

# SZKWAŁ



OK III. NR. 10

RUDZIEŃ 1935 R.

PIĘKNO ZAGLI

DO DNIA 1-XI-1935 ZEBRANO NA KONTO  
W P.K.O. # 30.680

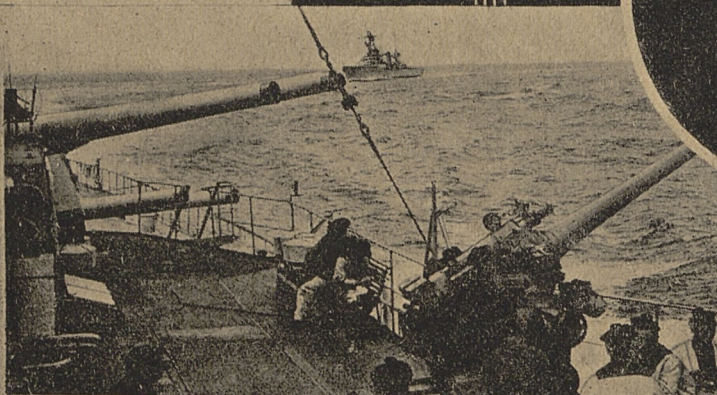
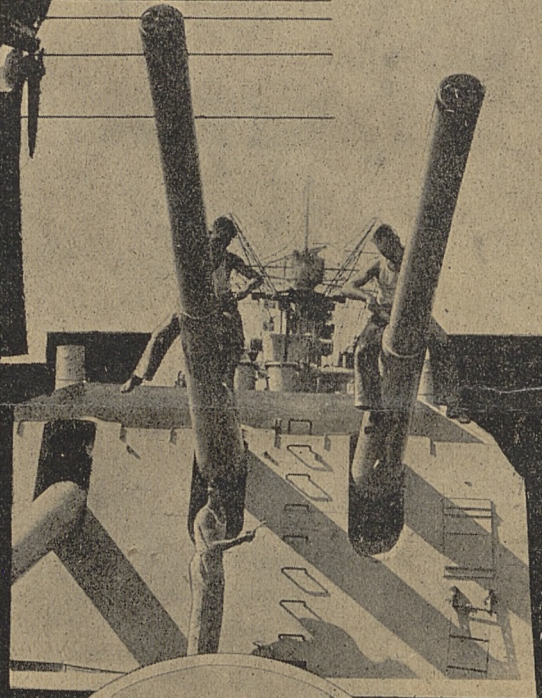
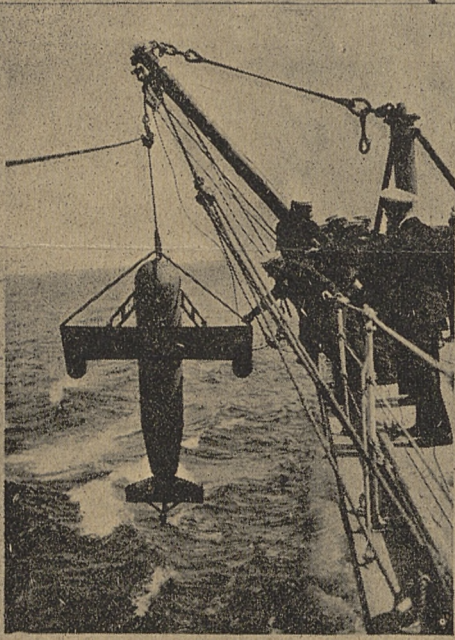
w gotowce

2.825.146.13

W PAPIERACH  
WARTOŚCIOWYCH

563.824

# FOM



SI VIS PACEM  
PARA BELLUM

# SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 10

GRUDZIĘŃ

1935

## Stocznia, inżynierowie i przemysł

Podczas tegorocznego „Święta Morza“ Liga Morska i Kolonjalna rzuciła hasło: Budujmy okręty na własnej stoczni. Hasło to oświetlone pewną rzeczową argumentacją — znalazło żywe zainteresowanie wśród szerokiego ogółu społeczeństwa. Od tej chwili upłynęło już kilka miesięcy. Zaprzagnąłem dowiedzieć się kilka szczegółów o budującej się stoczni okrętowej w Gdyni.

I oto w słoneczny, jesienny dzień znalazłem się w nowym, czteropiętrowym gmachu Kierownictwa Marynarki Wojennej. Wzdłuż lśniącej posadzki hallu, przez który szedłem, kładły się długie pasma bladych promieni słonecznych. Przez okno widać było rudawą połąć lotniska mokotowskiego, przeciętą szarą wstążką autostrady, prowadzącej na Okęcie. Siedząc już w poczekalni gabinetu Pana Komandora Czernickiego — myślałem, że jednak najwłaściwsze miejsce siedziby Kierownictwa Polskiej Marynarki Wojennej jest istotnie tutaj, obok tych nowoczesnych szarych bloków, tworzących wrazenie nawskroś europejskiej dzielnicy.

Krótkie — „proszę“ — wytrąciło mnie z zadumy i przypomniało w jakim celu przyszedłem. Za chwilę siedziałem już w gabinecie Pana Komandora Czernickiego.

— Panie Komandorze, czy byłby Pan łaskaw poinformować mnie, gdzie dokładnie został obrany teren pod budowę stoczni wojennej w Gdyni i jak posuwa się jej budowa?

— Teren budującej się stoczni znajduje się w obrębie portu wojennego, u podnóża gór oksywskich. W tem miejscu do niedawna istniały torfowiska, jak zresztą na całym prawie terenie obecnego portu.

Roboty nad budową stoczni posuwają się naprzód, wykonano już najtrudniejszą część, jaką jest należyte przygotowanie terenu. Po usunięciu torfowisk zasypano i odpowiednio umocniono przestrzeń, na której będzie zbudowana stocznia. Przyśtąpiono już do robót, które ściśle wiążą się z charakterem stoczni, mianowicie buduje się już basen do wykończania budujących się i remontu istniejących okrętów, doprowadzony w tej chwili do należytej głębokości. Wybudowano pozatem 400 metrów nabrzeża.

