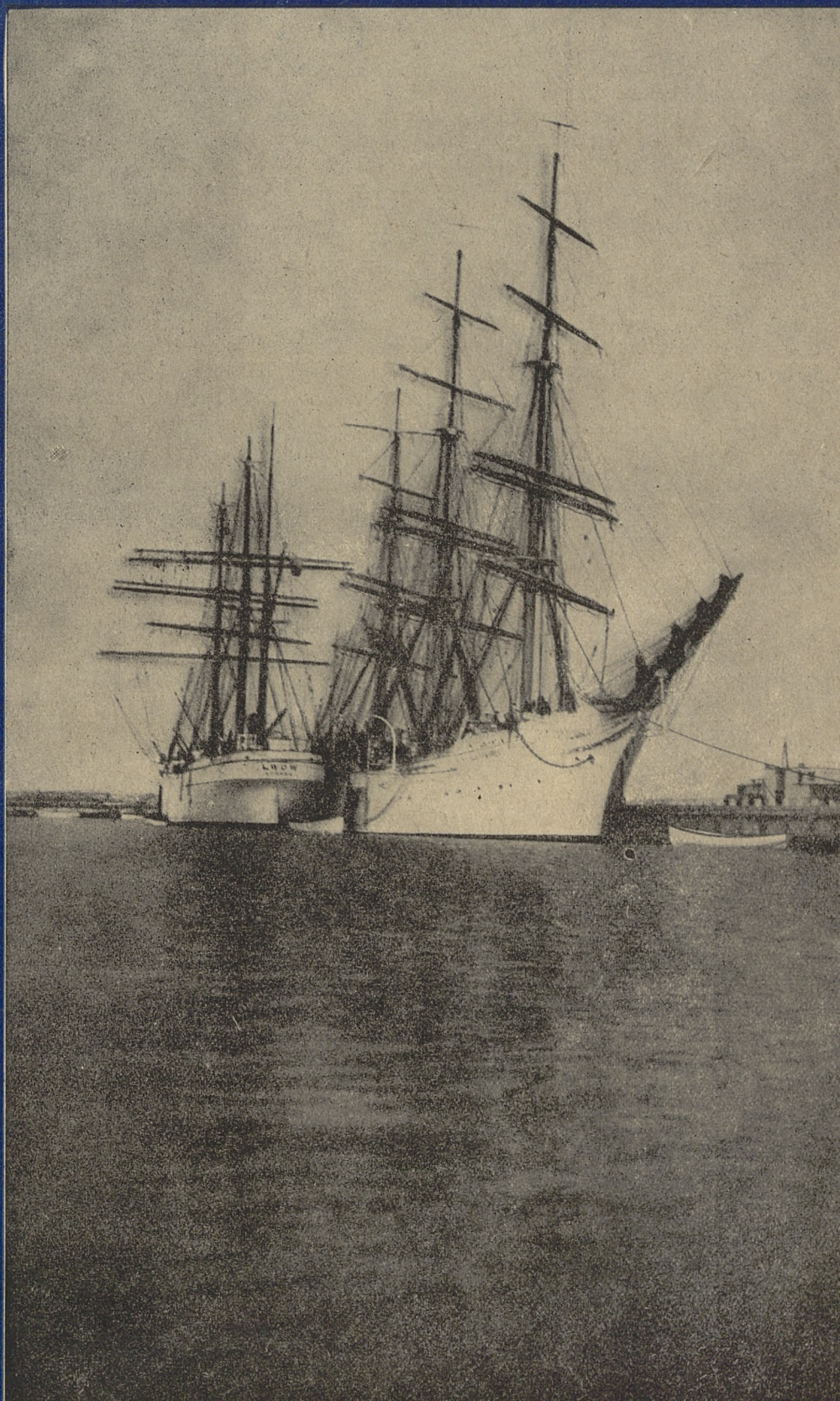


SZKWAŁ



ROK III NR. 6
SIERPIEŃ – WRZESIEŃ
1935 R.

*„Lwów” i „Dar Pomorza”
Fot. Bernard Wojtas*

LATO W OBOZACH

OBOZY ŻEGLARSKIE

Obóz żeglarski Akademickiego Związku Morskiego w Jastarni

Zwyczajem lat ubiegłych w Jastarni został zorganizowany przez Zarząd Główny A.Z.M. obóz żeglarski, o charakterze szkoleniowym. Ten charakter obozu był prosto wynikiem stałego dążenia Akademickiego Związku Morskiego do wyciągnięcia ze sportu żeglarskiego jaknajwiększych korzyści wychowawczych. Moment wychowawczy był zasadniczym celem obozu.

Tegoroczny obóz A. Z. M. tak przez doskonałą organizację życia obozowego jak, racjonalnie przemyślany, plan wyszkolenia żeglarskiego — osiągnął bodaj największe po-

zytywne rezultaty. Szkolenie odbywało się na trzech jachtach: „Swarożycu“, „Szkwale“ i „Poświęście“, na jolkach „Dziwannie“ i „Marzannie“ oraz na szalupach. W zakres szkolenia wchodziły również rejsy zagraniczne dla uczestników bardziej zaawansowanych w sztuce żeglarskiej.

Rejsy odbyły się do Kopenhagi, Kalmaru i na Bornholm.

Komendantem obozu był kol. Jan Grzywaczewski, prezes Zarz. Gł., kierownikiem wyszkolenia żeglarskiego — kol. Bernard Wojtas.

Obóz Harcerskich Drużyn Żeglarskich

W sąsiedztwie obozów A. Z. M. leżał Obóz Drużyn Żeglarskich Harcerzy.

Uczestnikami obozu oprócz harcerzy, byli również członkowie kół szkolnych L. M. K.

Charakter obozu podobnie jak w A. Z. M. — szkoleniowy. Szkolenie odbywało się na zwinnych „vingach“ popularnie zwanych „czajkami“.

Obóz żeglarski L. M. K. nad jeziorem Narocz

Liga Morska i Kolonjalna zorganizowała dla młodzieży kół szkolnych obozy żeglarskie nad jeziorem Narocz. W obozach tych obok nauki żeglowania, wiosłowania — prowadzona była akcja wychowania morskiego. Obozy

żeglarskie nad Naroczą stanowiły dobry środek propagandowy nie tylko przez prowadzenie odczytów o morzu, lecz przede wszystkim przez sport żeglarski.

OBOZY WYPOCZYNKOWE

Obóz L. M. K. na Helu

Ze względu na należyłą organizację, na czoło obozów wypoczynkowych wysuwają się obozy Ligi Morskiej i Kolonjalnej na Helu. Pojęcie wypoczynku rozumiane było tutaj w sposób bardziej właściwy, niż to zwykle bywa. Odpoczynek bowiem w obozach L.M.K. polegał nie na beczynności lecz na umiejętnie zorganizowanym programie, całkowicie wypełnionym przez różnego rodzaju imprezy, jak

wycieczki, zabawy, ogniska. Częste wycieczki kutrami nie tylko urozmaicały uczestnikom pobyt w obozie, lecz stanowiły jeden z ważnych momentów propagandowych.

Obok tego do wielkich przyjemności, witanych przez uczestników z radością, należały ogniska obozowe i inne zabawy w obozie. Komendantem Głównym obozu był p. Włodzimierz Radziwiński.

Obóz medyków w Cetniewie

Zorganizowany staraniem koła medyków obóz dla młodzieży akademickiej w Cetniewie miał charakter ściśle wypoczynkowy. Obóz ten jednak wykazał dużą żywotność, urządzając na wybrzeżu szereg imprez artystycznych. Wymienić tu należy przede wszystkim objazd własnego zespołu amatorskiego z teatrem „kukielek medycznych“ i rewją humoru (dochód na budowę domu medyków w Warsza-

wie), oraz transmisję radiową z obozu w dn. 28 lipca, prowadzoną przez Janusza Stępowskiego. Obóz gościł u siebie łącznie około 500 uczestników. W tem około 50 przedstawicieli świata akademickiego zagranicy. Kierownictwo spoczywało w energicznych rękach Aleksandra Kłębukowskiego. W programie życia obozowego było wyrobienie współzycia sportowego i turystycznego.

Obóz Tow. Przyjaciół Młodzieży Akademickiej w Tupadłach

Tow. Przyjaciół Młodzieży Akademickiej zorganizowało w tym roku poraz pierwszy w Tupadłach obóz wypoczynkowy dla młodzieży akademickiej. Fakt ten należy powitać z ra-

dością, gdyż należy przewidywać, że na przyszłość znajdą tu tani wypoczynek olbrzymie rzesze młodzieży akademickiej.

SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 6-7

SIERPIEŃ – WRZESIEŃ

1935

Nowy transoceaniczny polski statek

W dniu 15 września M|S „Pilsudski“ rozpoczyna swój pracowity żywot pierwszym rejsem Gdynia-New-York.

Oto kilka szczegółów jego charakterystyki.

M|S „Pilsudski“ został wykonany w stoczni włoskiej, Monfalcone, dużo jednak części jak sprężarki, pompy, radjostacje oraz szereg urządzeń metalowych i żelaznych zostało wykonanych w kraju.

Długość statku wynosi przeszło 160 m., szerokość 22 m., wysokość kadłuba — 13 m., zanurzenie 7,5 m., wyporność 15.000 ton, pojemność brutto — 14.400 ton, netto — 8.650 ton.

W porównaniu ze statkiem polskim „Polonia“, jest prawie dwukrotnie większy.

Dwa silniki Diesla o napędzie ropnym nadają mu szybkość 20 węzłów, wskutek czego trasa Gdynia New-York będzie mogła być przebyta w 8 i pół dnia.

Urządzenia sterowe i nawigacyjne są ostatnimi wyrazami techniki okrętowej, ster poruszany jest zapomocą mechanizmu elektrohydropneumatycznego.

Najnowsze dźwiękowe instalacje podwodne nie tylko ułatwiają lądowanie, lecz po-

zwalają wykryć napotymane przeszkody pod wodą i ułatwiają odbiór sygnałów latarni morskich.

Z urządzeń ratowniczych wśród 16 szalup znajdują się 2 motorowe, zaopatrzone w radjostacje, tratwy i t. p.

Sale na statku przeznaczone dla pasażerów noszą znamię artyzmu, o swoistych polskich motywach.

Te skromne dane wystarczą, aby móc wykreślić zasadniczą sylwetę nowego polskiego statku pasażerskiego,

M|S „Pilsudski“ będzie nie tylko największym statkiem polskim, lecz najbardziej nowoczesnym i komfortowym statkiem pasażerskim, łączącym kraje bałtyckie z Ameryką

Ten moment bodaj najsilniej do nas przemawia, świadcząc o zdecydowanym kroku naprzód, w naszym dorobku morskim.

Pojawienie się tego rodzaju statku jak M|S „Pilsudski“ jest dowodem, że życie marynarki handlowej zmierza szybkimi krokami do zajęcia w bilansie naszej pracy pozycji, obok tego rodzaju zjawisk, jak Gdynia. Fakt ten znamionuje bowiem tempo rozwoju i planowe posuwanie się ku dorównaniu państwom, o dużej tradycji morskiej.

O okrętach nowoczesnych i ich budowie

I. Budowę okrętu poprzedza wykonanie projektu wstępного, opartego na doświadczeniu, zdobytym przy budowie już wykonanych okrętów podobnych, oraz na zdobyczych wiedzy teoretycznej. Właściwości kadłuba, opracowanego według tego projektu, sprawdza się badając jego parafinowy model w zbiorniku hydrodynamicznym. Po wprowadzeniu do projektu poprawek, uwzględniających wyniki tych badań, następuje opracowanie ostatecznego projektu, według którego sporządza się rysunki wykonawcze, wymagające kilkaset tysięcy godzin pracy kreślarzy. Następną czynnością jest wykonanie, na podłodze traserni, rysunków w wielkości naturalnej; na ich podstawie robi się modele poszczególnych części kadłuba. Modele te służą do wytrasowania części na materiale (stalowej blaszce, kształtownikach). W kadłubowni następuje obróbka tworzywa (gięcie blach, wiercenie w nich otworów na nity, nadawanie kątownikom odpowiednich kształtów i t. p.) bardzo dokładna, celem uniknięcia kosztownego dopasowywania tych części na pochylni. Udział wytwórni innych (hut i t. p.) w obróbce tworzywa jest różny, jednak z reguły nie obejmuje obróbki ostatecznej, gdyż wytwórnie te musiałyby posiadać własne urządzenia specjalne (prasy, odginarki i t. p.) oraz szablony ze stoczni, aby odpowiedzieć bardzo specjalnym wymaganiom (np. niektóre kątowniki muszą mieć zmienny kąt nachylenia stopek) budowy danego kadłuba. Nie byłoby to ekonomiczne ani nawet technicznie celowe. Nawet przy seryjnej budowie okrętów obróbka ostateczna należy do stoczni. Z tego powodu nie można uważać stoczni tylko za montownię materiału, przygotowanego przez inne wytwórnie.

Zarówno tworzywo, użyte przy budowie, jak i sam projekt musi odpowiadać wymaganiom, stawianym przez towarzystwa klasyfikacyjne (Lloyd, Veritas i t. d.), nadającym okrętom klasę; jest to ściśle związane ze sprawą kosztów ubezpieczenia okrętu i możliwością zarobkowego użycia go do przewożenia ładunków na różnych wodach.

