jeszcze i pomyślny wiatr pędził nas w stronę Gdyni z regularną szybkością 6 mil na godzinę. Sztorm wywiewał się. Mieliśmy jednak nadzieję, że cisza, która musiała niedługo nastąpić, złapie nas dopiero w Gdyni. Tymczasem zaś rozkoszowaliśmy się wspaniałą żegluga. Wysoka, ale łagodna i bardzo długa fala kolebała jachtem miękko, jakby przytulnie. Wpatrzeni w białe żagle ukochanego statku przeżywaliśmy całą duszą ogromną radość szczęśliwie powracających. Lśniący, błękitny przestwór falował i skrzył się w jasnych promieniach słońca i tak wielki był, nieujarzmiony i wolny – nadewszystko wolny.

A jednak człowiek zgubiony w tej przestrzeni spokojnie ujmował ster swojego statku i tak samo wolny i zwycięski – żeglował. Prowadził swój mały jacht wpatrzony w świecący krążek kompasu, tem szczęśliwszy, że u celu czekały go proste, a jakże piękne słowa: «Witajcie w domu».



«Nike II» odpoczywa w Borgholmie

Leszek Wieleżyński

WYSPY KOKOSOWE

Wyświetlano film «Wyspa skarbów», według powieści Stevenson.

Gospodę pod «Admiralem Bembow» otoczyły upiorne zjawy włóczęgów, gnijących kalek, obdartych;—Jackie Cooper spuszczał czarną banderę piratów;—pożądliwe oczy patrzyły rozpalone i na nożach palce drżały przed zbrodnią—oczy i palce chciwe złota.

— Przy mnie żona siedziała zapatrzona w płótno.

— Za mną ktoś w ciemności, niezadowolony, powiedział sceptycznie: «To przecież dla dzieci taki film».

Nie pomyślał ów pan z kina, że niekiedy starsi bywają jak dzieci; pasjonują się jakąś śmiesznie naiwną historią, wierzą święcie w coś, co posiada choćby znikomy procent nadziei; czasem stateczni ludzie łożą sumy pieniędzy w interes niewart złamanego grosza.—Może jednak ten zapal dziecienny, zanim się rozwieje, przyniesie komuś radość na krótko, a może ta wiara i nikła nadzieja, jak grosz wdowi, wyczarują wielką wygraną?—W każdym z nas istnieje taka żyłka od kółki.

I dlatego ciekawą wydała mi się wzmianka, zamieszczona niedawno prawie w całej prasie, że w początkach stycznia tego roku wyruszyła z Anglii wyprawa na wyspy Kokosowe po ukryte skarby korsarzy. O tych skarbach od wieku przeszło krążą legendy (przywiązane zresztą do wszystkich odległych, smutnych wysp pod zwrotnikami). Tę podobno paręset lat temu pirat peruwiański Buenito-Bonito ukrył skrzynie klejnotów, sztaby srebra i złota, a kiedy zaraz potem wypłynął na nową grabież, burza rozbiła bryg Buenity i zatopiła z całą jego załogą. Skarb pozostał do dzisiejszego dnia bezpieczny w objęciach jakiejś pieczary, w rozpadlinach skał, lub zatopiony na dnie płytkiej laguny—zabrakło świadka, któryby drogę do niego oznaczył, a wieść o jego istnieniu może przetrwała tylko w takiej piosence, jaką ochrypłym głosem śpiewał Lionel Barrymore w filmie: «Fifteen men on the dead man chest...»

Jakiś cień romantyzmu osłonił wyspy Kokosowe i cd pół wieku przyciąga poszukiwaczy — fantastów. Czterdzieści lat temu ktoś przywiózł tę może — bajkę z za oceanu i modnym się stało mówić o niej w Londynie. Pewien dziennikarz angielski, Walter Knight, wynajął okręt i popłynął po skarby pirata, z kompletem przyborów do wiercenia skał. Jaki był koniec jego poczynania?—nie wiadomo. Zapewne zapomniano o wyprawie, o wyspie, o niepewnym istnieniu złota.

Ale zaraz potem niejaki kapitan Folkinghome z Vancouveru trzykrotnie jeździł na wyspy Kokosowe i za każdym razem powracał zrujnowany doszczętnie.

Nawet w 1913 roku udały się tamże trzy ekscentryczne panny: dwie Angielki i jedna Francuzka z Marsylii i nie wróciły—zaginały o nich śluch.