Przez chwilę wzrok Pana Komandora błądził gdzieś poza oknem. Zdawało się, że w tym momencie odtwarza w pamięci obraz powstającej stoczni.

— Praca nad budową stoczni — ciągnął dalej — trwa bez przerwy. Obecnie budowana jest sieć dróg kołowych, torów kolejowych, które będą łączyły stocznnię z główną arterją kolejową. Opracowuje się plany poszczególnych urządzeń i budynków. W najbliższej przyszłości rozpoczęta zostanie budowa głównego warsztatu kadłubowego i pierwszej pochylni.

Słuchałem, skrzętnie notując w pamięci te wszystkie tak ciekawe, a tak mało znane społeczeństwu wiadomości.

— Kiedy Pan Komandor przewiduje całkowite ukończenie stoczni? — rzuciłem następne pytanie.

Trudno jest w tej chwili mówić o całkowitem ukończeniu, raczej można mówić o tem, kiedy stocznia osiągnie ten etap, że będzie mogła rozpocząć budowę pierwszego okrętu. Odtóż proszę pana — tempo budowy stoczni jest ściśle zależne od funduszów, przeznaczonych na ten cel.

Według tych możliwości kredytowych, jakimi obecnie dysponujemy — doprowadzenie stoczni do tego stanu, żeby można rozpocząć budowę pierwszego okrętu — nastąpi na początku 1938 r. Chyba, że będą przeznaczone na ten cel dodatkowe fundusze. Wtedy oczywiście nastąpi to znacznie szybciej.

Przyznam się, że powstał we mnie po tych słowach pewien pesymizm, poczułem jak dużo musimy włożyć wysiłku, aby móc zbudować flotę odpowiednio silną. Zrozumiałem, że uchwała VI Walnego Zjazdu L.K.M. domagająca się zwiększenia funduszów na budowę stoczni — zobrazowała najistotniej nasze dążenia ku przyspieszeniu realizacji zagadnienia obrony morskiej.

— Czy, Panie Komandorze, posiadamy obecnie wystarczającą ilość inżynierów, przygotowanych do budowy i pracy w stoczni?

— Tak. Obecnie przy budowie stoczni, jak również w istniejących warsztatach remontowych, niema ani jednego inżyniera, cudzoziemca. Wszyscy Polacy. Są to inżynierowie, którzy ukończyli Politechnikę Gdańską, bądź po skończeniu Politechniki Warszawskiej czy Lwowskiej specjalizowali się w budownictwie okrętowym we Francji. Zatrudnieni są pozatem starzy inżynierowie, którzy ukończyli studia politechniczne, specjalizując się w budownictwie okrętowym, w jednym z państw zaborczych. Niektó-

rzy z nich mają za sobą poważną praktykę w różnych stocznjach zagranicznych. Na przyszłość, nawet przy najlepszym rozwoju stoczni, nie przewiduje się braku inżynierów, tembardziej, że pewne prace nie wymagają specjalistów budowy okrętów, lecz mogą być wykonywane przez inżynierów mechanicznych.

— Czy podobnie przedstawia się sytuacja z mechanikami, technikami? — zapytałem.

— Niestety — odparł Pan Komandor — na przyszłość należy przewidywać brak t.zw. pomocników inżynierów, to jest mechaników, techników, kreślarzy. Z inicjatywy Towarzystwa Wojskowego Technicznego w porozumieniu z Kierownictwem Marynarki Wojennej rozpoczęte są odpowiednie kroki, w celu utworzenia przy jednej ze szkół średnich technicznych w Polsce, dwuletniego kursu budownictwa okrętowego.

Obecnie wprawdzie nie odczuwa się specjalnego braku pomocników inżynierów. Ci, którzy są zatrudnieni w naszych warsztatach, są to absolwenci średnich szkół technicznych, którzy odbyli pewną praktykę w budownictwie okrętowym.

— W jakim stopniu stocznia okrętowa wpłynie na ożywienie życia przemysłowego w Polsce?

— Istnienie stoczni w kraju ożywi w jaknajszerszym pojęciu pewne gałęzie naszego przemysłu. Mam tu na myśli przede wszystkim hutnictwo. Nie do pomyślenia bowiem jest budowa okrętu bez udziału tej gałęzi przemysłu.

Blacha, odlewy żelazne i inne podobne materiały stanowią przecież zasadniczy materiał okrętowy. Dalej idzie przemysł związany z budową maszyn, urządzeń mechanicznych.

Przyszła stocznia okrętowa w Polsce nie przewiduje budowy warsztatów, które zastąpią istniejące już w kraju fabryki, lecz oprze się całkowicie na żyjącym już przemyśle krajowym.