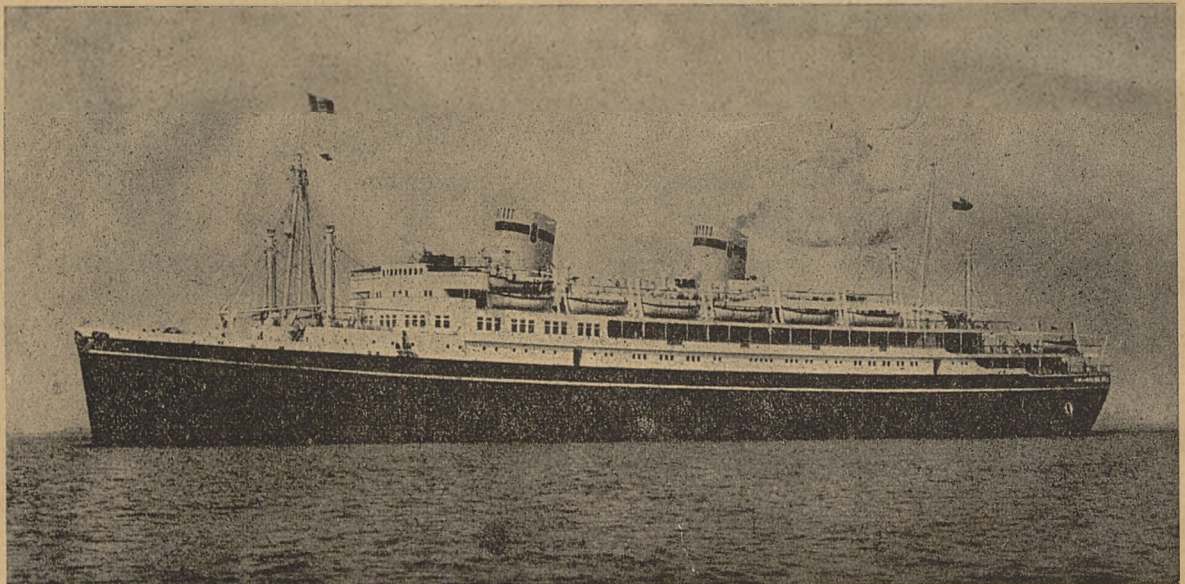
II. Okręty buduje się na pochylniach czyli równiach, pochylonych w kierunku zwierciadła wody i końcem swym w niej zanurzonych; jedynie pochylnie dla małych jednostek są poprzeczne, t. zn. takie, na których kadłub swą długą osią stoi równoległe do zwierciadła; wszelkie inne pochylnie są

podłużne. Budowę zaczynamy od stępki, stalowej belki, złożonej z kształtowników, a stanowiącej stos pacierzowy kadłuba okrętu. Belka ta jest zakończona dziobnicą i tylnicą ze staliwa. Po założeniu stępki przymocowujemy do niej wręgi (żebra) co kilkaset milimetrów, zakładamy wzdużniki, podwójne dno, grodzie i pokładniki. Gdy szkielec jest gotów, pokrywamy go poszyciem z blachy, której poszczególne arkusze dochodzą do kilkunastu ton wagi; z arkuszy blachy robione są również pokłady. Przy tej pracy trzeba uwzględnić konieczność późniejszego montażu kotłów, maszyn napędowych i innych urządzeń dużych, a ciężkich, które są wbudowywane dopiero po spuszczeniu kadłuba na wodę. Taki podział pracy jest konieczny z powodu całkowicie uzasadnionego dążenia do możliwego zmniejszenia ciężaru spustowego budowanego okrętu. Gdy kadłub jest gotów, następuje malowanie go kilkoma warstwami specjalnych farb.

Przygotowanie spustu obejmuje budowę drewnianego toru spustowego, który smarujemy kilkoma warstwami mieszaniny różnych tłuszczów, płóz i kołtysek, łączących płozy z kadłubem. Po ukończeniu tych przygotowań i założeniu płóz na tor, usuwamy wsporniki, podtrzymujące kadłub z boków, wreszcie, na chwilę przed spuszczeniem, zastrzały, poczem kadłub, własnym ciężarem, zsuwa się płozami po torze spustowym z pochylni. Następnie kadłub zostaje odholowany do basenu, w celu wykończenia, zajmującego zwykle około $\frac{1}{2}$ całego okresu budowy. Wykończenie to bywa bardzo rozmaite, w zależności od przeznaczenia okrętu.

Zarówno w budowie jak i w wykończeniu okrętu bierze udział, oprócz stoczni, wiele innych przedsiębiorstw, których ilość przy budowie wielkich liner'ów pasażerskich, przekracza 500, ze względu na wielką różnorodność przedmiotów, potrzebnych do budowy i wyposażenia okrętu. Spis tych przedmiotów (specyfikacja) obejmuje gruby tom.

III. Warunki pracy stoczni są trudne, gdyż zastój, panujący w żegludze, zmusza armatorów do ostrego współzawodnictwa, a więc do zaostrenia warunków technicznych przy jednoczesnym dążeniu do obniżania cen na okręty. Zdobycze wiedzy muszą być stosowane przez stocznie bardzo ostrożnie, aby w dążeniu do polepszenia jakości nie uzyskać wyników gorszych, w myśl zasady, że „lepsze jest



M/S Pitsudski

wrogiem dobrego". Umiejętne połączenie wszystkich zdobyczy techniki okrętowej w całość jest kwestią talentu konstruktora i wykonawcy. Od tego talentu zależy ekonomiczność użycia okrętu. Warunek dochodowości okrętu zmusza do stosowania



Fot. A. Łuszczynski Podczas podróży przez ocean

urządzeń prostych, łatwych w użyciu i konserwacji. Tem się tłumaczy popularność parowych maszyn tłokowych na frachtowcach, tak duża, że obecnie 70% światowej floty handlowej stosuje te maszyny. Frachtowce nie stosują dużej szybkości, gdyż duża szybkość jest bardzo kosztowna, ponieważ potrzebna moc maszyn wzrasta proporcjonalnie do trzeciej potęgi szybkości; z tej przyczyny około 50% jednostek floty handlowej ma szybkość około 14 węzłów. W miarę wzrostu szybkości, maleje ilościowo zyskiwany czas.

Długość rejsu atlantyckiego	Szybkość węzłów	Moc potrzebna do osiągnięcia tej szybkości K. M.	Czas trwania rejsu godzin	Zysk na czasie
3200 mil	20	47.500	160	
"	22	63.000	145	15 godz.
"	30	160.000	106 $\frac{1}{2}$	
"	32	194.000	100	6 $\frac{1}{2}$ godz.

Wielkie szybkości, a więc i potężne instalacje napędowe (turbiniowe, rzadko dieselowo) spotykamy na szybkobieżnych transatlantykach, gdzie pogoń za szybkością i luksusem jest wynikiem tradycji prosperity z "czasów przedwojennych. Ten pociąg do rekordów jest bardzo kosztowny, jak o tym świadczy budowa NORMANDIE, olbrzyma kosztującego około 260 milionów złotych, może on wziąć około 2.000 pasażerów oprócz załogi, liczącej 1.345 ludzi. Ten pływający pałac posiada 40.000 lamp elektrycznych i 770 linii telefonicznych oraz 56 łodzi, z których... tylko 2 są motorowe, w ilości tej 22 mniejsze są złożone w większych. Ciekawe jest urządzenie przeciwpożarowe, obejmujące, oprócz sieci sygnalizacyjnej, zabezpieczenie każdej kabiny przed pożarem przez umieszczenie jej w ogniotrwałej otulinie.

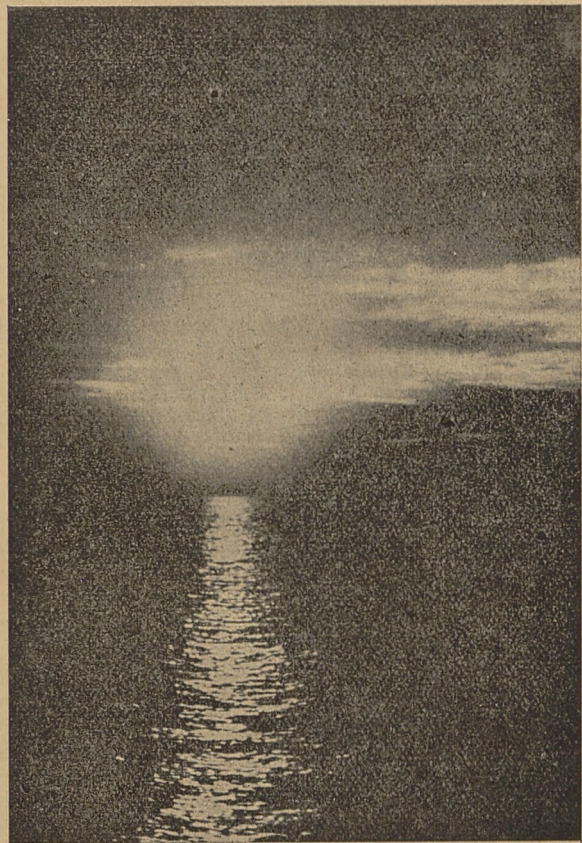
Potężne turbiny pozwoliły mi na osiągnięcie w rejsie zachodnim szybkości 29,93 węzła (o 1 węzeł więcej niż BREMEN), zaś w rejsie wschodnim 30,31 węzła.

O kosztach eksploatacji świadczy cena ropy, potrzebnej na 2 takie rejsy (w ilości 15.000 ton), wynosząca zł. 250.000. Tyleż wynosi służbowe wy-

nagrodzenie załogi. Według obliczeń fachowców 2 rejsy (Europa — Stany Zjednoczone i z powrotem) powinny dać około jednego miliona złotych, aby eksploatacja olbrzyma opłaciła się.

Taka jest cena rekordu bardzo krótkotrwałego, gdyż Anglicy budują współzawodnika QUEEN MARY, podobno szybszego.

Oprócz trudności gospodarczych w eksploatacji, uwidoczniły się i trudności z zaprojektowania olbrzyma. Pomimo udziału bardzo wybitnego fachowca, inż. Jurkiewicza, kadłub NORMANDIE wibrował zupełnie wyraźnie w swej części rufowej oraz w ciągu 2 dni rejsu powrotnego zdradzał dążność do przechyłów. Wady te mają być zdaniem francuskich inżynierów łatwe do usunięcia. Wspominam o tych kłopotach dlatego, abyśmy nie wpadali w pesymizm z tego powodu, że nasze dwa okręty (PIŁ-SUDSKI i BATORY) są kilkakrotnie mniejsze, bo dzięki temu należą one do kategorii wypróbowanej, a więc budowa ich, jako oparta na wielostronnem doświadczeniu, zmniejsza wielokrotnie ryzyko niespodzianek, pomijając już nieproporcjonalnie duże zmniejszenie kosztów eksploatacji i brak w rejonie Bałtyku milionerów, niezapelniających już nigdzie lux-cabins szybkobieżnych olbrzymów.



Fot. A. Łuszczynski Zachód słońca na Atlantyku

1) Patrz: 1) Inż. komandor Xawery Czernicki — Kilka słów o budownictwie okrętowym, Przegląd Techniczny Nr. 5/1934; 2) Inż. Z. Śliwiński — Analiza obciążeń pochylni okrętowej, Przegląd Techniczny Nr. 9/1935; 3) Inż. S.K. Kochanowski — Tworzywo żelazne, stosowane w budowie okrętów wojennych, Przegląd Techniczny Nr. 9/1935; 4) Inż. S. K. Kochanowski — Przebieg pracy w kadłubowni i jej wyposażenie w obrabiarki, Mechanik Nr. 8/1934.

Inż. Stanisław K. Kochanowski

O odnowieniu tradycji handlu polsko-lewentyjskiego

Handel polsko-lewentyjski, po handlu gdańskim, posiada bodajże najbogatszą kartę w dziejach handlu Rzeczypospolitej przedrozbiorowej.

Do połowy wieku XVI, t.j. do upadku Konstantynopola, Polska była najważniejszym pośrednikiem Europy centralnej i północnej w handlu z Lewantem.

Szlakiem Konstantynopol — Morze Czarne — Lwów, Tarnów, Kraków, Wrocław wędrowały towary Bliskiego a nawet Dalekiego Wschodu do Niemiec i dalej.

Rozkwit i upadek Lwowa były nierozzerwalnie związane z kolejami lewentyjskiego handlu.

Podcięły go najazdy tatarskie i wojny tureckie. Dokończył okres upadku miast w Polsce.

Kolejny etap podróży „Elemki“ — pobyt w Jaffie ożywia przygasałą handlową tradycję... Współczesny handel Polski z Palestyną i Syryją poruszony w szczupłych ramach niniejszego artykułu stanowi nawiązanie do bogatej przeszłości.

Zasadniczą cechą handlu Palestyny stanowi znaczna przewaga przywozu nad wywozem.

W roku 1921 wartość przywozu do Palestyny wynosiła 5 milionów 871 tys. funtów szterlingów, wywozu zaś jeden milion 318 tysięcy. Ujemne saldo bilansu handlowego wynosiło więc 4 miliony 563 tys., o wiele przekraczając wartość całego wywozu.

Biorąc, jako przykład, parę innych lat obserwujemy stałość tego zjawiska: w roku 1927 wartość przywozu równa się 6 milj. 134 tys. — wartość wywozu — jednemu milionowi 899 tys. Saldo ujemne — 4 milj. 285 tys. w r. 1931 — 5 milionów 940 tys. przeciw jednemu milj. i 572 tysięcy, t.j. z saldem ujemnym 4 milj. 368 tysięcy.

Podobna dysproporcja na pierwszy rzut oka powinna byłaby doprowadzić do ruiny gospodarczej. Wyjaśnienie istoty rzeczy tkwi w wyjątkowej sytuacji tego kraju.

Traktat wersalski, inspirowany przez prezydenta — marzyciela — Woodrowa Wilsona stworzył nową kategorię państw, nieprzewidzianą w kodeksach prawa międzynarodowego.

W myśl planów państw sprzymierzonych kolonie państw centralnych oraz część Turcji miały przejść na własność zwycięzców. Stanowczy sprzeciw Wilsona, upatrującego w takim rozwiązaniu sprawę tę samą zabobroczość, jaka przyświecała planowi Wilhelma, pokrzyżował początkowe zamiary jego europejskich sojuszników.

Jako kompromis pomiędzy idealizmem Wilsona a polityką kolonialną Anglii i Francji stworzone zostało pojęcie państw mandatowych, t.j. takich, które „chwilowo“ zostały uznane za niezdolne do samodzielnego rządzenia się i przydzielone poszczególne krajom — zwycięzcom. Z prowincji tureckich stworzono trzy kraje mandatowe: Irak, Palestynę i Syryję.