W rokueszłym kapitan Max Santon uczestnik kilku ekspedycji arktycznych zorganizował wyprawę na wyspy Kokosowe, ale wskutek zatargu z władzami, parowiec jego «Romance» odplynął z niczem,

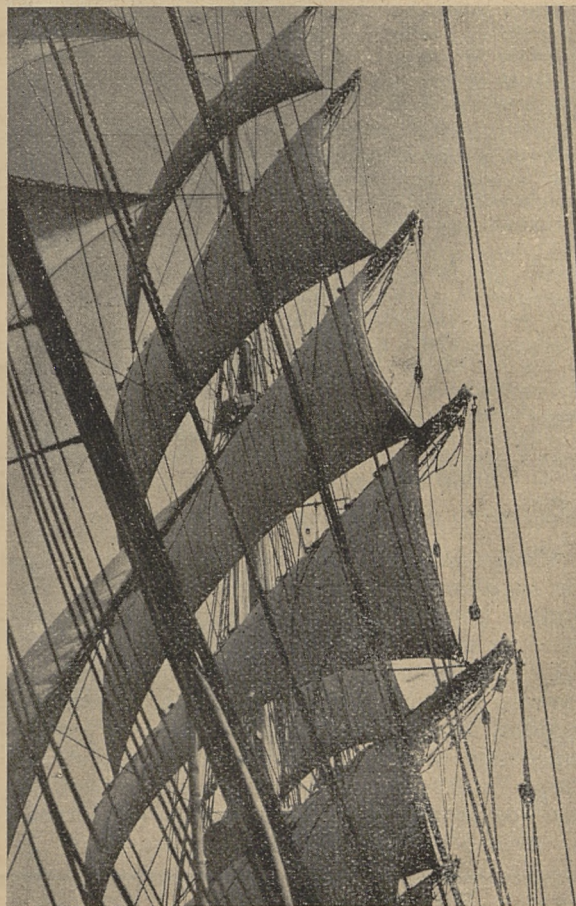
To wszystko nie zniechęciło poszukiwaczy skarbów, wciąż pełnych nadziei. Może bardziej jeszcze pociąga ich sprawa im trwalsze wydają się być nałożone na



Światlany szlak

Fot. K. Kahlówna

nią pieczęcie tajemnicy? Może na stosach złotych ludorów leżą okraciem szkielety, mrok chłonał jamy, zostałe po oczach, co pierwsze dojrzały bogate łupy, a przy wejściu nie rozsypały się jeszcze jasne włosy Angielki, lub ciemne Francuzki z Marsylii?



Piękno żagli

Fot. J. Dąbkowski

Oczywiście urok tajemniczości i pokusa własnoręcznego odkrycia oddziaływać mogą w pewnym stopniu tylko na poszczególne jednostki, na tych, którzy pragną własne swoje ręce przyłożyć do przedsięwzięcia, ale nie wpłynęły bynajmniej na stworzenie spółki akcyjnej «Treasury Recervery, C^o Ltd.» z kapitałem zakładowym 75000 funtów—tę ostatnią złożyli flegmatyczni Anglicy.

Więc znów wyprawa. Tym razem inicjatorzy eksploatacji ukrytych skarbów znani są w całej Anglii i cieszą się niebywałym zaufaniem. Ich szkuner «Veracity» ma na pokładzie najbardziej nowoczesne, elektryczne przyrządy wiertnicze: świdy, sondy—zabrano nawet na okręt mały samolot i dobrego pilota, a kierownictwo

objął doświadczony podróżnik i badacz Mr. Artur MacFarlane. Czas trwania tej wyprawy przewidują do dwóch lat.

Jeśli im się powiedzie, jeśli odkopają skarb, albo nurek natknie się nań poruszy radośnie niezdarą głową skafandra, to jeszcze znajdą wiele, wiele takich samych legend, za którymi pogonią może.

Czy istnieją gdzieś naprawdę owe ukryte, zakopane, zatopione skarby? — nie wiadomo; człowiek znaleźć je może przypadkiem, ot tak, i tak rzadko, jak się znajduje pieniądź na ulicy—dla morza to tylko o jeden mit więcej, wśród jego niezliczonych, niesprawdzonych legend.

Stanisław Kuczewski

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH L. M. K.