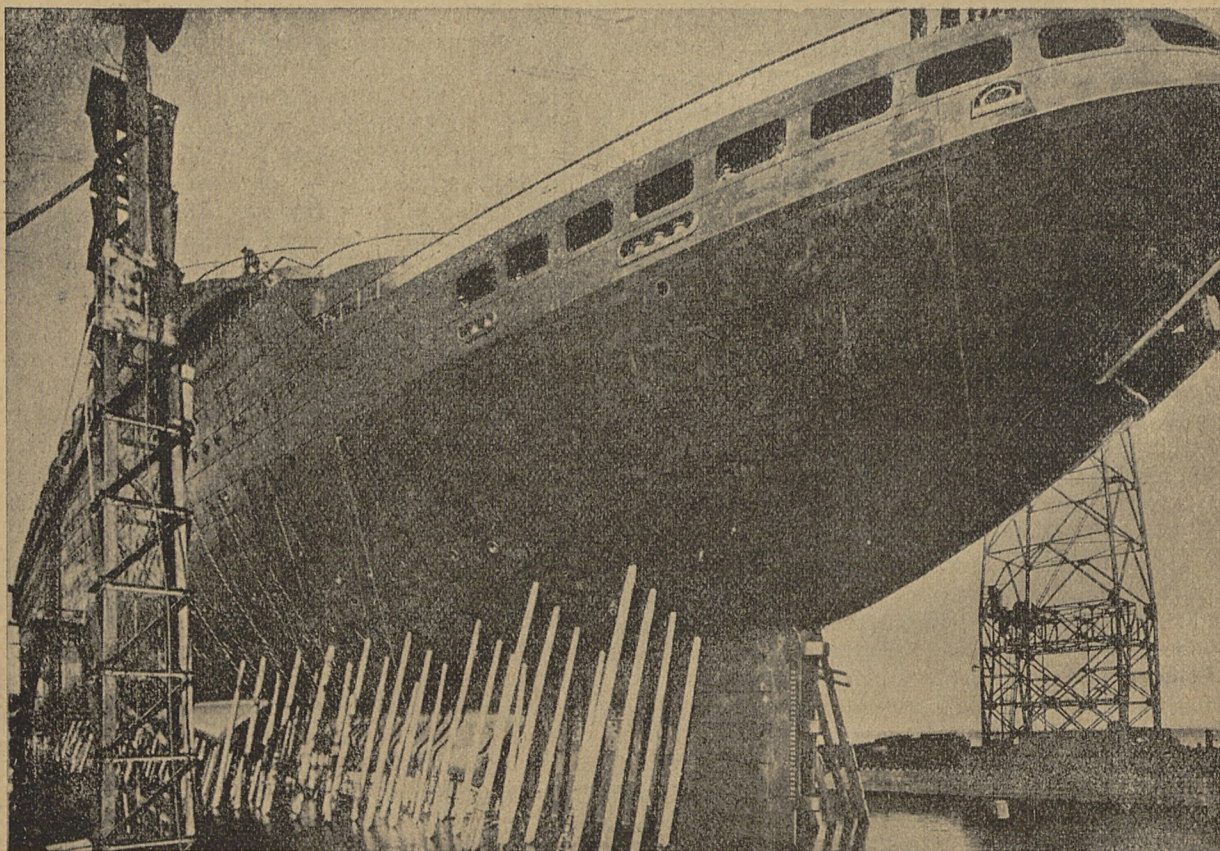
— Pan Komandor pozwoli jeszcze postawić jedno pytanie. Jakie zainteresowanie w sferach przemysłowych wywołała budowa stoczni w Gdyni?

— Oczywiście duże, — zresztą przemysł polski już wykonywał pewne drobne zamówienia na okręty, budowane w stocznjach zagranicznych. Do budowy okrętów dostarczano bowiem z Polski materiały, kable, maszyny.

Żegnałem Pana Komandora wzbogacony o ten cały zapas ciekawych, pomyślnych wiadomości.

Budowa stoczni w Gdyni dowodzi naszego nieustępliwego acz powolnego zmierzania ku należytemu przygotowaniu obrony morskiej. Fakt ten jest jednym z czynników, jakie stanowią miarę naszego dążenia ku potędze, otwiera bowiem perspektywy szybkiego rozwoju naszej floty wojennej i stanowić będzie pewien ożywczy zastrzyk w naszym przemyśle.

St. Z.



Fragment stoczni zagranicznej

Linje polskiej ekspansji

## Monarchja Bolesławów

W zwiłanych gąszczach faktów dziejowych i dat, przez jakie prowadzą nas podręczniki historyczne, trudno zazwyczaj dopatrzeć się linii rozwojowych państwa, a przecież ów organizm polityczny, jak każdy organizm, zrodziwszy się kiedyś, wzrasta następnie, rozwija się, niejednokrotnie kosztem organizmów sąsiednich, by wreszcie zamrzeć i rozsypać się na szczątki, z których następnie ręka dziejów ulepi nowe, odmienne organizmy.

Kształtowanie się polskiego organizmu politycznego znane nam jest dopiero ze stadjów końcowych, gdy już genialna dynastia Piastów zespoliła plemiona lechickie, zamieszkujące dorzecza środkowej i górnej Odry z Wartą i również środkowej i górnej Wisły. Linje rozwojowe państwa Polan w czasach, odkąd je poznajemy, a więc w czasach Mieszka i Chrobrego, dążą wyraźnie w kierunku północno-zachodnim; obaj ci pierwsi władcy polscy, zasługujący na miano Wielkich, choć mianem tem przez historję nie obdarzeni, starają się wcielić w obręb swej monarchji rozległe pobraże Bałtyku od ujścia Odry aż po ujście Wisły. Linja rozwojowa państwa polskiego, dążąca w tym kierunku, uznanaby być powinna za najzdrowszą, za najbardziej, bo ze wszech miar, korzystną z punktu widzenia naszej państwowości. Jest przecież owo pobraże Bałtyku, owo Pomorze szczecińsko-gdańskie, w czasach gdy je ogarniać poczyna ekspansja polska, a więc za czasów Chrobrego i aż po czasy Krzywoustego, krajem nietylko słowiańskim ale i bliższym nam jeszcze etnicznie, bo krajem lechickim, posługującym się tą samą mową i hołdującym tym samym pradawnym obyczajom, co i praojcowie nasi, Polanie. Zespolenie więc całego Pomorza, od Szczecina po Gdańsk, z państwem Piastów dawałoby organizm etnicznie jednolity, niewykazujący żadnych różnic językowych ani obyczajowych, tem samem zaś politycznie najbardziej zwarty i najbardziej odporny na wszelkie wpływy zzewnątrz. Ponadto konstrukcja jego w danym terenie byłaby najbardziej racjonalna, wyzyskiwałaby bowiem rozległy dostęp do morza z por-