Dwa pierwsze oddano pod kuratelę Anglii, ostatni — Francji. (Irak jest już obecnie państwem niezależnym, leżącym „w sferze“ wpływów angielskich).

Deklaracja lorda Balfoura, uznająca Palestynę za miejsce przyszłego „państwa żydowskiego“ zapoczątkowała masową emigrację żydów do Palestyny. Emigracja ta, finansowana przez żydów całego świata, ożywiła życie gospodarcze kraju — dopływ pieniędzy przeznaczonych na kolonizację żydowską pokrywa deficyt wywołany wzmocnionym zapotrzebowaniem na żywność, materiały budulcowe i t. d.

Rozbudowa ośrodków miejskich: Jerozolimy, Haify, Jaffy, Tyberjady, a zwłaszcza nowozałożonego miasta — Tel-Awihu wymagała i wymaga stałych zakupów zagranicznych.

Francuski informator dla handlu światowego „L'Annuaire bleu“ (str. 1161) wymienia następujące towary importowane przez Palestynę (uszeregowane w malejącej kolejności wartości pieniężnej): wyroby bawełniane, mąka, nafta, cukier, ryż, ubrania, benzyna, drzewo budulcowe, automobile, jedwabne materiały. Dalsze miejsca zajmują: ropa nierafinowana, drzewo na skrzynie do pomarańcz. Wykaz ten, ze stanowiska możliwości eksportowych Polski zasługuje bodajże na miano idealnego. Poza ryżem, automobilami i jedwabiem pozostałe pozycje stanowią jedne z najpoważniejszych polskiego wywozu.

Nawiązanie żywszej wymiany handlowej ułatwić może ta okoliczność, że największy procent emigrantów żydów przypada na Polskę.

Dotychczas najważniejsze pozycje polskiego wywozu do Palestyny obejmowały następujące towary (wg. Rocznika Statystycznego Handlu Zagranicznego): zboże, strączkowe, mąka, cukier, grzyby, spirytus, drzewo surowe i napół obrobione, cement, wyroby stolarskie, porcelanowe, szklane, guma, wyroby z żelaza, mosiądzu, brązu, cynku, blachy, maszyny włókiennicze, przędza wełniana, bielezna i konfekcja, przybory sportowe, oleje smarowe i wiele innych.

Wywozi Palestyna: pomarańcze (stałe wzrastająca pozycja wywozu) melony, oliwę, tytoń, wełnę, wino. Z towarów tych Polska importuje przede wszystkim owoce i świeże jagody, tytoń i wino.

Wartość pieniężna obrotów handlowych Polski z Palestyną wykazuje znaczną tendencję zwyżkową. W roku 1926-tym wartość wywozu z Polski do Palestyny wynosiła 769 tys. złotych, wartość przywozu — 348 tys. złotych.

W roku 1932 wartość polskiego wywozu wynosi już 3 miliony 207 tys. zł., przywozu — 618 tys.

Saldo bilansu jest dla Polski stale dodatnie. Nadwyżka przywozu nad wywozem w latach 1927 — 1932 wynosiła kolejno w złotych pol. 513 tys., 557 tys., 3 milj. 131 tys., 1 milj. 8 tys., 2 milj. 585 tys.

Stan ten uznać należy za pomyślny z tem zastrzeżeniem, że ilościowo eksport polski w zestawieniu z innymi krajami przedstawia się b. skromnie. Najważniejsze pozycje w handlu palestyńskim zajmują Anglja, Niemcy, Francja, Italja i Stany Zjednoczone. Następnie idą kraje sąsiadujące: Egipt i Syryja.

Handel polsko-syryjski odznacza się również saldem dodatnim dla Polski.

Przodujące miejsce w handlu z Syryją zajmuje Francja. Dalsze miejsca: Anglja, Stany Zjednoczone, Italja, Turcja, Rumunja, Belgja, Niemcy, Egipt.

Wartość handlu polsko-syryjskiego wynosiła w złotych: w r. 1928 import z Syrii do Polski wynosił 8 tys., eksport 280 tys., saldo dod. 272 tys., w roku 1930 import 21 tys., eksport 1 mil. 954 tys., saldo dodatnie 1 mil. 931 tys., w r. 1931 import 19 tys., eksport 2 milj. 990 tys., saldo dod. 2 milj. 371 tys.

Porównanie ogólnej wartości handlu Syrii i Palestyny wykazuje, że rynek pierwszej odznacza się większą pojemnością. W r. 1929 wartość całkowita handlu palestyńskiego wynosiła 43 miliony dolarów, handlu syryjskiego — 70 mil. dol., w r. 1930 palestyńskiego — 43 milj., syryjskiego — 62 milj., w r. 1931 — 37 i 51 milj. Rozwój gospodarczy obydwu krajów znamionują antagonizmy wewnętrzne. Konflikt arabsko-żydowski w Palestynie stale gro-

zi zarzewiem nowych starć. Najwyższa Rada Muzułmańska zamierza w najbliższym czasie powołać do życia w Londynie specjalne biuro propagandy pro-arabskiej. Policja miejscowa konfiskuje anty-żydowskie podburzające do gwałtów ulotki, wydawane potajemnie przez młodzież arabską w drukarniach Jaffy.

Dla ożywienia stosunków handlowych polsko-palestyńskich pierwszorzędne znaczenie posiada linja okrętowa uruchomiona pomiędzy Konstancą a Haifą przez Polskie Linje Żeglugowe Gdynia — Ameryka.

Dnia 27-go września 1933 r. wyruszyła po raz pierwszy z Konstancy do Haify „Polonja“, statek liczący 7,5 tys. ton rejestrowych. W najbliższym czasie uruchomiony zostanie na tej linii drugi po „Polonji“ statek „Kościszko“.

Ostatnio uruchomiona została druga polska bezpośrednia linja okrętowa do portów Palestyny i Lewantu. Jest to pierwsza dalekomorska linja o charakterze wyłącznie towarowym. Uruchomienie to nastąpiło naskutek porozumienia między „Żegluga Polska“ S. A. a Svenska Orient Linien w Göteborgu.

Stosunkowa bliskość (droga morską z Konstancy do Jaffy trwa 4 dni), różnorodność zapotrzebowań krajów Bliskiego Wschodu, odpowiadająca polskim możliwościom produkcyjnym — ciągły wzrost gospodarczy — w pierwszym rzędzie Palestyny — takie są pluse, które należy uwzględnić przy rozpatrywaniu perespektyw handlu z Lewantem, posiadającym ongiś tak bogate tradycje na południowo-wschodnich kresach Rzeczypospolitej.

D. S.

Listy z „Elemki“

14 czerwca 1935.

S/c „Elemka“, pięciomasztowy szkuner, ciężki, choć doskonale chodzący statek, wymaga przedewszystkiem pracy, by mógł swą rolę spełniać. I to pracy ciągłej, która nie daruje nikomu. Nic to, że lina, nie na czas puszczone, spaliła ci skórę aż do „żywego mięsa“ na rękach: opatrzone przez sanitariusza, chwytając inną linę i czując piekący ból, pracować musisz. Nic to, że przechył statku podczas zwrotu zarzucił gafel, a ten szarpnął linę i cisnął cię na pokład, tak, że trzasnęłaś bokiem o luk. Pieścić się tu nie wolno, uciec do cichego, bezpiecznego portu przed sztormem nie można, iść trzeba naprzód, wciąż naprzód. W tych momentach jedynym przyjacielem jest statek, którego ruchami kierują kapitan i oficerowie przy pomocy załogi.

Pod adresem załogi padają słowa twarde, czasem nawet ordynarne, tak jak twardą jest walka z żywiołem.

Zywiół rozhukanego morza, w postaci gór wodnych, walących się na wążłą łupinę statku, groźnych gwizdów wiatru, przewalających po niebie strzępy obłoków, i tańczący pokład oszalałoma nawet doświadczonego marynarza. Hulają nerwy i u oficera wachtowego, i u załogi, gdy z piany grzywacza wygląda drwiąco uśmiechnięta, kościata twarz śmierci.

Idziemy naszą „Elemką“ teraz już spokojnie: jesteśmy w pasie passatów, wieje N.N.O. — wiatr, dość silny, bo mający około 4 — 5 w/g skali Bauforta. Ale przez dwa tygodnie „trzępało“ nas uciążliwie na Biskajach: dwa silne sztormy, dość poważna awaria motorów, woda w zenzach, pompowanie ręczne, szycie zdartych żagli, chodzenie przez cały prawie czas beidewindem — oto nasze życie z tego czasu!

16 lipca 1935.

Dla żeglarza najciekawszą obserwacją, jaką może poczynić na

statku handlowym, idącym pod żaglami są manewry statkiem. Ważną rzeczą przy manewrach statkiem żaglowym jak również, wpływającą na jego zachowanie się na morzu — jest racjonalne rozłożenie obciążenia statku.

Załadowanie towaru nie jest obojętną rzeczą dla żeglarza: przy ładunku ciężkim, mało objętościowym, jak np. żelazo, inaczej układa się systemat sił działających, niż przy ładunku np. drzewa. I sposób ułożenia ładunku powoduje rozmaite niespodzianki: przeładowanie przednich ładowni powoduje zanurzenie się dziobu, tylnych — rufy. A statek jest łatwym do kierowania, idzie szybko pod dobrym wiatrem, nie kołysze tylko wtedy, o ile załadowany jest zgodnie ze swoim charakterem.

Czynnikiem poważnym w różnowadze statku żaglowego są maszty. Wysokie, jak na „Elemce“ kilkadziesiąt metrów, o ile nie są pod żaglami i niema wiatru, przenoszą środek ciężkości statku w górę i również skłaniają go do silnego kołysania się.

Zaczniemy od ciszy morskiej. Wiatru niema wcale lub jest tak słaby, że statek stoi w miejscu względnie dryfuje w kierunku prądu na morzu. Jest martwa fala. Rzecz jasna, że żagle w tym wypadku muszą być spuszczone. O ile je pozostawić, wówczas wobec nieruchomości statku i automatycznego ustawienia się hokiem do fali, przy silnych przechyłach gafle żagli zaczynają biegać w jedną i drugą stronę, żagle zaś trzaskają uparcie. Przechyły przy takich warunkach zależnie od fali stają się mocniejsze i osiągają nawet 35°. Gafle, szarpane przy przechyłach, mogą się złamać, o ile są zbyt dobrze trzymane przez olinowanie, żagle często drą się na szwach i w poprzek brytu.

Cóż w takich warunkach ma robić żeglarz! O ile ma do dyspozycji motor, „wiał“ jaknajprędzej w poszukiwaniu wiatru, o ile motoru nie posiada, z rezygnacją czekać końca ciszy.

Przejdźmy teraz do innego wypadku. Mamy wiatr przeciwny. Idziemy beidewindem, naturalnie, nie po linii kursu. Trzeba zrobić zwrot. Cała załoga zaalarmowana. Na komendę — ster zaczyna odchodzić na burzę, a równocześnie załoga gorączkowo przesuwają bomy żagli gąfłowych ku śródokręciu. W momencie, gdy zaczyna ona tę pracę, stągok spada na dół, gdy już statek przejdzie linję wiatru, same bomy wraz z żaglami lecą na podwietrzną. Zwrot jest udany, gdy równocześnie wszystkie żagle przeskokają linję wiatru i znajdują się przy zwrocie statku na podwietrzej. Gdy to jest skończono, stągok, już również przerzucany, wędruje na nowe miejsce.

A teraz rola załogi przy takim zwrocie przez over-sztąg. Trzeba przerzucić żagle. Ale czasu na to niewiele. Statek w pewnym momencie chwije się silnie, siła przerzucanych bomów i żagli jest tak wielka, że możliwym jest również dobre przerzucenie człowieka za burzę, jak również rzućnię go na pokład z taką siłą, że o ile uderzy głową o windę czy inny twardy przedmiot, to głowa rozbije się „na drobny mak“. A więc i wysiłek fizyczny i nerwowy wielki, warunki natomiast niezupełnie sprzyjające: czasem zimno, deszcz, fala bije poprzez burty, a tu, człowiecze, haruj w zmokniętym ubraniu!

Już bardziej prostem jest postawienie żagli, względnie ich opuszczenie. Ale i te „ceremonje“ wymagają czasu: postawienie żagli „Elemki“, mających około 300 m² powierzchni, to kwestia przynajmniej 30 minut. Pomocą wielką jest winda, ale zawsze trzeba umocować po wybraniu szoty, kontraszoty, etc.

Sztorm w cieśninie Gibraltarskiej, trzy dni lawirowania w beidewindzie, później wreszcie parę dni dobrego wiatru, znów słaby wiatr, cisza, martwa fala, słaby wiatr, martwa fala, słaby wiatr, średni wiatr, „pasat śródziemnomorski“, znów cisza, wreszcie dobry wiatr oto historia paru tygodni.

PRAKTYKA ŻEGLARSKA

Samosterowność

Zagadnienie samosterowności dotyczy przede wszystkim samotnych żeglarzy, pływających na dużych przestrzeniach wodnych, gdzie traci się ziemię z oczu nieraz na przeciąg paru miesięcy. U nas na Bałtyku jest to mniej aktualne, jednakże też może być zastosowane; próby samosterowności, choć w minjaturowym zakresie, były przeprowadzane w zeszłym sezonie na „Szkwale“, podczas podróży na Bornholm i do Ystad, oraz na „Swarożycu“ w czasie pływania przybrzeżnego.

Jacht żaglowy może osiągnąć samosterowność dwojakiego rodzaju. Po pierwsze: przy wietrze bocznym lub bajdewindzie, zapomocą odpowiedniego ustawienia żagla, kiedy środek parcia wiatru na żagle leży w tej samej płaszczyźnie pionowej, co i środek bocznego oporu wody; — po drugie, bez spełnienia powyższego warunku, lecz przy użyciu dodatkowego momentu obracającego, wywołanego sterem.