W marcu b. r. zawiązane zostało koło przy 3-letnim Koedukacyjnym Liceum Handlowym w Gdyni. Koło to postanowiło prowadzić propagandę hasła L. M. K. nie tylko na terenie Liceum, ale także wśród miejscowego społeczeństwa. Należy przypuszczać, że i inne szkoły w Gdyni pójdą za tym przykładem i zorganizują u siebie koła L. M. K.

Komitet Kół Szkolnych L. M. K. przy Państw. Gimnazjum Żeńskim im. J. U. Niemcewicz i Męskim im. J. Poniatowskiego w Łowiczu w dniu 7 marca b. r. w sali Domu Ludowego ku uczczeniu 15-iej rocznicy odzyskania dostępu do morza urządził «Wieczór Morza».

Po wyczerpaniu programu «Wieczoru» przemówił

ze sceny w serdecznych słowach prezes Oddziału Szkolnego L. M. K. dyr. Wilczyński, dziękując Kołom L. M. K. za zorganizowanie «Wieczoru Morza» na tak wzniosły cel, jak Fundusz Obrony Morskiej i zapelował gorąco do innych Kół Szkolnych, by też tak żywo zainteresowały się sprawami morza i urządziły podobne «Wieczory Morza».

Komitet organizacyjny «Wieczoru Morza» dla celów propagandy morskiej rozdał młodzieży szkół łowickich przeszło 120 biletów bezpłatnych. Czysty dochód w wysokości 40 zł. Komitet przekazał na Fundusz Obrony Morskiej, pragnąc czynem ofiarnym uczcić 15-tą rocznicę odzyskania dostępu do morza.

NA MARGINESIE WYBORÓW W GDAŃSKU

Wynik ostatnich wyborów w Gdańsku, gdzie narodzi socjaliści zyskali wprawdzie o jeden mandat więcej, świadczy o nieudanym ataku Niemców na Gdańsk, o pierwszej klęsce poniesionej przez Hitlerowców właśnie u ujściu Wisły.

Polacy uzyskali tylko dwa mandaty, jednak postawa podczas wyborów, jak również ilość głosów znamionuje duży wysiłek społeczeństwa polskiego w Gdańsku, skutecznie przeciwstawiającego się naporowi Niemców.

Gdy w roku 1933 liczba głosów polskich wynosiła 6.743, to w roku bieżącym 8.751. Wprawdzie w r. 1920 liczba głosów polskich wynosiła 9.428. W dużej mierze wpływa na taki stan nieprzebiegająca w środkach propaganda niemiecka.

Podczas ostatnich wyborów zrywanie flag polskich, napady i bicie Polaków—to głośne fakty, obrazujące stosunki polsko-niemieckie w Gdańsku. Na uwagę przeto zasługuje stanowisko polskiego środowiska akademickiego w Gdańsku, które po ostatnich wypadkach uchwaliło protest przeciwko stałym metodom terroru, w stosunku do ludności polskiej w Gdańsku.

Tak brzmią najistotniejsze punkty protestu:

«Stwierdzić musimy, że ciągłe akty teroru nie są wypadkami odosobnionymi, lecz są dowodem konsekwentnie prowadzonej i zorganizowanej akcji przeciwko ludności polskiej wolnego miasta, mimo licznych traktatów oraz zapewnień ze strony władz gdańskich. Atmosfera, w której żyje ludność polska stała się wysoce naprężoną w ostatnim okresie wyborczym, do czego szczególnie przyczynia się ustawiczna bezkarność związków hitlerowskich i stronnictwo policji gdańskiej.

W czasach ostatnich zgłoszono przeszło 200 (dwieście) wypadków teroru, co stanowi jedynie znikomą część krzywd, które szczególnie na przedmieściach i wsiach uprawiane bezkarnie, przybierają nieprawdopodobne rozmiary.

Stwierdzając powyższe, polska młodzież akademicka, zgromadzona na wiecu, wyraża stanowczy i jednomyślny protest przeciwko niesłychanym warunkom i uciskowi, w jakim znajduje się polska ludność w Gdańsku, narażona na ustawiczne krwawe napady i niepewna swego życia i mienia.

Protestujemy dalej przeciwko uciskowi moralnemu i prześladowaniom za poczucie narodowe polskie tej ludności, która zamieszkuje prastarą ziemię polską.

Protestujemy przeciwko stronnictwu i wrogiemu stanowisku władz gdańskich, gwałcących swem postępowaniem umowy i traktaty i zanieważających wybytkom i terrorowi bojówkarzy, które pozostają z reguły bezkarne.