tami u ujścia głównych rzek kraju, Odry i Wisły, których koryta, objęte granicami tak pomyślanego państwa, stanowiłyby były jego naturalny kościec. W przyszłości pań-



fot. J. Korwin-Kurkowska

Na wybrzeżu

stwo Krzywoustego mogłoby było rozszerzyć swą granicę morską aż po ujście Niemna — nasuwały się przecież możliwości wchłonięcia i spolszczenia Prus zakonnych, wyraźne za czasów Zygmunta Starego — a koncepcja podobna wyzyskiwałaby w sposób dla się najkorzystniejszy dwie przynajmniej granice naturalne, morską i górską, opierając swą zachodnią granicę na biegu średniej Odry, trudnej, jak wiemy, do przebycia jeszcze za czasów Barbarossy oraz na biegu Bugu i ewentualnie na systemie jezior Mazurskich, które wchłonęła później samorzutnie nasza ekspansja etniczna.

Niestety, koncepcja takiego państwa polskiego, zarysowująca się bardzo wyraziście za czasów Krzywoustego, zatracą się już za czasów Polski dzielnicowej. Przekreślił ją testament Krzywoustego, pomyślany jako zementowanie bolkowego dziedzictwa ale i spaczony najzupełniej przez kłótniowych jego dziedziców. Hołd, złożony przez Bogusława szczecińskiego cesarzowi Fryderykowi Rudobrodemu, gdy mu synowie

Krzywoustego odmówili pomocy, wcielił całe zachodnie Pomorze do Rzeszy niemieckiej. Powstanie marchji brandenburskiej na półwiecze przedtem na terytorjum lutyckich Lechitów, podbój ziemi Prusów przez zakon krzyżowy, a wreszcie wchłonięcie księstw Piastów śląskich w orbitę monarchji czeskiej — nietylko przekreśliło linje naturalnej ekspansji polskiej ku północy i zachodowi, ale i wystawiło żywoły, bądź rdzennie polskie, jak na Śląsku Dolnym, bądź najbliższe polskości, jak w Brandenburji i na Pomorzu, na działanie nierównie energiczniejszej wschodniej ekspansji niemieckiej. Ponadto marchja brandenburska wespół z Prusami zakonniemi a później książęcemi — w swem dążeniu do zlania się w jedno — wywierać będzie coraz silniejszy nacisk na etnicznie polskie Pomorze gdańskie, dwukrotnie nawet w ciągu naszych dziejów, pozbawiając polski organizm państwowy dostępu do morza.

Ekspansja północno-zachodnia państwa polskiego, od chwili starcia się swego z

wschodnią ekspansją niemiecką, zaznacza się jeszcze parokrotnie krótkimi błyskami w dziejach Polski dzielnicowej, by wystąpić raz jeszcze za rządów Kazimierza Wielkiego zarówno w jego dążeniach do odzyskania Śląska po traktacie wyszehradzkim jak w testamencie, sporządzonym na rzecz Kaźka szczecińskiego — będą to już wszakże ostatnie wysiłki odzyskania górnego biegu Odry jak i jej ujścia. Ze śmiercią ostatniego z Piastów krakowskich zatraci się ostatecznie idea jednolitego etnicznie państwa Chrobrych i Krzywoustych na rzecz nowej zupełnie i zgruntu odmiennej koncepcji państwa Jagiellonów, której linje rozwojowe szły w zgoła przeciwnym kierunku. Obszar, jaki objęło to nowe państwo, imponował zarówno Europie jak i nam samym, ale porównanie samych koncepcyj tych dwu różnych państw pozwoli dostrzec zaródź słabości tam właśnie, gdzie zazwyczaj dopatrujemy się wielkości i siły.

*Stanisław Poraj*

## Wychowanie morskie młodzieży w Niemczech

Jedną z głównych trosk Hitlera i jego partji było zgromadzenie pod znakiem swastyki jaknajwiększej ilości młodzieży niemieckiej obojga płci. Młody, energiczny, pełen zapału i oddany Führerowi Baldur von Schirach otrzymał od kanclerza rozkaz zorganizowania młodzieży hitlerowskiej w r. 1933. Baldur von Schirach zebrał w jednej organizacji wszystkie prawie istniejące dotychczas w Niemczech związki młodzieży i już w r. 1935 stanęło do apelu przeszło 6 milionów członków młodzieży hitlerowskiej.

Młodzież niemiecka, pragnąca zaprawić się w służbie na morzu, mieści się w ramach ogólnej organizacji młodzieży hitlerowskiej, korzysta z jej szkół i innych instytucyj, posiada jednak osobne kierownictwo fachowe i osobne umundurowanie, przypominające umundurowanie marynarzy. Posiada ponadto swoje własne ośrodki wychowania morskiego. Prawie każda komórka organizacyjna młodzieży hitlerowskiej posiada w swym składzie jednostkę młodzieży morskiej. Jednostki te są więc rozsiane na całym terytorjum Rzeszy.

Organizacja młodzieży hitlerowskiej obejmuje:

- młodzież płci męskiej w wieku od l. 14 do 18 (Hitlerjugend),
- młodzież płci męskiej w wieku od l. 10 do 14 (Jungvolk),
- młodzież płci żeńskiej w wieku od 15 do 21 (Bund Deutscher Mädel in der Hitlerjugend),

— młodzież płci żeńskiej w wieku od l. 10 do 15 (Jungmädel im Bund Deutscher Mädel).