Pierwszy sposób jest niezawodny w działaniu i łatwy do uzyskania, ale jak już powiedziano, tylko przy pewnych kierunkach wiatru i przy niektórych rodzajach ożaglenia. Najlepiej nadają się do tego jachty dwumasztowe, jak kecz i jol, te bowiem mają powierzchnię ożaglenia rozłożoną równomiernie wzdłuż całego kadłuba. Przez odpowiednie wybieranie i luzowanie szotów można zawsze ustawić, tak żagle, aby dawały żadaną równowagę sił bocznych i brak momentów obracających przy dowolnym kącie kursu do wiatru, oczywiście pod warunkiem, że kąt ten nie o wiele przekracza 90 stopni.

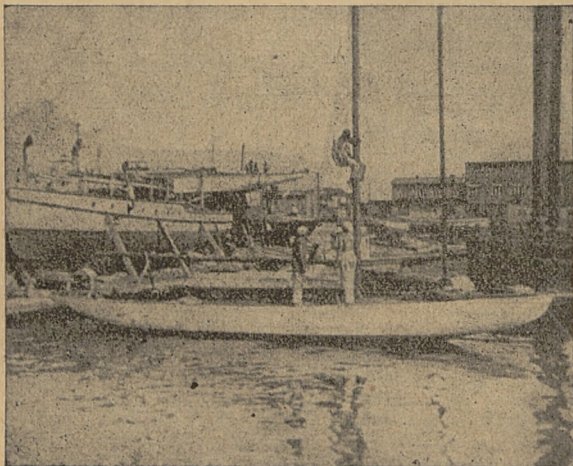
Jachty innych typów, jak kuter, i słup, mogą, zachowywać również samosterowność, jednak przy kursach ostrzejszych do wiatru i to nieraz wymaga-

ją stosowania pierwszego stałego momentu pomocniczego, wywołanego sterem. Moment ten jednak musi być możliwie mały, gdyż, będąc funkcją prędkości, zmienia się przy każdym silniejszym podmuchu wiatru i powoduje tem utratę samosterowności. Utrzymany w pewnych granicach, może się jednak zmieniać z szybkością nieznacznie i nie wywoływać zbyt silnych niepożądanych skutków nawet przy dość wyraźnej zmianie natężenia.

Pierwszym żeglarzem, stosującym samosterowność na szeroką skalę, był kapitan J. Slocum, który odbył podróż naokoło świata na swoim jachcie „Spray“ przeszło 30 lat temu. Początkowo jako kuter, „Spray“ nie sprostał całkowicie wymaganiom, to też Slocum w czasie podróży przerobił go na jol, zmniejszając powierzchnię grot-żagla i dostawiając nieduży bezan na rufie, który, choć o małej powierzchni, lecz daleko odsunięty od środka jachtu, mógł dawać moment obracający, regulowany, w szerokich granicach. To też kapitan, pozostając w strefie passatów, nieraz po kilka dni nie podchodził do koła sterowego, pozostawiając je całkowicie pod opieką symbolicznego „Sternika z Pinty“.

Drugi samotny podróżnik, Alain Gerbault, nie miał tak dogodnych warunków, jak Slocum, gdyż miał jacht ożaglonny jako kuter, lecz był on dobrze zrównoważony i przy dobrej pogodzie samosterowność zawsze dawała się osiągnąć. Gerbault stosował samosterowność również przy fordewindzie i pełnym bagsztagu, pozostawiając jedynie dwa sztagsle, kliwer i fok, co przenosiło punkt zaczepienia siły pociągowej na dziób i powodowało ustawienie się jego w kierunku wiatru. Sposób ten jednak nie dawał zbyt dobrych rezultatów, gdyż spowodu zmniejszonej powierzchni ożaglenia szybkość znacznie malała, a przy wiatrach, odchylających się coraz bardziej od kursu, nie był wogóle możliwy do zastosowania. Poza tem samosterowność jego „Firecrest‘u“ szwankowała jeszcze na jednym punkcie: — nie dawała się osiągnąć przy bardzo złej pogodzie. Fale i silne porywy wiatru wytrącały jacht z równowagi i dlatego podczas sztormów, chcąc opuścić pokład Gerbault musiał stawać w dryf, lub nawet na pływającej kotwicy.

Trudność te rozwiązał hiszpański jachtsmen Henrico Blanco, który jeszcze w tej chwili pływa gdzieś na morzach południowych, mając za załogę jedynie siebie samego i dziewięcioletnią córeczkę Evalu. Jego jacht nazwany również „Evalu“, typu kecz, w czasie przeprawy od Panamy do wysp Towaryskich zachowywał podczas licznych sztormów i szkwałów nietylko całkowitą samosterowność, ale również znaczną szybkość równie dobrze, jak gdyby był stale prowadzony ręką wytrawnego sternika.



Fot. St. Jaxa-Bykowski

Jachty A.Z.M. w stoczni

Ale najciekawsze wyniki w tej dziedzinie osiągnął w zeszłym roku jachtsmen francuski Marin Marie podczas swej podróży na jachcie „Winnibelle II” z Brestu do New-Yorku. Zanim jednak przejdziemy do opisu jego podróży, zastanówmy się chwilę nad możliwością samosterowności przy pełniejszych wiatrach.

Przy fordewindzie lub bagsztagu szoty są znacznie wyluzowane, żagle wypchnięte daleko za burtę, zazwyczaj wszystkie z jednej strony. Środek zaczepienia sił parcia wiatru leży daleko poza krawędzią kadłuba jachtu i przez to powoduje nieunikniony moment obrotowy, który można zrównoważyć tylko sterem, co jest niemożliwe przy samosterowności z powodów wyżej opisanych. Oprócz tego jacht idący pełnym wiatrem nie leży już na boku, jak przy bajdewindzie, lecz kiwa się silnie na obie strony w miarę wchodzenia na szczyty pozornie długich fal. Przy każdym kiwnięciu zmienia się odległość punktu zaczepienia siły wiatru, a więc i wartość momentu. Dlatego też, przy pełnych wiatrach nie można rumpla trzymać nieruchomo, lecz stale trzeba nim poruszać, w takt miarowego kołysania na falach.

Nieco pomocnym w tym wypadku jest ustawienie żagli „na motyla”. Trzeba jednak pamiętać, że da się to zrobić jedynie przy pełnym fordewindzie, przy którym pojawia się nowa trudność. Mianowicie punkt czołowego oporu wody (bocznego już nie ma!) przenosi się znacznie do przodu i środek parcia wiatru, choćby nawet leżał z nim w jednej płaszczyźnie jest o tyle poza nim, że tworzą one równowagę bardzo niestałą. Każde odchylenie od kursu trzeba natychmiast korygować sterem. Pozatem zawsze istnieje możliwość przerzucenia bomu na przeciwną burtę, co zwykle miewa oślakane skutki.

Marin Marie rozwiązał wszystkie trudności za jednym zamachem. Zastosował on ożaglenie, składające się z dwóch foków, lub balon-foków, zależnie od siły wiatru, ustawionych na motyla na samym dziobie, tak, jak wskazuje rysunek. W ten sposób została osiągnięta równowaga momentów i to równowaga stała, gdyż wypadkowa siły wiatru znalazła się nieco przed punktem zaczepienia wypadkowej czołowego oporu wody.

Oba rogi szotowe żagli były podparte dźwawkami, zamocowanymi w ten sposób, jak się zazwyczaj mocuje bom motyla.

Najciekawszym udoskonaleniem są jednak szoty, przeprowadzone przez bloczki do dźwawki sterowego. To udoskonalenie pozwala utrzymać żądany kurs przy dowolnym kierunku wiatru i dowolnej jego sile. Zważywszy na to, że kierunek passatów pozostaje niezmienny, a waha się tylko ich natężenie, zrozumiemy, że podobne urządzenie pozwala na niedotykanie steru przez bardzo długi przeciąg czasu.

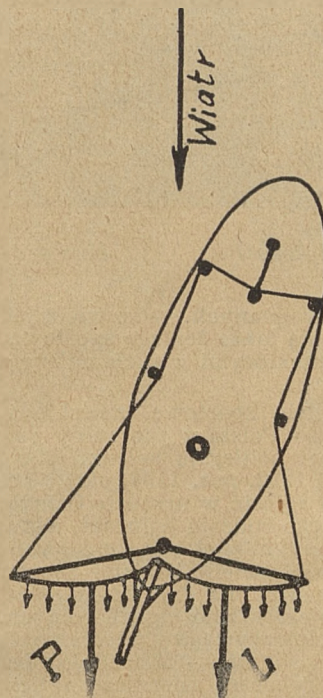
Żagle muszą być ustawione w ten sposób, aby przy zachowaniu żądanego kierunku (ster wzdłuż linii środkowej jachtu) obie siły P oraz L były sobie równe. Jeżeli jacht, z jakiegobądź powodu zbacza z drogi n. p. na lewo, siła L rośnie, P zaś maleje, różnica sił spowoduje przesunięcie żagli do położenia równowagi i jednocześnie odchyli nieco pióro

sterowe na prawą burtę. Jacht wróci na poprzedni kurs.

System ten ma jedną niedogodną właściwość: — jacht nie może w praktyce zachować kursu po linii prostej, tylko zawsze będzie się poruszał w prawo i w lewo, opisując jakgdyby bardzo spłaszczoną sinusoidę. Przez to rosną opory wody i traci się na szybkości.

To prawda. Ale prawdą jest również to, że przy prowadzeniu jachtu przez sternika nie można go utrzymać na linii prostej z powodów, już wyżej wyjaśnionych.

Na swoim kutrze Marin Marie miał też dużo innych „cudów”. Między innymi mógł on nastawiać żagle i rumpel z wnętrza kabiny, a nawet nie schodząc z koi.

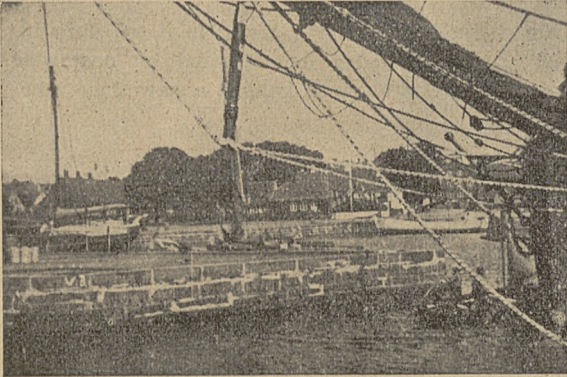


Jacht „Winnibelle II” przeszedł trasę Madera — Martynika w ciągu 29 dni przyczem 27 dni bez przerwy przy samosterowności. Odległość między temi wyspami wynosi około 3000 mil, co daje średnią szybkość przeszło 100 mil na dobę.

Istnieje wśród jachtsmenów pogląd, że przy samosterowności zawsze traci się dużo na prędkości. Mam wrażenie, że jest to niesłuszne, a przynajmniej nie można tego uogólniać. Oczywiście, jeśli dla uzyskania równowagi sił i momentów musimy ustawić żagle pod kątami, daleko odbiegającymi od najkorzystniejszych aerodynamicznie, nastąpi obniżenie się wartości siły pociągowej i, co za tem idzie prędkości, ale naogół samosterowność raczej powinna wpływać dodatnio na średnią szybkość jachtu, gdyż pozwala uniknąć błędów sternika. Zresztą w przyszłości będziemy mogli zapewne poczynić liczne doświadczenia w tej dziedzinie, które będą mogły ostatecznie wykazać słuszność tego, lub innego zdania.”

Normy prawne w żegludze jachtowej

Prawo morskie jest ogółem norm, regulujących stosunki prywatne i publiczno-prawne związane z żeglugą morską. — Źródłami tego prawa są ustawy i rozporządzenia poszczególnych państw — zwyczaj międzynarodowe i międzynarodowe umowy i konwencje. Normy prawa morskiego odnoszą się przede wszystkim do stosunków prawnych związanych z żeglugą statków



Fot. St. Jaxa-Bykowski

Port w Bornholmie

handlowych i wojennych, — w wielu jednak wypadkach regulują także żeglugę sportową na jachtach, więc z niektórymi z nich należy się zapoznać.

CŁO. Łodzie sportowe, morskie i rzeczne sprowadzane do Polski z zagranicy (z wyłączeniem Gdańska), podlegają ocleniu, (taryfa celna z dnia 23/VIII. 1932, poz. 1154, pkt. 7 i 8.) a więc trzeba wpiérw zgłosić w urzędzie Celnym w Gdyni przybycie tego rodzaju jednostki, następnie zaś, albo cło zapłacić, albo starać się o zwolnienie. — Zwolnienia może udzielić Minister Skarbu na podstawie rozporządzenia z dnia 24/IV. 1934. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 333) o ulgach celnych.

Władza Celna wymaga przedstawienia pomiaru wyporności statku. — Miarodajny jest pomiar przeprowadzony przez mierniczego Urzędu Morskiego w Gdyni.

REJESTRACJA. Jacht winien być zarejestrowany w Klubie, czy Związku żeglarskim, który na dowód tego wydaje t. zw. „patent flagowy“ lub certyfikat. — Patent flagowy uprawniający do podnoszenia na danym jachcie bandery Klubu, zawiera między innymi: nazwę, dokładne wymiary i numer rejestracyjny statku i jest jego „dowodem osobistym“. — Zastępuje on certyfikat okrętowy i świadectwo pomiarowe wydawane przez Urząd Morski statkom o pojemności powyżej 50 ton, które muszą być w tym Urzędzie rejestrowane i mierzone.

ASEKURACJA. Dla uniknięcia kosztów związanych z ewent. „awaryją“ (uszkodzenie lub rozbięcie) jachtu własnego, lub też dla uniknięcia odpowiedzialności cywilnej związanej z uszkodzeniem innego statku, należy jacht zaasekurować. W związku z tem, należy zawrzeć jaknajbardziej szczegółową umowę z Towarzystwem Asekuracyjnym dla uniknięcia późniejszych procesów i zwłok w wypłaceniu premij. Umowa ta zawiera dokładne dane o sposobie i czasie zawiadomienia o wypadku Tow. asekuracyjnego, jak również określa przez kogo i kiedy ma być stwierdzony rozmiar szkody, kiedy może być rozpoczęta naprawa i t. d. W każdym razie natychmiast

po rozbięciu lub jakimkolwiek uszkodzeniu jachtu kapitan powinien spisać t. zw. „protokół awaryjny“ i zaopatrzyć go podpisami świadków (załoga). W razie zderzenia z innym statkiem „protokół“ sporządzają kapitanowie obu statków.