Środowisko akademickie w Gdańsku stwierdza konieczność natychmiastowej ostrej i stanowczej reakcji władz polskich na akty teroru i wierzy, że zostaną wyczerpane wszystkie środki dla zapewnienia bezpieczeństwa życia i praw ludności polskiej w Gdańsku.

Ufamy, że całe społeczeństwo polskie głęboko odczuje sytuację Polaków na terenie wolnego miasta i stanie solidarnie w ich obronie»

PRZED SEZONEM WODNYM

Wprawdzie pusto jeszcze na wodach, lecz przygotowania do sezonu letniego są już w toku, a programy prac na rok bieżący uchwalone, albowiem wszystkie już związki wodne odbyły swoje doroczne «sejmiki».

Kalendarz sportowy Polskiego Zw. Tow. Wiośl., obejmującego 63 kluby, przewiduje otwarcie sezonu i podniesienie bander na dn. 28.IV, zaś regaty otwarcia na dn. 26.V, a następnie szereg regat propagandowych i międzyklubowych. I tak—regaty propagandowe: w Płocku 2.VI, w Krakowie 23.VI, w Grudziądzu 14.VII, we Włocławku 28.VII, w Łomży na jez. Gopie i w Grodnie 11.VIII, w Łucku 15.VIII, w Toruniu 25.VIII, w Wilnie, Kaliszu i Tczewie 1.IX, w Poznaniu 22.IX; regaty międzyklubowe: w Gdańsku i Kaliszu 16.VI, w Warszawie 30.VI, w Poznaniu 21.VII, w Warszawie 8.IX, w Krakowie 15.IX, oraz kobiece w Warszawie 15.IX. Ponadto kalendarz przewiduje regaty międzynarodowe: w Bydgoszczy i na jez. Trockiem 7.VII, oraz regaty związkowe w Bydgoszczy 3 i 4.VIII, połączone z mistrzostwami Polski. Zamknięcie sezonu P. Z. T. W. nastąpi 6.X i połączone będzie z regatami długodystansowymi we wszystkich ośrodkach. Osady P. Z. T. W. wezmą również udział w regatach międzynarodowych w Gdańsku i Wrocławiu 23.VI, w Malborgu 30.VI, w Królewcu 14.VII, w Rydze 28.VIII, oraz w regatach o mistrzostwa Europy, które odbędą się w Berlinie 16–18 sierpnia.

XI Sejmik Żeglarski, który odbył się w Warszawie 17 stycznia r. b. przyjął tylko program

ramowy, opracowany pod hasłem koncentracji t. zn. skupienie całego wysiłku żeglarstwa na regaty kilońskie i na Olimpiadę 1936 r. Z tego względu P. Związek Żeglarski zajmie się intensywnie stroną techniczną i ściśle sportową jachtingu, poprzedzając w tym celu reorganizację wewnętrzną.

IV Sejmik Pol. Zw. Kajakowego odbył się tym razem w Krakowie, najsilniejszym ośrodku kajakarstwa. Ten najmłodszy związek wodny rozwija się w tempie bardzo przyspieszonym, obejmując coraz szersze rzesze kajakowców. Dziś do P. Z. K. należy 64 kluby wzg. sekcje kajakowe z liczbą ok. 3 tys. członków. Z wzrostem tego związku idzie w parze jego aktywność i rozrost zadań, jak wskazuje kalendarz sportowo-turystyczny, który został uchwalony na sejmiku w dn. 20 stycznia: 8–13 kwietnia obóz trenerski w Krakowie, 3 maja otwarcie sezonu w klubach, 5 maja wyścig o mistrzostwo Śląska na Przemszy, 9–10 czerwca międzynarodowy wyścig górski na Dunajcu i międzynarodowy sptyw Dunajcem, 12–20 czerwca międzynarodowy sptyw Czarną Hańczą i kan. Augustowskim, 14 lipca III mistrzostwa Polski w Poznaniu. Ponadto przewiduje się udział polskich kajakowców w regatach o mistrzostwo Niemiec w Sopotach 11 sierpnia; 12–22 sierpnia sptyw na pojezierze Mazurskie i 22 września regaty międzyokręgowe w Krakowie.

Kalendarz tegoroczny nie jest bogatszy od zeszłorocznego, lecz liczbą zawodników przewyższy znacznie ruch sportowy na wodzie.