Każda z tych części młodzieży hitlerowskiej zawiera w swym składzie pewien procent młodzieży morskiej, która, biorąc udział w ćwiczeniach ogólnych łącznie z kolegami lądowymi, przechodzi ponadto specjalne wyszkolenie morskie. Przeciętnie około 10% całej młodzieży hitlerowskiej należy do organizacji młodzieży morskiej (Marinejugend) tak że ogólna ilość młodzieży morskiej wynosi około 600.000. Odsetek młodzieży morskiej jest oczywiście największy w ośrodkach nadmorskich, jak Hamburg, Brema, Kiel, Stralsund i t. p. Najmniejszą jednostką organizacyjną Hitlerjugend jest „Kameradschaft“, (podgrupa) posiadająca najwyżej 15 członków. Następnie idą:

- Schar — 3 Kameradschaft — 50 członków (grupa),
- Gefolgschaft — 3 Schar — 150 członków (oddział),
- Unterbann — 4 Gefolgschaft — 600 członków (podrejon),
- Bann — 5 Unterbann — 3.000 członków (rejon),
- Oberbann — 5 Bann — 15.000 członków (nadrejon),
- Gebiet — 5 Oberbann — 75.000 członków (okręg),
- Obergerbiet — 5 Gebiet — 375.000 członków (nadokręg).

Jednostkami organizacyjnymi Jungvolk są:

- Jungenschaft — 15 chłopców,
- Jungzug — 3 Jungenschaft — 50 chłopców,
- Fähnlein — 3 Jungzug — 150 chłopców,
- Stamm — 4 Fähnlein — 600 chłopców,
- Jungbann — 5 Stamm — 3.000 chłopców.

Jednostkami Bund Deutscher Mädel są:

Mädelschaft, Mädelschar, Mädeldgruppe, Mädelling, Untergau, Gau, Obergau, Gauverband.



Pracownia modelarska

Stosunek liczbowy jest analogiczny jak u Hitlerjugend.

Organizacja „Jungmädel im Bund Deutscher Mädel“:

Jungmädelschaft, Jungmädelschar, Jungmädeldgruppe, Jungmädelling, Jungmädelduntergau.

Stosunek liczbowy jest analogiczny jak u Jungvolk.

Na czele całej organizacji stoi „Reichsjugendführung“ w Berlinie, gdzie się mieści jej sztab. W Poczdamie mieści się Główna Państwowa Szkoła (Reichsführerschule), gdzie jest specjalny wydział modelarstwa okrętowego.

Terytorjum Rzeszy jest podzielone na 6 „Obergebiet“ (nadokrąg) i 2 „Gebiet“ (okrąg) przy czym największą ilość Marinejugend zawiera nadokrąg 2 (Północ).

Marinejugend podlega formalnie ogólnemu kierownictwu, jednakowoż posiada własne kierownictwo fachowe, na czele którego stoi sztabowy oficer marynarki w st. sp. Centrala kierownictwa fachowego Marinejugend znajduje się przy Reichsbund der deutschen Seegeltung, d-ca którego, admirał von Trotha, jest naczelnym kierownikiem Marinejugend i nie podlega Baldurowi von Schirach, lecz d-cy marynarki wojennej. Zależność Marinejugend od Baldura von Schirach ogranicza się do spraw ogólnorganizacyjnych i politycznych. Całym zaś wykształceniem fachowym kieruje „Reichsbund der deutschen Seegeltung“, oddając do dyspozycji organizacji cały swój aparat.

Na terytorjum Rzeszy znajdują się liczne szkoły dla młodzieży hitlerowskiej (Führerschule), większość z nich posiada specjalne kursy morskie dla młodzieży i własne szkoły morskie. Główną szkołą młodzieży morskiej jest szkoła w Friedrichsort około Kilonji (Nazionalsozialistische Oberschule), przy której znajduje się również tabor pływający, złożony z licznych jach-

tów, żaglówek, motorówek i łodzi. Szkoła ta ma charakter szkoły kadetów o typie matematyczno-przyrodniczym, i ma przygotować kadry czolowych kierowników państwa narodowo-socjalistycznego. Oprócz tego każda prawie szkoła młodzieży hitlerowskiej posiada swój tabor pływający na rzekach i jeziorach. Podobne szkoły ludowe istnieją w Feldafing, Plöu i Köslin.

Marinejugend studjuje wiedzę morską, nawigację, astronomię, maszyny okrętowe, artylerię, broń ręczną i broń podwodną, oraz sygnalizację. Duża uwaga jest zwrócona na wychowanie fizyczne; Marinejugend otrzymuje wychowanie wojskowe, przez wprowadzenie karności i musztry wojskowej.

Kierownictwo organizacji młodzieży usiłuje, aby jej członkowie znajdowali się zawsze w najściślejszym kontakcie z marynarką; z wyboru kierownictwa członkowie biorą udział w manewrach i ćwiczeniach floty, oraz są wysyłani na pływania zagraniczne na najnowszych jednostkach floty.

Młodzież niemiecka uczęszcza do szkół ogólnych tylko 5 dni w tygodniu, sobota zaś jest poświęcona całkowicie szkoleniu praktycznemu i ćwiczeniom wojskowym (Staatsjugendtag). Oprócz tego, poświęca się popołudniu każde środy dla zajęć teoretycznych (Heimabend). Niedziela natomiast jest wolną od wszelkich zajęć z wyjątkiem 1-ej w miesiącu, zarezerwowanej dla wycieczek i uroczystości. Taka organizacja odbija się oczywiście ujemnie na poziomie wiedzy ogólnej, jednakowoż obecni kierownicy Rzeszy są zdania, że ojczyzna zyska więcej, jeżeli jej obywatele będą mniej mądrzy w nauce, lecz przedstawiać będą gotowy materiał na przyszłych żołnierzy i marynarzy.

Oceniając niemiecką organizację młodzieży z punktu widzenia przysposobienia wojskowego i morskigo, należy stwierdzić, że daje ona rządowi całkowitą możliwość kierowania i kontrolowania wychowaniem całej młodzieży, zgodnie z ideologią narodowo-socjalistyczną i potrzebami państwa.