LISTA ZAŁOGI. Dokumentem statku jest wyżej wspomniany „patent flagowy“ lub certyfikat.

Członkowie załogi nie potrzebują w podróży zagranicznej na jachtach posiadać paszportów. — Zastępuje je t. zw. „lista załogi“, którą wystawia Związek, czy Klub żeglarski, w którym jacht jest zarejestrowany. — Na liście załogi pod nazwiskiem kapitana jachtu wymienione są nazwiska członków załogi, z ewentualnym wyszczególnieniem ich funkcji. — Członkowie załogi winni poatem posiadać dowody osobiste, celem umożliwienia sprawdzania tożsamości. Zmiany na liście załogi potwierdzone być muszą przez władzę, która tę listę wydała.

ŚWIADECTWO ZDROWIA — jest dokumentem, który zasadniczo winien znajdować się na jachcie. Stwierdza ono, że w okolicy, z której jacht wyrusza nie było żadnej choroby zakaźnej. — Świadectwo zdrowia wydaje lekarz w Kapitanie Portu (opłata stemplowa wynosi 5,50). — Naogół władze portów bałtyckich nie żądają okazania takiego świadectwa, jest ono ważnym dokumentem na morzach południowych.

Jachtom wyruszającym w podróż zagraniczną przysługuje prawo zaprowiantowania w składach wolno-cłowych. — Kupowanie bez opłacenia cła innych towarów, jak spożywcze i tytoń, nie jest możliwe. — Kwestję tę reguluje szczegółowo zarządzenie Ministerstwa Skarbu z dnia 22/V. 1930. o przepisach celnych na wodach polskich, dotyczących jachtów i łodzi sportowych.

OPŁATY PORTOWE. W portach polskich jachty zwolnione są od wszelkich opłat postojowych i innych. W przystaniach klubowych jeśli jacht ma specjalnie dla siebie przeznaczoną boję, płaci na rzecz Klubu t. zw. „bojowe“. — Goście od tych opłat są zwolnieni. — Zagranicą jachty też zwykle zwolnione są od wszelkiego rodzaju opłat, należy jednak pamiętać, że nie jest to regułą.



Fot. L. Wieleżyński

Cień żagli na skałach

OBOWIĄZKI KAPITANA I ZAŁOGI. Obowiązki kapitana na statkach handlowych reguluje szczegółowo ustawa o służbie marynarza i prawo handlowe morskie. Ustawy te nie odnoszą się do jachtów, — jednak w razie sporów sąd mógłby je zastosować. — Wobec tego kapitanowie jachtów powinni się z niemi zapoznać. — W zarysie przedstawia je J. Kuczyński w swej książce p. t. „Jachtowa praktyka morska“.

Żałoga obowiązana jest do bezwzględnej karności wobec rozkazów kapitana.

EZIENNIK OKRĘTOWY. Przestrzeganie skrupulatnego prowadzenia dziennika okrętowego jachtu, należy do kapitana. — Dziennik prowadzi zwykle pierwszy oficer jachtu, kapitan stwierdza tylko podpisem przynajmniej co 24 godziny zgodność notowań. W dzienniku jest szereg rubryk, w których notuje się kurs, szybkość statku, stan pogody, siłę wiatru, szczegóły dotyczące samej podróży i t. p. — Dziennik jest kroniką jachtu, ważnym dokumentem, świadczącym o jego życiu i pracy na morzu. — Statki o wyporności poniżej 100 ton, zwolnione są od prowadzenia dziennika. — Jachty sportowe powinny go jednak prowadzić.

PRAWO DROGI. Jacht żeglując ma obowiązek przestrzegania „prawa drogi“, a w nocy, czy w razie wypadku wywieszenia odpowiednich sygnałów.

Jacht na morzu: 1) ma prawo i obowiązek podnoszenia polskiej bandery handlowej (jachty zarejestrowane w „Jacht Klubie Polski“ i „Oficerskim Jacht Klubie“ mają prawo podnoszenia zagranicą bandery klubowej).

2) ma prawo do korzystania z ochrony polskich okrętów wojennych na pełnym morzu, oraz polskich placówek dyplomatycznych i urzędów konsularnych zagranicą.

3) w czasie wojny ma prawa, wynikające z neutralności w wypadku, gdy ją Rzząd polski ogłosił.

NORMY PRAWA NARODÓW. Na pełnym morzu obowiązuje szereg zwyczajów międzynarodowych, których znaczna ilość uwzględniona jest w umowach i konwencjach międzynarodowych.

Pełne morze jest wolne. — Statki żeglujące korzystają tam z t. zw. prawa eksterytorjalności, t. zn. że wypadki, które zdarzają się na pokładzie statku, podlegają jurysdykcji państwa, w którym jest zarejestrowany, a załogi obcych okrętów wojennych nie mają wstępu na jego pokład. — Zasada ta może być złamana wobec statków podejrzanych o uprawianie piractwa, lub handlu narkotykami, a pozatem w wykonywaniu i innych konwencji międzynarodowych, np. bałtyckiej, w stosunku do statków używanych do przemytu alkoholu.

Ograniczeniem wolności mórz specjalnie dla statków wojennych, jest wytworzenie pojęcia wód terytorjalnych i pasa przybrzeżnego. — Jachty jednak zasadniczo mają prawo swobodnej żeglugi wszędzie. — Szerokość pasa przybrzeżnego, który biegnie wzdłuż brzegów stałego lądu i dokoła wysp, nie jest ustalona dla wszystkich państw jednakowo.

Konferencja barcelońska w roku 1930, na której miano tę sprawę ustalić nie dała pozytywnych wyników. — Przykładowo podam, że Anglja, Holandja i Danja uznają trzy mile morskie, jako szerokość pasa przybrzeżnego. — Polska, Francja, Niemcy i Estonja, żądały na tej konferencji prócz trzech mil pasa przybrzeżnego, uznania jeszcze t. zw. strefy przyległej, na której mogłyby wykonywać pewną władzę. — Specjalnie chodziło tu o ingerencję władz celnych, i sanitarnych i ochronę rybołówstwa. — Pas przybrzeżny w Szwecji,

Norwegji i Isjlandji sięga czterech mil. — Włochy uznają sześć mil, jako szerokość pasa przybrzeżnego.

W pasie przybrzeżnym, a szczególnie na wodach terytorjalnych (także i w portach) obcych państw, władze policyjne i celne tych państw mają prawo wstępu na statek, dokonania rewizji i szereg innych uprawnień w wypadku naruszenia przez załogę przepisów porządkowych lub karnych. — Pozatem władze państwowe mają zawsze prawo wstępu na statek na prośbę konsula, który sprawuje jurysdykcję nad załogami statków swego państwa i pośredniczy między kapitanem statku, a władzami danego państwa.

WŁADZE PAŃSTW OBCYCH w stosunku do jachtów są zwykle bardzo liberalne. — Żeglarzy-sportowców z reguły uważa się za gentlemanów co nakłada na nich jeszcze większe obowiązki ścisłego przestrzegania przepisów porządkowych, a szczególnie celnych.



Fot. L. Wieleżyński

„Czajka“ w Jastarni

ZAŁATWIANIE FORMALNOŚCI zagranicą ułatwia zwykle zatrzymanie się w przystaniach klubowych. — Pozatem przybycie jachtu do obcego portu należy w miarę możliwości zgłosić w Konsulacie, czy placówce dyplomatycznej, która ma obowiązek opiekowania się załogą i ewentualnego bronięcia jej przed władzami portowymi.

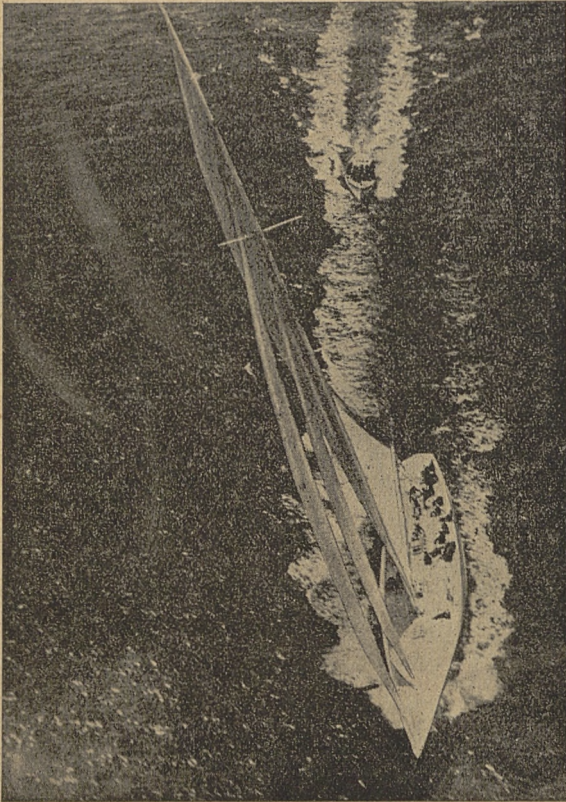
Leszek Wieleżyński

*Od rozwoju polskiej Marynarki Handlowej zależy rozwój
naszego życia gospodarszego*

MORZE w LITERATURZE PIĘKNEJ

Za kilwaterem...

Mówi się, że statek — pruje fale. W utworach poetyckich określenie to wyraża czynność zdobywcą statku, jego siłę pędną na drodze, która leży



Kilwater

przed nim. W rzeczywistości, w pojęciu marynarzy łączy się tę czynność statków raczej z rzutem oka wstecz, za siebie, w przeszłość. Statek bowiem, krając fale ostrzem swojego dziobu, odrzuca je z dwóch stron swoich burt; w ten sposób odrzucone, ciągną się one później daleko za rufą statku, znacząc przebytą jego drogę białym od piany szlakiem. Marynarze lubią — jak zauważyłem nieraz w podróży — patrzeć za ową brózdą okrętową, podobną zdaleka do dwóch misternych wstążek koronkowych, wyhaftowanych pracowicie w ciszy morskiej, a potem smutno porzuconych w przestrzeni i ginących w oddali, niby jedyny ślad bytu ludzkiego w rozległym pustkowiu wodnych horyzontów.

Szlak brózd okrętowej w słownictwie żeglarskim ma ważną pozycję. Wspomina się o nim często, a nazywa popularnie, z angielska, — kilwaterem. Ów kilwater jest zazwyczaj naocznym sprawdzianem dla oficera czy sternika przy kompasie równo i prosto trzyma się kursu wyznaczone-

go. Ale na morzu nie w tym właściwie tkwi przyczyna tak częstego i długiego nieraz zapatrzenia się w dal za siebie. Podczas szarych, zwykłych wachć codziennych, owianych na statku wichrem, przesiąkniętych nieraz deszczem, a wtopionych zawsze w przewlekłą monotonię godzin, — w białym, ginącym w oddali znaku kilwateru odnaleźć można właściwą w życiu marynarzy skłonność do... metafizyki.

W labiryncie bowiem żywiołów morskich, za kilwaterem, jakby za nitką Arjady odślania się jednakowa, ta sama dla wszystkich żeglarzy droga do własnych wspomnień i minionych przeżyć. Jest to jakby milczący wyścig myśli w dal przeszłą po zmiennych i ruchliwych falach, kładących się w morzu warstwa na warstwie, skiba za skibą w wieczystej tajemnicy przemijania.

Ileż to razy przy tej sposobności słyszałem od kolegów marynarzy słowa: — ziemia, — dom, — matka, — kobieta, — miłość... I przytem wyrzut skargi: — „nic nie wiemy o nich“... „i wogóle ludzie też o nas nie wiedzą wiele“...

To osamotnienie ludzi na morzu jest czasem czynnikiem, decydującym o ich potrzebie samobrony przed pokusami lądu. W miarę, jak ten ląd coraz bardziej się od nich oddala, zwierza się na morzu i łączy zmysł morski z duchem wychowawczym. Niewątpliwie różnorodność morskiej natury jest tak rozległa, bujna i bogata, jak szerokość i długość geograficzna życia morskiego. Morze jednak i człowiek żyją razem od wieków w najbliższym związku niemal — że rodzinnym. Statek staje się przecież dla wszystkich pływającym domem mieszkalnym. Morze tu wychowuje swoich ludzi prawie od kołyski do grobu. Wzamian ludzie ci uważają morze za pierwszego po Bogu władcę swoich życiowych przeznaczeń. W tym wpływie codziennych praw na psychikę marynarzy, mimo rozmaite różnice i nieporozumienia czysto familijne, droga życiowa za kilwaterem jest dla wszystkich marynarzy zawsze prosta i wiernie trzymać się musi kursu wyznaczonego.

Wyobraźnia ludzi lądowych, wyostrożona płytką zazdrością, często wkracza na błędne tory imagacji, przypisując życiu na morzu rzeczy mniej ważne i całkiem powierzchowne jako podstawy jego pięknych wartości. Tymczasem, przygody, kolorowe porty, zmienność wrażeń w stylu najlepszej awantury podróżniczej, — wszystko to nieodgrywa tak wychowawczej roli na morzu. Decydującą sprawą o wychowaniu jest głównie szara, codzienna praca fizyczna, ciężka i wyczerpująca, jak zwyczajność trudu i mięśni nad wygodą i próżnowaniem. Łączy się z tem samotność i wszelka pomyślność wynika z samodzielności, a wreszcie kształ-

cenie charakterów zbiorowo i solidarnie, w warunkach swoistych i całkowicie odrębnych od jakiegokolwiek szkoły życia, znanej na lądzie.

Umiłowanie morza, przechodzące praktycznie w patriotyzm morski i honor bandery, własne prawa etyki i moralności, poczucie godności pracy zawodowej i dumy, jako elementy podstawowe w wychowaniu morskiem wchodzą przytem w zakres specjalnego kodeksu, obowiązującego wszystkich jednakowo, od palacza do kapitana. W naszym ciąglem zrastaniu się z morzem i literaturą marynistyczną, trzeba w tych wartościach wychowawczych uszanować nie jakiś tam miejscowy folklor morski, ale najważniejsze przejawy obyczajowe każdego człowieka, podlegającego morzu i prawom wynikłych z zbiorowej całości psychicznej wszystkich ludzi, korzystających z morza.