Oprócz członków Akad. Związku morskiego, którzy otrzymują „Szkwał”, jako swój organ — „Szkwał” mogą otrzymywać bezpłatnie wszyscy członkowie (popierający) L. M. K. oraz ci członkowie Kół Szkolnych, którzy optacjąs kładkę miesięczną w wysokości 50 groszy.

Oddziały L. M. K., należące do okręgów typów „A”. Zamówienia winny kierować do swoich oddziałów, do których ewidencyjnie należą, oddziały A. Z. M., do Zarządu Głównego A. Z. M., jedynie oddziały z okręgów typu „B” kierują zamówienia wprost do Zarządu Głównego L. M. K. Ewentualne zmiany w ilości zamawianych numerów należy zgłaszać do Administracji Czasopism L. M. K. do 15-go każdego miesiąca.

WYDAWNICTWA DLA ŻEGLARZY I KAJAKOWCÓW

P O L S K I E

BOHATYREW M. – Jak samemu zbudować płaskodenną łódź wioślową	2. –	KUCZYŃSKI J. – Manewrowanie jachtem żaglowym	5. –
INŻ. J. CZARNECKI – Budowa żaglowych modeli jachtowych	3.20	KUCZYŃSKI J. – Praktyczne wiadomości z astronomji żeglarskiej	2.50
DZIENNIK okrętowy jachtu – 30 str.	3. –	KUCZYŃSKI J. – Jachtowa praktyka morską	7.50
„ „ „ 60 str.	6. –	KUCZYŃSKI J. – Roboty linowo-żaglowe na stopień żeglarza	– .65
GABRYELEWICZ – Łódź żaglowo-wioślowa typu «H»	1.70	LENARTOWICZ E. – Podręcznik wioślarstwa regatowego	1.50
HEINRICH – Budowa kajaków	4. –	PLUCIŃSKI M. – Budowa kajaków wyciągowych P. 13 i P. 14	3.50
HEINRICH – Podręcznik kajakowca	5.50		
JABŁOŃSKI O. – Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu «h»	3.50		

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

WYDAWNICTWA W JĘZYKACH OBCYCH

Z ZAKRESU ŻEGLARSTWA I BUDOWY JACHTÓW MORSKICH

BRIX – BOOTSBAU – Berlin, Verlag von Wilhelm Erast & Sohn. (książka droga, poważna)		SPIEL und ARBEIT – No 84 – Begelboot. Anleitung zum Bau einer Scharpie. Tragfähigkeit 2–2 Personen	3.30
ISENDHAL – Motor-Yachten	8. –	WUSTRAU – HARRY – Vom Kanu zum Kleinen Kreuzer, Entwurf, Bau, Ausrüstung, Berlin 1926. (książka popularna, tania)	
LOHMANN – Boots konstruktion, Bootsbau, Bootstypen Segelsport Bucheres Bd 4. (książka popularna, tania)		Element of Yacht Design by NORMAN L. SKEUL S. B. – Ychtong, INC, New York USA (Sold by the Radder Publishing Co), (bardzo dobry podręcznik, lecz traktujący rzecz naukowo-drogi)	
MEVILLE – Der Kreuzer. Ein Buch für die Freunde des Wandersegelns	9. –	L. ZEILLER – Segel – Jolle (tekst i dokładne rysunki wykonawcze joli 15 mtr. ²) Spiel u. Arbeit Bibliothek Bd. 101 Verlag Moser Rovensborg. (książka popularna)	
MEVILLE – Hilsmotor für Segelyachten	10. –		
MUELLER – Konstruktion und Bau von Segelyollen Bd I Bd II	w druku		
TILLER – JACHBAU – Berlin. (książka droga, poważna)			
SACHSENBURG – Kleinschiffbau, Berlin 1920.			

Staraniem członków Oddziału Akademickiego Związku Morskiego we Lwowie został wydany

SKRYPT ŻEGLARSKI

obejmujący wiadomości teoretyczne z żeglarstwa. Cena skryptu 80 gr. Zamówienia przyjmuje Oddział Akademickiego Związku Morskiego we Lwowie, ul. Senatorska 6.

Ceny ogłoszeń w «Szkwalu»: 1 strona 500 zł., 1/2 strony 270 zł., 1/4 strony 150 zł., 1/8 strony 90 zł., 1/16 strony 50 zł