Akcja ta, zakrojona na niezwykle szeroką skalę, rozwija się stale, będąc z każdym rokiem coraz to poważniejszym i skuteczniejszym czynnikiem wy-



Przyszli pionierzy morza na wykładzie

chowania całego narodu w ideologii narodowo-socjalistycznej, oraz w przygotowaniu potęgi militarnej Rzeszy.

R. C.

# PRAKTYKA ŻEGLARSKA

## Wychowanie żeglarskie młodzieży

Jeżeli pozostaliśmy wtyle poza niektórymi innymi narodami, to znaczy, że czegoś nam brak. Przy poszukiwaniu przyczyn, od szeregu lat doszliśmy zgodnie do wniosku, że winną jest tu nasza „ładowość“. Brak nam przedsiębiorczości, brak nam cech zdobywców, brak nam słowem męskości narodów morskich. Jesteśmy ładowcami o ciasnych horyzontach. Potrafimy się unosić i zapalać do błahostek. Błahostki dla nas odgrywają pierwszorzędną rolę. Kręcimy się w ciasnym kręgu zainteresowań wewnętrznych i pragnęlibyśmy, ażeby wszyscy robili to samo. Drżymy, ażeby nasi sąsiedzi nie chcieli być agresywni. Modlimy się, by nas pozostawiono w spokoju. Z niepokojem oglądamy się, z której strony chcą nas zaczepić. Marzymy o spokoju. Myślimy o obronie, obronie i jeszcze raz obronie. Żeby kogo zaatakować, ani nam na myśl nie przychodzi. Jesteśmy jak ten człowiek, który przy każdym starciu marzy o tem, by chociaż jaknajmniej stracić, a gotów jest nawet stracić dla świętego pokoju! Poczytujemy to sobie za zasługę, łagodni słowianie, my niewinne przez cały ciąg historii owieczki!

Zachowanie takiej postawy na przyszłość w otoczeniu narodów męskich, grozi nam ponownymi smutnymi doświadczeniami historii.

Musimy zmienić psychikę i charakter narodu. Musimy stać się narodem morskim. Wślad za tem dopiero przyjdą zdobycze polityczne i gospodarcze.

Osiągnąć to możemy jedynie przez szybkie i dokładne zetknięcie społeczeństwa z morzem. Musimy na wzór innych narodów wykorzystać krzepiącą szkołę morza do wykuwania silnych charakterów.

Jak to przeprowadzić, ażeby w czasie jaknajkrótszym, jaknajwiększe masy naszego narodu odczuły zbawcze działanie morza — jest w chwili obecnej najważniejszym naszym zagadnieniem.

Zagadnienie to nie jest rozwiązane. W chwili obecnej dopiero robione są próby, ażeby zadaniu temu podołać. Próby te powinny być kontynuowane nadal, powinniśmy do tego zachęcać wszystkie nasze zrzeczenia społeczne; hamowanie tych prób w imię takich, czy innych haseł, jest zbrodnią wobec przyszłości narodu.

Takie, a nie inne powinno być ustosunkowanie się do tej sprawy czynników miarodajnych. Należy wszystkim, ktokolwiek chce pracować w tym kierunku, zostawić kompletną swobodę działania. Nie należy tu słuchać absolutnie żadnych rad pseudoautorytetów morskich, czy żeglarskich. Nasze autorytety morskie są tylko konjunkturalnymi „rzeczoznawcami“ morskimi wobec ignorancji narodu w sprawach morskich; nie są oni ludźmi morza i (z małymi wyjątkami) mają te same ciasne kontynentalne spojrzenie, w dodatku ze 100% domieszką subiektywizmu.

Nie obawiajmy się początkowego chaosu w tych poczynaniach — z chaosu, z mgławic powstają rzeczy konkretne. Jest to normalna droga tworzenia.

Musimy dopuścić, aby coś się działo, jeżeli chcemy, by coś powstało.

O takim stanowisku musimy pamiętać, przystępując do dyskusji na temat sposobów wykorzystania morza dla interesów narodu.

W chwili obecnej czynione są próby, ażeby zmianę psychiki naszego społeczeństwa oraz wyrabianie silnych charakterów przeprowadzić przez żeglarskie wychowanie młodzieży.

Pod słowami temi rozumie się rzeczywiste praktyczne wyprowadzenie młodzieży na morze i wykształcenie jej na żeglarzy.

Żeglarz — to człowiek, który jest potrochu i marynarzem i sportowcem i turystą i żołnierzem i jeszcze czemś więcej — jest człowiekiem morza.

Żeglarza cechują następujące zalety męskie: rozumna odwaga, przedsiębiorczość, opanowanie, szybkość orientacji i szybkość decyzji, umiejętność przewidywania i planowania, silna wola w przełamywaniu ogromnych nieraz trudów fizycznych, hart ducha wyrabiany częstą walką o życie, poczucie odpowiedzialności za życie innych, poświęcenie przy ratowaniu życia, stanowczość, karność, koleżeńska solidarność, umiejętność działania w akcji zbiorowej, systematyczność, zachowanie ładu w morzu, obowiązkowość, pracowitość i niegardzenie żadnym rodzajem pracy, zrozumienie konieczności dokładnego wykonania najdrobniejszej roboty (warunki morskie), takt i wyrobienie fizyczne.

Jest rzeczą zbawienną dla naprawienia naszej wady narodowej, że przy szkoleniu żeglarskiem przenika człowieka poczucie konieczności żelaznej, dobrowolnie przyjętej dyscypliny, jako nieodzowny warunek powodzenia jakiegokolwiek akcji zbiorowej na statku. Staje się dla człowieka zrozumiałem, że drobna nieobowiązkowość, nieposłuszeństwo, gapioństwo, niewykonanie zarządzenia na czas — może spowodować zgubę całego statku i załogi.