* * *

Niewyczerpany zapas tych wartości wychowawczych morza znaleźć można w pamiętnikach Feliksa Lucknera p.t. „Djabeł Morski“, w biograficznej powieści Joan Lowell p.t. „Kolebka na głębinie“ i w wspaniałem ukoronowaniu epoki statków żaglowych, a mianowicie w książce Conrada Korzeniowskiego „Zwierciadło morza“.

Wartość literacka tych książek może być różna, jak różna jest skala twórczości i talentu ich autorów. Są jednak wierne i przywiązane do morskigo kilwatu, właśnie dlatego warto je z sobą porównać.

Feliks Luckner, Niemiec z hrabiowskiej rodziny, uciekłszy z domu zaczął służbę na handlowem żaglowcu, jako jedenastoletni chłopiec okrętowy, a skończył ją, jako wysoki w randze oficer niemieckiej Marynarki Wojennej. Podczas ostatniej wojny światowej na polecenie cesarza Wilhelma, dokonał niezwykle śmiałej i historycznej dzisiaj podróży pirackiej, zatapiając po dalekich morzach Atlantyku i Pacyfiku kilkanaście statków i transportowców handlowych państw przeciw Niemcom sprzymierzonych.

Powie ktoś, że korsarstwo nie jest momentem wychowawczym na morzu. Mniejsza z tem. Wojna w swoich sposobach walki zapewne nie należy do wyczynów ludzkiej kultury i cywilizacji. Zresztą Luckner, jako patriota morski nie splamił niemieckiej bandery. Przeciwnie, — dzięki brawurze i bohaterstwu stał się dziś wzorem zasłużonej sławy. Nas tu interesuje, że przytem wszystkim, jako dobry pamiętnikarz i niewątpliwie rzetelny człowiek morza, w słowach prostych pozostawił Luckner literaturze marynistycznej piękne wyznania swej żeglarskiej wiary. Pochłania go wprost typowa zwłaszcza dla marynarzy niemieckich, sprawność harmonji organizacyjnej na statku, nieustępliwa wola pracy solidarnej, wreszcie duma ustroju zbiorowego z odniesionego zwycięstwa nad żywiołem sztormów i nieznaną, wrogą przestrzenią.

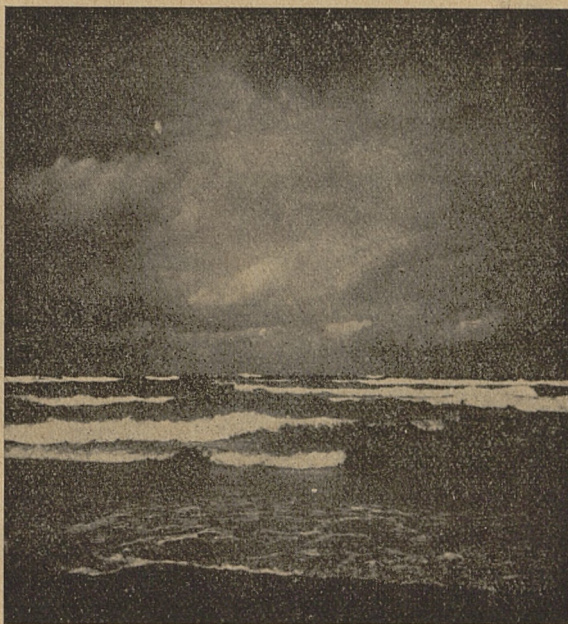
Dość wspomnieć, że najlepsze jednostki floty japońskiej i angielskiej przez trzy miesiące, dzień i noc, ściagały jego stateczek. Trzeba też dodać, że Luckner dostał się do niewoli przy brzegach Nowej Zelandji tylko dlatego, że nie chciał przyjąć walki gdyż tego dnia załoga jego była w cywilnych ubraniach, a nie jak zwykle, w razach bitwy, — w mundurach. Wśród mnóstwa opowieści i przygód, charakteryzujących z humorem spryt i ulissesowskie podstępny tego nowoczesnego pirata, uderza samorodna i tylko z morzem w tym stopniu związana umiejętność radzenia sobie w najtrudniejszych i najprymitywniejszych warunkach żeglugi. Uwięziony w Aucklandzie, zorganizował z powodzeniem ucieczkę pod pozorem urzędzenia teatru amatorskiego w więzieniu. Sztylety przygotował z wystrzonych pilników, rewolwery z drzewa, a kulomiot na postach, — z puszkki od nafty. Najwspanialszym jed-

nak okazem pomysłowości był sekstans, ważny i czuły mierniczy przyrząd morski, — wykonany z brzozy mechanicznej i kawałka lusterka. „Dziś znajduje się on“ — pisze Luckner — „w muzeum angielskim i pewne towarzystwo naukowe na specjalnem posiedzeniu badało z uznaniem ten produkt niezwykłej pomysłowości niemieckiej“. (Myli się jednak w tym wypadku Luckner, — precyzyjnie ten instrument zrobił mu, jak sam podaje, kadet Czartkowski, a więc sądząc z nazwiska: Polak)

W wspomnieniach Lucknera mnóstwo znaleźć można życiowych przykładów obyczajowości morskiej. Jak zwykle, naczelnie miejsce zajmują przesady i zabobony, przeżywanie starych plotek ze starych gazet, — dozwożenie się do samotności i naiwności niemal dziecięcej. Np. uczciwość marynarzy jest tak prosta, szczerłość tak otwarta, jak ich kieszenie, kuferki i kajuty, które nigdy przed nikim nie bywają zamknięte. Interesować nas może np. ich odwaga w chwilach istotnych niebezpieczeństw na morzu. A jednak ci sami ludzie, gdy się znajdują na lądzie są zdeterminowanemi tchórzami. Miasto ich ogłusza. Ścina ich z nóg pierwsza lepsza knajpa. W ten sposób nie umieją się nigdy w porcie zdobyć na przeprowadzenie w czyn marzeń i projektów tak drobiazgowo przedtem na tyłu wachtach uplanowanych.

Świetną ilustracją tej samej obyczajowej strony życia marynarskiego jest biograficzna powieść Joan Lowell p.t. „Kolebka na głębinie“. Niktby nie przypuszczał, że artystka amerykańska, która z Charlie Chaplinem występowała przed kilku laty w filmie p.t. „Gorączka złota“ jest właśnie autorką tej ciekawej książki.

Była jedenastem z rzędu dzieckiem w rodzinie. Jako wątłe małeństwo, niemające jeszcze roku, zabrał ją ojciec, kapitan żaglowca na statek, aby jej uratować życie. I tak się też stało. Wykarmiła ją mlekiem koza, kupiona od krajowców wyspy Norfolk za stary, zwykły budzik, a zahartowało ją 17 lat życia na statku w najprymitywniejszych warunkach bytu. Joan Lowell jest osobliwym wyjątkiem kobiety, której dane było wychować się na morzu. Od dzieciństwa przyjęła od marynarzy kodeks honorowy, który brzmi z pozoru komicznie, lecz w praktyce jest b. surowy i trudny, a mianowicie: — nie robić donosów, słuchać zawsze rozkazów, przyjmować



Fot. J. Korwin-Kurkowska

Przed sztormem

wać od kapitana, choćby nim był własny ojciec najcięższe ciężki bez zmruczenia powiek, — no, i nie okazywać nigdy strachu.

Jedyną lekturą dla tak wychowanej małej Lowell była biblia, a najgorętszą jej modlitwą rozmowa z Bogiem z „bocianiego gniazda“, gdzie dziwnym głosem wykrzykiwała w niebo swoje podziękowania, skargi, prośby, a nawet groźby, jeśli statek uszkodziła burza.

Wiadomą jest rzeczą, że marynarze są, powiedzmy, brutalni i ordynarni. Lowell od dziecka przyzwyczajona do nich, nie widzi w tem żadnej ujemy. Pisze nawet poprostu, że sztuka przeklinania i sztuka plucia na odległość należą do koniecznej umiejętności towarzyskiej na statku. Mimo to, w całym swoim charakterze pozostała sama rzadkim okazem kobiety na morzu, której całkiem obce były wszelkie inne i znacznie gorsze przywary niewieście na ziemi. Nie doznała nigdy ziemskich przyczyn upadku moralnego i zepsucia. Nie znała się np. na skutkach próżności i kokieterji, choćby dlatego, że na statku nie było ani jednego lusterka. Zdawało jej się zawsze, że jest brzydka. Nic na tem nie straciła. I tak bez tej świadomości pozostała z natury ładną, silną i zdrową.

Książka „Kolebka na głębinie“ jest w całości lekturą lekką. Znamionuje ją jednak niezwykła szczerość, naturalny humor, a przede wszystkim prawda życiowa, która równoległe i wiernie płynie za kilwaterem awanturnicznych i skądinąd sensacyjnych przeżyć Lucknera na morzu.

↙ Niechże te książki same się bronią w czytaniu, mówiąc resztę za siebie. Gdy chłonie się jednak myślami takie szczytowe obrazy życia morskigo, jakie opisał Conrad w dziele swoim p.t. „Zwierciadło morza“,¹⁾ porównanie wzajemne wychodzi

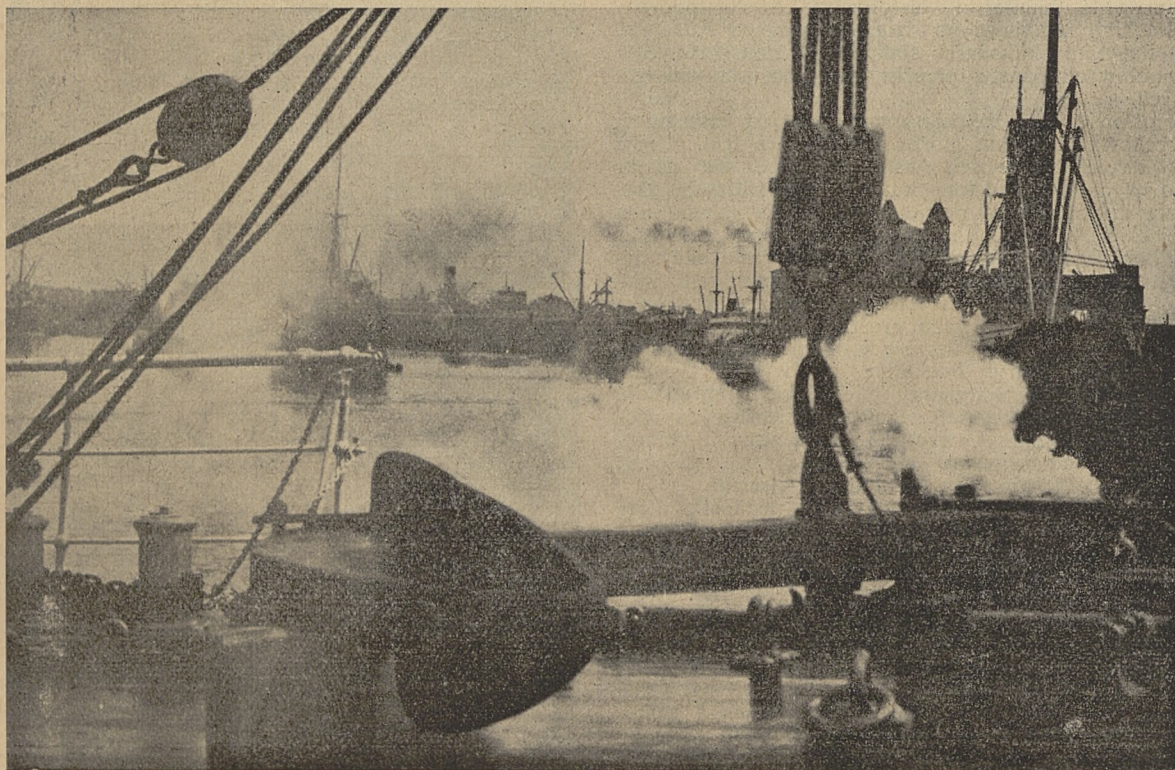
tym książkom na pewną korzyść. Zyskiem ich jest to szare, niepojęte przedziwo życia marynarskiego, pełne uroków i umiłowania warunków swoistych, dojrzałe w zupełnej odrębności uczuć i wrażeń, a wysnute z wykonywania pracy w tym samym morskim obowiązku, w tym samym trybie codzienności, w kształtach własnych, niezwruszonych praw morskich, w uznaniu prawiecznej morskiej etyki i morskiej moralności.

Conrad, który szczegółom życia marynarskiego, ich przejawom, własnościom, a nawet sprzętom codziennego użytku — od kotwicy do łańcucha na rejach, — nadal wymowę anegdotalną, — uwięził opowieść o żaglowcach największą sławą słowa żywego, natchnieniem, a zarazem nauką katechizmu morskigo.

Aby pójść za Conradem i przejąć to apostołstwo jego na morzu choćby naszym, polskiem, trzeba jednak raczej praktycznie wydłużyć bródz okrętową na szlaku naszych kilwaterów, a literaturze zacząć od początku poznawać istotę życia marynarskiego w pływającym domu, na statku, a nie od brzegu, od sztuki zachwywania się wyimaginowaną wyobraźnią, która w zasadzie swojej może być piękną, lecz w samym pojęciu piękna jest nieraz i urojona. Trzeba zdać sobie sprawę raczej z rzeczy szarych i najmniej przyjemnych. Prawda i rzeczywistość stanowią wartości ciężkie lecz temsamem najlepiej wychowujące.

„Dzikszy, niż męka serca i głód, dzikszy niż morze“... W ten sposób zestawia porównania swoje z morzem nawet sam Szekspir. Conrad choć kocha morze, nie szczędzi mu również uczuć niena wiści, aby nie obełgiwać i nie oszukiwać piórem prawdy. Ale o tem, — w następnym już numerze.

Janusz Stępowski



Fot. Józef Dąbkowski

W porcie

¹⁾ „Zwierciadło morza“ będzie omówione szcze gołowo w następnym numerze „Szkwału“.

Gdina — Gdynia

JANUSZ STĘPOWSKI

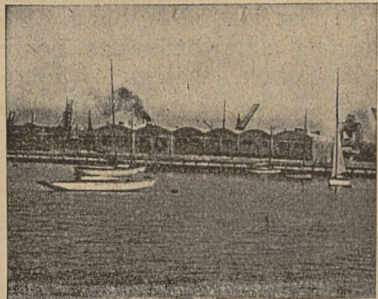
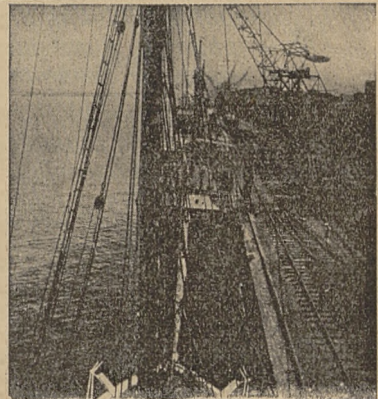
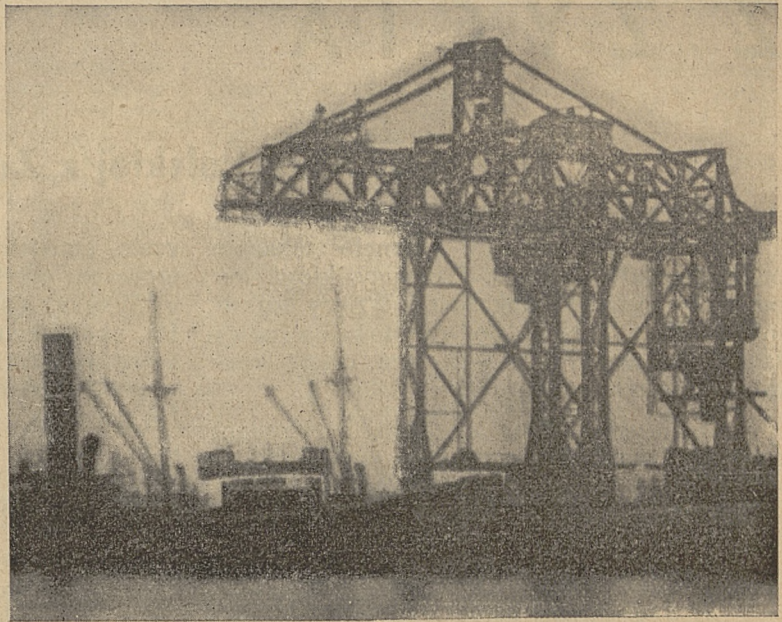
*Dziewiętnaście stuleci nikomu nieznaną
byłaś wioską rybacką i w słonecznym blasku
wstydzitaś się żeś mała i biednie odziana
w szarą suknię, uszytą z nadmorskiego piasku.*

*W Krakowie i w Warszawie królom dzwony grały,
a tobie tylko fale... Szli w zbrojach zakuci,
rycerze z sławną pieśnią, a tobie w śnie białym
tylko wicher o Polsce w pustce głuchoj nucił.*

*Na zatoce u ujścia potoku Chylonki
nie przeżyłaś, jak w lustrze, żadnej zmarszczki twarzy,
te same w torfowiskach stroiły cię dzwonki,
co rosły na Oksywiu na starym cmentarzu.*

*Nic się nigdy nie stało w rybackim okolu,
sztorm przeszedł, to znów słońce z morza zaświeciło,
przybyło tylko ludziom żeglarskiego bolu,
gdy się fale z cmentarzem dzieliły mogiłą.*

*Nikt nie pomniał w pamięci jak wzrastataś w cieniu,
długie wieki czekając aż przyjdzie godzina,
gdy pierwszy ciebie zbudzi w historii imieniu
król Władysław i nazwie cię w twych dziejach: — Gdina.*



Z Ż Y C I A

Zlot Młodzieży Polskiej z Zagranicy

Jedenaście miesięcy upłynęło zaledwie od II Zjazdu Polaków z Zagranicy, który skupił z całego świata kilkanaście tysięcy uczestników, a już mamy do zanotowania nowy fakt, świadczący o narastającym ciągle kontakcie Polonji zagranicznej z Macierzą.

II Zjazd Polaków z zagranicy wysunął cztery główne postulaty.

- 1) Ścisłejszą organizację Polonji zagranicznej.
- 2) Ekspansję języka ojczystego wśród Polonji zagranicznej.
- 3) Zagadnienie narodowego wychowania młodzieży polskiej z zagranicy.
- 4) Współpracę gospodarczą Polonji zagranicznej z Macierzą.

Realizując uchwały Zjazdu, Światowy Związek Polaków z zagranicy zorganizował w lipcu w r. b. Konferencją i Zlot Młodzieży Polskiej z zagranicy.

Konferencja rozpoczęła dn. 7 lipca skupiła kilkudziesięciu upetnomocnionych delegatów młodzieży z następujących środowisk: Niemiec, Czechosłowacji, Łotwy, Litwy, Francji, Rumunji, Estonji, Kanady, Anglii, Holandji, Stan. Zjed. A. P., Jugosławiji i Austrii.

Sześciodniowe obrady zawierały w sobie referaty sprawozdawcze poszczególnych terenów obok szeregu referatów traktujących o Polsce w dobie obecnej, Światowym Związku oraz o celach, zadaniach i metodach pracy Młodzieży polskiej z zagranicy.

Dnia 12 lipca rozpoczął się Zlot Młodzieży. Ogółem przybyło 2252 osób z terenów podanych wyżej, uzupełnionych przez Szwajcarję, Danję, Szwecję i Brazylię. Dzień 12 lipca poświęcony został zwiedzaniu stolicy. Dnia 13 lipca o godz. 9 rano odbyła się Msza polowa, na placu Marszałka odprawiona przez Biskupa polowego. Na Mszę przybyło przyzjędum Światowego Związku Polaków z Zagranicy z p. Marszałkiem W. Raczkiewiczem na

czele, przedstawicielami Rządu, Instytucyj Społecznych, przybył także prezydent miasta. Ligę Morską i Kolonialną reprezentował p. Dębski. Po ukończeniu Mszy uformowano pochód, który przedelfilował przed przyzjędum Światowego Związku. Pochód udał się na Zamek. Na dziedzińcu przeglądu dokonał Pan Prezydent Rzplitej, który następnie przyjął u siebie przyzjędum Konferencji i przyzjędum Związku. Delegacja Młodzieży wręczyła Panu Prezydentowi adres hołdowniczy. Z zamku pochód udał się do Belwederu, gdzie przemówił wiceprezes Związku Światowego, prezes Bronisław Hełczyński. Po południu, na stadionie Łazienkowskim odbyło się wielkie widowisko obrazujące zmagania się narodu polskiego o Niepodległość. W dniu 14 lipca młodzież przybyła do Spały na Jubileuszowy zlot Harcerstwa polskiego. Młodzież polska z zagranicy defiladowała przed Panem Prezydentem i wzięła udział we wszystkich uroczystościach tego dnia. Młodzież harcerska z zagranicy pozostała następnie na obozach, a młodzież niezorganizowa w harcerstwie specjalnemi pociągami łącznie z wiceprezesem Związku Polaków z Zagranicy i wicedyrektorem Kowalem udała się do Krakowa. Urny z ziemią wszystkich krajów zamieszkałych przez Polaków z zagranicy, zostały wystawione zaraz po przybyciu i po zorganizowanym przez miasto powitaniu w Barbakanie na widok publiczny. W pełnym oryndku udano się następnie na Wawel. Po przemówieniu przed pomnikiem Kościuszki, wiceprezesa Związku, tysiące uczestników Zlotu złożyło hołd prochom Marszałka Piłsudskiego w Krypcie Św. Leonarda. Następnie odbyła się wędrówka na Sowiniec. Wysypano ziemię ze wszystkich 20-tu urn i po podniosłej uroczystości wszyscy uczestnicy rozpoczęli zwożenie ziemi na kopiec.

Zwiedzenie miasta zakończyło pobyt w Krakowie. Z Krakowa uczestnicy rozjechali się na obozy, wycieczki i kursy dokształcające zorganizowane w całym kraju. —

Spyw do morza Czarnego

W dniu 15 lipca ruszył z Kołomyi spyw do morza Czarnego. Trasa spywu, prowadząca przez Prut i Dunaj do morza Czarnego, była dla polskich kajakowców niezbyt łaskawą. Prut, szczególnie od Kołomyji do Czerniowiec pokazał polskim wioślarzom — oblicze płytkiej rzeki górskiej, groźnej, narowistej, pełnej przeszkód i zasadzek. Dalej aż do Ungheni spywowiec napotkali, nowe trudności

trasy, liczne młyny o kamiennych tamach. Mężnie trzymających się wioślarzy, walczących z trudnościami trasy podtrzymywała na duchu niezwykła serdeczność i gościnność społeczeństwa rumuńskiego.

Spyw bowiem na terenie Rumunji był wydarzeniem niezwykle popularnym. Oprócz tego, że przedstawiciele Rumuńskiej Ligi Morskiej i harcerze, towarzyszyli spywowi, na długości całej tra-

sy, gdziekolwiek spływ się zatrzymywał — zbierały się tłumy, z przedstawicielami władz miejscowych i orkiestrą.

Jednym z etapów, gdzie spływ zatrzymał się była Cecora. Uczestnicy powitani przez miejscowego wójta i ludność zwiedzili pola cecorskie, zabierając stąd ziemię na kopiec Marszałka i unosząc wspomnienie miejsca, gdzie bohaterką śmiercią legł przed wiekami hetman St. Żółkiewski.

Zakończenie spływu, połączone było z uroczystościami rumuńskiego „Święta morza“ w Konstanzu.

Podczas uroczystości przedstawiciele Ligi Morskiej wręczyli królowi złotą plakietę pamiątkową i mapę ozdobną, przedstawiającą połączenie wodne Bałtyku z morzem Czarnym.

Na uwagę zasługuje jednak przedewszystkiem symboliczny akt przelania wody z Bałtyku do morza Czarnego.

Uczestnicy spływu zawieźli bowiem puhar z wodą z Bałtyku. Aktu przelania wody do morza Czarnego dokonał osobiście król, Karol II.

Dnia 15 sierpnia, po bankiecie uroczystym król wraz z premierem i członkami rządu, pośtem Rze-

czypospolitej p. Arciszewskim i przedstawicielami Ligi Morskiej i Kolonjalnej w osobach pp. gen. W. Wiczorkiewicza i dyr. W. Czerwińskiego udał się na molo w Mamaia. Tutaj poseł Arciszewski, wręczając królowi puhar z wodą bałtycką rzekł: „Nikt lepiej, niż nasze dwa narody nie jest przeznaczony, by połączyć morza północne z morzami południa“. Król w odpowiedzi na to: „Wyrażam przekonanie, iż temu aktowi symbolicznemu odpowie rzeczywistość ścisłej łączności Bałtyku z morzem Czarnym poprzez węzły przyjaźni, łączące oba nasze narody“.

Poczem wśród uroczystego milczenia król przelał wodę z pucharu do morza Czarnego.

Na zakończenie „Święta Morza“ mer miasta Konstanzu, dziękując uczestnikom za udział w uroczystościach, oświadczył, iż z polecenia króla miasto Konstanz ofiaruje dla młodzieży polskiej teren w Mamaia pod budowę domu wypoczynkowego.

Spływ do morza Czarnego był nie tylko imprezą sportową, w której zdobyła hart pewna ilość ludzi, lecz miał charakter propagandy hasel Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Podróż szkunera „Zawisza Czarny“

W dniu „Święta Morza“ odpłynął z Gdyni, biorąc kurs na Kopenhagę szkuner szkolny Harcerskich Drużyn Żeglarskich — „Zawisza Czarny“ pod dowództwem gen. Marjusza Zaruskiego, z załogą składającą się z harcerzy i studentów Politechniki Lwowskiej. Podczas siedmiogodniowego rejsu „Zawisza Czarny“

przebył 1.959 mil morskich, odwiedzając 9 portów w sześciu państwach jak, Kopenhaga, Londyn, Antwerpja, Amsterdam i inne.

Charakter rejsu „Zawiszy Czarnego“ był wybitnie szkoleniowy. Szkuner powrócił do Gdyni dn. 14 sierpnia.

Podróże jachtu A. Z. M. „Szkwał“

Jacht Akademickiego Związku Morskiego „Szkwał“ odbył w ubiegłym sezonie letnim 2 podróże zagraniczne, jedną w końcu czerwca do Kopenhagi, drugą w końcu sierpnia do Kalmaru. Obydwa rejsy miały charakter wybitnie szkoleniowy,

gdzie przechodzili wyszkolenie morskie na jachcie, kandydaci na instruktorów w obozie żeglarskim Akademickiego Związku Morskiego. Zarówno rejs do Kopenhagi jak do Kalmaru, ze względu na okrycie sztormowej pogody — był doskonałą szkołą dla załogi.

Podróż jachtu „Temida I“

W czasie od 14 maja do 12 czerwca „Temida I“ odbyła pod dowództwem por. mar. Tymiańskiego rejs szkolny po Bałtyku.

„Temida I“ wyruszyła z Gdyni do Kopenhagi, skąd do Helsinør, gdzie załoga jachtu zwiedziła

legendowy grób Hamleta, królewicza duńskiego. W dalszym ciągu swej podróży „Temida I“ zawinęła do Helsingburga, Oslo, i Soon, poczem przez Kopenhagę wróciła do Gdyni.

Międzynarodowe regaty w Kilonji

Podczas tygodnia propagandowego floty niemieckiej odbyły się w Kilonji międzynarodowe zawody żeglarskie o puhar marszałka Hindenburga. W regatach brała również udział bandera polska, którą reprezentował jacht „Polaris“ — typu „Star“. Ekipa polska pod kierownictwem kmdra-ppor. Kodrębskiego, składała się z kpt. mar. Konarskiego i ppor. mar. Łoskoczyńskiego.