Idealem wychowania żeglarskiego młodzieży byłoby wychowanie pełnowartościowych żeglarzy, to jest żeglarzy na miarę Vossa, Gerbaulta, Slocuma, Robinsona'a a naszych: Wł. Wagnera („Zjawa“) i ś.p. Jana Witkowskiego inicjatora wyprawy oceanicznej jachtem („Dal“) odbytej przez por. mar. handl. J. Świechowskiego i por. A. Bohomolca. Słowem żeglarzy zdolnych do samodzielnego pływania po świecie na małych jachtach żaglowych.

Jednak osiągnięcie tego ideału nie jest takie łatwe, a przy wytyczaniu metod wychowania żeglarskiego młodzieży nieuchronnie natkniemy się na problem wynalezienia złotego środka pomiędzy „masowością“, a „poziomem“ szkolenia.

Przez obniżanie poziomu szkolenia można uzyskać efektowne rezultaty pod względem masowości. Obniżanie jednak poziomu można posunąć tak daleko, że wreszcie uzyskany efekt nie będzie przedstawiał wogóle wartości.

Według mnie „złotym środkiem“, najkorzystniejszej



szą dolną granicą zniżania poziomu, jest wyszkolenie żeglarskie, pozwalające młodemu adeptowi zajęcie stanowiska, odpowiedniego członka załogi jachtu morskiego, odbywającego dalsze podróże. Chodzi bowiem o to, że dalsze podróże najszybciej nas zbliżą do oczekiwanego celu. Młody człowiek dopiero w dalszych podróżach w pełni zacznie odczuwać wychowawcze działanie morza. Przez zwiedzanie obcych stron otwiera sobie szerokie horyzonty. W czasie podróży ma możliwość dalszego zdobywania wiedzy żeglarskiej. Dalsze podróże wreszcie są wielką atrakcją, bezpośrednim namacalnym celem młodego chłopaka, za którą to cenę gotów on poddać się wszystkim procesom wychowawczym, jakie mu chcemy zaaplikować. (Oczywista rzecz, że dla powodzenia tego rodzaju akcji masowej, musimy niezależnie od tego postarać się o kadre instruktorów i kierowników jachtów. Szkolenie tej kadry powinno stać na najwyższym poziomie).

Jeśli podzielimy ten punkt zapatrywania, to zśród organizacji wychowujących żeglarzy tę należy uznać za najpożyteczniejszą, która wykaże się najkorzystniejszym stosunkiem nakładu pracy i pieniędzy do uzyskanej liczby żeglarzy wyszkolonych do poziomu tego „złotego środka“.

W chwili obecnej mamy cztery organizacje, które postawiły sobie za cel zmianę psychiki naszego narodu przez żeglarskie wychowanie młodzieży. Są to: Koła szkolne L.M.K., A.Z.M., Harcerskie Drużyny Żeglarskie, Strzelec Morski.

W organizacjach tych wychowanie ludzi morza przy pomocy żeglarstwa jest celem, a walory sportowe i turystyczne są, wraz z innymi wartościami żeglarstwa, środkiem do uzyskania tego celu. Z tego względu organizacje powyższe stoją pod względem zasług dla państwa jakby na 1-ym planie wobec zresztę ludzi, pragnących wykorzystać dla siebie tylko sportowy i turystyczny charakter żeglarstwa.

Jednak i ten, drugoplanowy pod względem intencji, rodzaj zrzeszeń, choćby nawet mimowoli, przyczyniałby się do posuwania sprawy wychowania żeglarskiego społeczeństwa, gdyby potrafił interesy sportu i turystyki postawić na pierwszym miejscu.

W naszych rodzinnych warunkach jednak ten rodzaj zrzeszeń nie stanął na wysokości zadania i zsunął się na plan trzeci. Tam bowiem wylazła „klubowość“, to znaczy tendencja do zacieśniania ram, ekskluzywności, jaknajegoistyczniejszego wykorzystania taboru i możliwości dla tych pierwszych szczęśliwców, „utrzymujących poziom“ sportu żeglarskiego. Większość jachtklubów naszych, zrzeszonych w Polskim Związku Żeglarskim (PZZ), hoduje najsmutniejsze archaiczne tradycje przedwojennych „królewskich“ jachtklubów. Ciche snobistyczne marzenia o ekskluzywności i arystokratyczności, ubieganie się o członków z pośród najwyższych dygnitarzy państwowych, biurokracja, komisje, regulaminy, egzaminy, zabawy w stopnie „kapitanów sportowego żeglarstwa morskiego“, etykieta jachtowa, niedzielne regaty, podnoszenie bandery, uroczyste otwieranie i zamykanie sezonów bankietami, proporce i proporzyczki, białe spodnie, fotele klubowe, bridge i czarna kawa, prawie zu-

pełny brak taboru morskiego i gmachy klubowe — oto nasze kluby zrzeszone w P.Z.Z.

Troska o zmuszenie klubów do żywszych przejawów w sporcie i turystyce żeglarskiej należy do kompetencji P.U.W.F i P.W. Nie zajmowalibyśmy się też bliżej Polskim Związkiem Żeglarskim, gdyby nie jego ataki na organizacje wychowania żeglarskiego i pretensje, by jemu powierzyć całkowicie szkolenie żeglarskie młodzieży w Polsce.

Pretensje te trzeba zwalczać, bowiem życie pokazało, że te organizacje wychowania żeglarskiego nie tylko mają idealniejsze podejście do zagadnienia, ale i w działalności praktycznej mogą się pochwalić większymi zasługami dla kraju.

Organizacje wymienione w okresie ostatnich czterech lat wyszkoliły liczbę żeglarzy, idącą w setki, i potrafiły to wykonać kosztami niezmiernie małymi. Dowodem są liczne ośrodki morskie tych organizacji oraz liczne wyprawy po Bałtyku i Morzu Północnem.

P. Z. Z., pomimo całego poparcia P.U.W.F. i P.W., który mu powierzył prowadzenie ośrodków morskich w roku 1931 i 1932, zdał egzamin w ten sposób, że P.U.W.F. i P.W. musiał oddać szkolenie w ręce Marynarki Wojennej.