W ogólnej klasyfikacji zwyciężył jacht niemiecki „Atair“, zdobywając puhar wędrowny marsz. Hindenburga, jacht polski zajął — czwarte miejsce.

Biorąc pod uwagę stosunkowo krótki trening naszej ekipy i pierwszorzędnych współzawodników — należy uważać wynik ten za wysoce dla nas pocieszający.

Regaty morskie Gdynia-Visby

Jacht, Klub Polski w Gdyni zorganizował w dniu 30 czerwca r.b. pełnomorskie regaty na trasie Gdynia — Visby.

Do startu stanęło 8 jachtów, podzielonych na dwie klasy: klasę dwumasztowców i jednomasztowców.

Pierwsze miejsce w klasie dwumasztowców zajął jacht „Temida II“, drugie — jacht „Korsarz“ z Polskiego Klubu Morskiego w Gdyni, prowadzony przez p. Prechitko Tadeusza.

W klasie jednomasztowców pierwsze miejsce

zajął jacht „Witeź“ Jacht Klubu Polski w Gdyni drugie miejsce jacht „Pirat“ z Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku.

Na uwagę zasługuje fakt, że tak w jednej jak drugiej klasie, drugie miejsce zajęły jachty Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku.

Obok tych ważniejszych imprez żeglarskich na morzu, odbył się w ubiegłym sezonie cały szereg regat o charakterze lokalnym. Ten pęd do sportu żeglarskiego traktować należy, jako bardzo korzystne zjawisko w naszych warunkach.

Wioślarstwo polskie na mistrzostwach Europy w Berlinie

W dniu 18 sierpnia odbyły się na torze olimpijskim w Grünau pod Berlinem finały wioślarskich mistrzostw Europy, na których Polska odniosła niezwykły sukces, zajmując w ogólnej punktacji drugie miejsce wśród państw Europy.

Wyniki finałów są następujące:

W **jedynkach** — pierwsze miejsce zajął Verey (Polska) Akademicki Związek Sportowy Kraków, w czasie 7 : 54, drugie miejsce zajął szwajcar Studach w czasie 7 : 57.4.

W **dwójkach podwójnych** Polska w składzie: Verey — Ustupski zdobyła również mistrzostwo Europy w czasie 6 : 56.7 przed Niemcami, Francją, Węgrami.

Pozatem Polacy zdobyli jeszcze kilka dalszych miejsc: W dwójkach bez sternika, osada polska w składzie: Bożuchowski, Kobyliński zdobyła piąte miejsce i w dwójkach ze sternikiem zajęła trzecie miejsce.

Na marginesie mistrzostw wioślarskich Europy w Grünau podkreślić należy, że zdobycie przez Polskę dwóch mistrzostw Europy w jedynkach i dwójkach podwójnych, nie było rzeczą łatwą, zważywszy, że przeciwnikami byli Niemcy, Włochy, Francja i t. d. Zaznaczyło się to szczególnie w biegu dwójek podwójnych, gdzie walka była uporczywa aż do końca. Osada polska dopiero na finiszu, wysunęła się o pół długości przed Niemcami.

Międzynarodowe regaty w Bydgoszczy

Bydgoszcz ma już ustaloną opinię miasta sportu wioślarskiego. Przyczyniło się do tego niewątpliwie Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, które nie tylko odniosło już szereg zwycięstw, lecz sprawiło zarazem, że na terenie Bydgoszczy wioślarstwo jest najpopularniejszym sportem, a wszelkie odbywające się tutaj regaty, uroczystem wydarzeniem, w którym uczestniczy prawie całe miasto.

W dniu 7 lipca r. b. na wspaniałym torze regatowym w Brdziejściu pod Bydgoszczą odbyły

się międzynarodowe regaty wioślarskie z udziałem Polski, Niemiec i Wolnego miasta Gdańska.

Pierwsze miejsce w ogólnej punktacji zajął: Frankfurter Ruder Club Frankfurt nad Odrą, osiągając 114 punktów, drugie miejsce — Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie — Bydgoszcz — 78 punktów; trzecie miejsce — Königsberger Ruder-Club, e. v. — Królewiec, czwarte — Akademicki Związek Sportowy — Poznań, piąte zaś — Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie. Przedstawiciele wioślarstwa gdańskiego zajęli 18, 19 i 20-te miejsce.

Wszechpolskie regaty w Bydgoszczy

W dniu 3 sierpnia r. b. rozpoczęły się w Bydgoszczy 16 regaty związkowe o mistrzostwo Polski, zorganizowane przez Polski Związek Towarzystw Wioślarskich. Regaty te skupiły uwagę całego świata wioślarskiego, to też odbywały się one wobec kilkutyśięcznej publiczności.

Do regat stanęło 28 Towarzystw wioślarskich z całej Polski, wśród których reprezentowane było nawet tak odległe Wilno.

Największą atrakcją regat był bieg ósemek o mistrzostwo Polski i nagrodę Pana Prezydenta Ign. Mościckiego. W ogólnej punktacji zwyciężyło Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie, zajmując pierwsze miejsce i zdobywając poraz trzeci z rzędu

nagrodę Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Ogólna punktacja przedstawia się następująco:

- 1) Bydgoskie Tow. Wioślarskie — Bydgoszcz — 141 pkt.,
- 2) Akademicki Zw. Sportowy — Poznań — 117 pkt.,
- 3) Warszawskie Tow. Wioślarskie — Warszawa — 76 pkt.,
- 4) Akademicki Zw. Sportowy — Kraków — 63 pkt.

Należy podkreślić, że na dwadzieścia pięć miejsc, reprezentowanych było pięć klubów wioślarskich Bydgoszczy. Na przyszłość należy życzyć dzielnym wioślarzom bydgoskim dalszych sukcesów.

Regaty żeglarskie na jeziorach Augustowskich

W okresie od 12 do 18 sierpnia na jeziorach augustowskich odbył się Tydzień Regat Augustowskich. W zawodach brały udział: Jacht Klub Polski, Oficerski Jacht Klub, A.Z.S. i W.T.W.

Na uwagę zasługuje, że w ostatnim dniu regat t. j 18 sierpnia brały również udział jachty morskie typu

„Star”. Pierwsze miejsce zajął w kategorii tych jachtów, jacht z Klubu Żeglarskiego w Chojnicach. W tym samym dniu w sali Oficerskiego Jacht Klubu odbyła się, w obecności p. ministra Becka, uroczystość wręczenia nagród.

Przystań L. M. K. na Wiśle

Na cyplu portu czerniakowskiego w Warszawie została otwarta przystań L. M. K. Piękne położenie, jak również wielka aktywność Zarządu przystani każą przewidywać szybki jej rozwój.

Prowadzone są tutaj przy współudziale A. Z. M.

kursy żeglarskie teoretyczne i praktyczne. Z przystani korzystać mogą tylko członkowie L. M. K. na warunkach bardzo przystępnych. Cegiełka—5 zł. Przetrzymanie kajaka 12 zł. za cały rok. W zależności od typu sprzętu żeglarskiego ceny się zwiększają, nie przekraczając jednak 25 zł.

Dnia 27 lipca r. b. do komendy obozu Akad. Zw. Morskiego nadszedł z Helu od kapitana jachtu „Poświt“, odbywającego rejs ćwiczebny, kablogram tej treści:

Ś. p. Mieczysław Czerwiński

student Politechniki Lwowskiej zginął śmiercią żeglarza, w czasie podróży szkoleniowej jachtu „Poświt“ zmyty przez fale podczas pełnienia służby na pokładzie“. Słowa kablogramu wiązały się w straszliwy obraz śmierci, przychodzącej zniemacka, zdradliwie, aby podczas sztormu zabrać młode życie.

Ś. p. Mieczysław Czerwiński był studentem Politechniki Lwowskiej. Przyjęty na obóz żeglarski A.Z.M. w Jastarni, jako członek oddziału A.Z.M. we Lwowie był jednym z najbardziej wartościowych uczestników obozu. Karny, chętny do pracy, — obozy traktował nie tylko jako środek zdobycia wiedzy żeglarskiej, lecz, jako zbiorowisko ludzi świadomie dążących przez jachting do wytworzenia w młodym pokoleniu pewnych cech siły i hartu. Dlatego też z każdego powierzzonego sobie obowiązku wywiązywał się bez zarzutu. Obok tych wartości ideowych, sposobem współżycia z kolegami umiał zjednywać sobie wokół przyjaciół. To też śmierć Jego pograżyła w żalu cały obóz A. Z. M.

Cześć Jego Pamięci!

Ś. p. Marjusz Jurga-Błaszowski

student prawa Uniwersytetu Warszawskiego i Wyż. Szk. Dzienn. zginął śmiercią tragiczną dn. 10 sierpnia r. b.

Niezwykle aktywny na terenie akademickim, pracował owocnie w kilku akademickich organizacjach społecznych. Znany był również, jako dobrze zapowiadający się publicysta. Był współpracownikiem redakcji „Szkwału“, jako członek oddziału warszawskiego Akad. Zw. Morskiego. Utonął podczas wycieczki kutrem w dniu 10 sierpnia. Tracimy nie tylko dobrego kolegę, lecz młodego, zdolnego publicystę.

Cześć Jego Pamięci!

Ś. p. Jan Radziejowski

student Politechniki Gdańskiej zginął śmiercią żeglarza podczas pełnienia obowiązków organizacyjnych.

Cześć Jego Pamięci!

WŚRÓD WYDAWNICTW

Podstawy ideowe kultury fizycznej

Junosza Dąbrowski Wiktor — Gł. Księgarnia Wojsk., Warszawa 1935. Cena zł. 2

Autor, znany sportowiec i pisarz sportowy, omawia w swej pracy poszczególne dziedziny kultury fizycznej (wychowanie fizyczne, przysposobienie wojskowe, sport) i różnorodny a dodatni ich wpływ na każdego niezależnie od płci, stanowiska i wieku. Dotyczy to nie tylko usprawnienia ciała, ale i odświeżenia umysłu i ukształtowania strony duchowej człowieka.

Książka dzieli się na 7 części.

W pracy podkreślono, że myślą przewodnią wszelkich ćwiczeń jest i powinno być stworzenie typu pełnowartościowego obywatela, który mógłby użyć swego ciała zarówno do wyścigu pracy — zarobkowej i społecznej — jak i do wyścigu krwi i żelaza. Jest to więc zasadniczą ideową podstawą i przesłanką kultury fizycznej.

Książka przeznaczona jest dla najszerszego ogółu, a szczególnie rodziców i wychowawców.

„Wśród wichrów i fal”

Gen. Marjusza Zaruskiego — Główna Księgarnia Wojskowa 1935 r.

Zagłębiamy się w treść, która jest jakby szeregiem barwnie malowanych obrazków. Pierwsze opowiadanie to ciekawa przygoda na jachcie „Halina”. Sztorm, który napotkał mały jacht, zmusił żeglarzy polskich do zawinięcia do portu niemieckiego. I odtąd, dzięki dzikiemu i barbarzyńskiemu zarządzeniu policji Piławskiej, która odmówiła polskiej załodze schronienia w porcie i zmusiła ją do wypłynięcia z powrotem na morze, rozpoczyna się walka na śmierć i życie z rozhukanym żywiołem. Groza potężnego sztormu i nadludzkie zmaganie się z nim załogi odmalowane jest wspólnie, bowiem autor jest nie tylko wytrawnym marynarzem, lecz i doskonałym pisarzem.

Dalej wypływamy „Mohortem” do brzegów Szwecji. Jest noc. W dali widać światła małego portu Simirshamu. W górze starożytne miasteczko pełne błogiej ciszy. I wrażliwa wyobraźnia autora wyczarowuje dwubarwny żagiel statku wikingów. Różowy księżyc daje odpowiednie oświetlenie ukazują-

cej się naszym oczom legendzie o skandynawskich wojownikach. Fabuła jej jest jak starożytny haft, utkany na tle morskich fal.

Ostatni największy rozdział książki — poświęcony jest podróżom, jakie autor odbył na „Temidzie I” z uczniami Ośrodka Morskiego i harcerzami. Burzliwy Bałtyk nie szczędzi niespodzianek. Żagle rwą się z hukiem wystrzałów, ster, trzymający się na kilku zaledwie śrubach, nie daje pewności bezpieczeństwa. Ale załoga nie zna strachu. Nawałnice mijają, morze się uspokaja i „Temida I” kolejno dociera do Bergen, Visby, Rennö, Kopenhagi, Sztokholmu, Furusundu i Rygi, aby w końcu powrócić do Gdyni.

Ciekawa i wprost artystycznie wydana książka gen. M. Zaruskiego powinna trafić do jaknajszerszych warstw naszego społeczeństwa, a przede wszystkim młodzieży, by zachęcić ją do życia na morzu, pełnego wprawdzie niebezpieczeństw i trudu, ale i dającego niezwykłe zadowolenie i hart.

Stanisław Szymborski: „WISŁA”

Przewodnik dla turystów wodnych. Książnica-Atlas, Lwów-Warszawa.

Stron 20 i 43 mapki. Cena zł. 6.—

Wydawnictwo to pojęte jako przewodnik dla turystów wodnych i żeglugi. Zawiera ono 43 mapki poszczególnych odcinków Wisły od Oświęcimia po Gdańsk oraz planik portu Gdynińskiego. Mapki te są wykonane w podziałce 1:80.000 w trzech barwach: czarnej dla sytuacji, czerwonej dla szczegółów żeglarskich i turystycznych oraz błękitnej dla wody. Uzupełnia je mapa przeglądowa w podziale 1:2.500.000, wstęp, mała rozprawka o Wiśle. Mapki same zaopatrzone są w opis najbliższej

okolicy danego odcinka Wisły, co ułatwia turystom orientację wśród najciekawszych zabytków i rzeczy godnych widzenia. Wykonanie wszystkich mapek bardzo staranne, opracowanie pod względem rzeczowym aktualne, to też Przewodnik ten oddać może nieocenione usługi naszemu sportowi wodnemu, a tem samem przyczynić się do realizacji wielkiej idei propagandy Morza polskiego, ku któremu prowadzi Wisła, ta największa arterja naszego żeglarstwa i sportu wodnego.

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.