Kluby żeglarskie, pomimo energicznej działalności ówczesnego prezesa P.Z.Z., p. gen. M. Zaruskiego, który usilnie starał się je wyprowadzić na morze, oparły się temu stanowczo, mocno uzadawiając się w pobliżu ulubionego mostu Poniatowskiego. Zrezygnowanie wreszcie przez pioniera naszego żeglarstwa, p. gen. Zaruskiego z pracy w klubach i przeniesienie się do obozu młodych, aby być bliżej prawdziwego morza, ma też swoją wymowę.

Wyrazem dążeń P.Z.Z. jest artykuł jego obecnego prezesa, p. Cz. Petelenza w czasopiśmie *Sport Wodny*, p.t. „Szkolenie młodych żeglarzy“.

W artykule tym autor stara się dowieść, że szkolenie żeglarskie w Polsce należy powierzyć wyłącznie P.Z.Z., a wszelkie organizacje L.M.K., A.Z.M. i Harcerstwo należy od tego odsunąć jaknajdalej.

Wobec tego wszystkiego, co wyżej omawialiśmy, należy stwierdzić, że dążenia P.Z.Z. są szkodliwe. Zreasumujmy:

1. Na centralizowanie, schematyzowanie wysiłków narodu w pracy zapoznawania się z morzem — jeszcze pora nie nadeszła.

2. Te zadania morskie Polski, których podejmują się organizacje ideowe — wybiegają daleko poza ramy działalności nawet jakiegoś idealnego, nowego, zreformowanego P.Z.Z.

3. W dodatku archaiczne stanowisko obecnego P.Z.Z. i jego dotychczasowa działalność nie roją nadziei, ażeby się mógł dobrze uporać ze sprawą samego sportu żeglarskiego. Gdyby powstał jakiś prawdziwie sportowy, nowoczesny, demokratyczny klub żeglarski lub gdyby któryś z istniejących klubów zaczął przejawiać rzetelną działalność sportową na morzu — obecny P.Z.Z. nie byłby gozdien jemu patronować.

4. Ogólny brak fachowych sił żeglarskich w Polsce jest wskazówką, że nie należy dawać żadnej organizacji żegl. prymatu nad innymi.

Wracając do omawianego artykułu, to wspólnie, że jachtsmenów nie jest stać na płatne załogi i że kluby chciałyby skompletować je z młodzieży. Ale to nie jest jeszcze upoważnienie do zajmowania się jej wychowywaniem żeglarskiem.

Mylne są twierdzenia p. Petelena, że zajmowanie się przez organizacje ideowe wychowaniem żeglarskiem odbywa się ze szkodą dla sportu. Organizacje żeglarskie żeglują po Bałtyku i Morzu Północnym. P.Z.Z. żegluje głównie na trasie: Most Poniatowskiego — Siekierki. (Harcerski „Zawisza Czarny“ mijał w tym roku wyspę Helgoland).

Zyczenie, by P.U.W.F. i P.W. „zrobił porządek“ i oddał żeglarstwo pod kuratelę P.Z.Z. jest spóźnione. P.U.W.F. i P.W., jak wspominałem, zrobił już takie doświadczenie w roku 1931 i 1932 i prędko odebrał P.Z.Z.-wi szkolenie żeglarskie, popierając przez następne 3 lata Ośrodkami A.Z.M., Harcerstwa, a w swoich Ośrodkach, prowadzonych przez Marynarkę Wojenną, dając miejsca Zw. Strzeleckiemu i Harcerstwu. Nie wiem, czy będzie to doświadczenie powtarzał obecnie.

A teraz co do uwag autora o samem szkoleniu. Problem, jakie statki najlepiej się nadają do szkolenia młodzieży, jest może nierozwiązany, jeżeli chodzi o szkolenie niepłatnych załóg jachtów klubowych. Nie jestem w stanie na to odpowiedzieć, bo nie wiem, o co tam chodzi. Czy o naukę szorowania pokładu, burty, zamiatania, czyszczenia mosiądzu, gotowania, wożenia jachtsmenów bakiem na ląd i ciągnięcie lin, czy o co innego.

Natomiast mogę upewnić wszystkich, że jeżeli chodzi o szkolenie żeglarza w tym znaczeniu, jak my to rozumiemy — problem ten jest dawno rozwiązany zarówno u nas, jak i zagranicą. (Jeżeli ktoś chce koniecznie szukać wzorów „zagranicznych“, niech się zapozna chociażby z odpowiednią nowoczesną literaturą rosyjską). Do szkolenia żeglarskiego młodzieży potrzebne są jachty i duże i małe i kajaki i łodzie i szalupy morskie, a nawet „rozliczne, o podejrzanym wartości szkunery“. Natomiast taka „Iskra“ jako statek specjalny, reprezentacyjny, urządzony jako statek szkolny oficerów Marynarki Wojennej, jest do naszego celu o wiele za dobry i za kosztowny. Za cenę jednej „Iskry“ można nabyć conajmniej 5 takich harcerskich „Zawiszów Czarnych“ — nie mówiąc już o kosztach utrzymania. Rosjanie zalecają przerabiać na statki szkolne wybrakowane handlowe żaglowce, słusznie wychodząc z założenia, że kadłub, nienadający się już do wożenia towarów — doskonale jeszcze popracuje pod stałym, niezmiennym, niewielkim balastem. My jesteśmy w tym szczęśliwszym położeniu, że możemy nabywać tanio statki, będące jeszcze w pełni użycia handlowego.

Do szybkiego szkolenia żeglarskiego potrzebny jest rozmaity tabor. Zapewne, że czytania i pisanie i ortografii i gramatyki można próbować uczyć się z jednej książki do nabożeństwa, ale lepiej do tego celu nadają się elementarze i podręczniki specjalne.

Pomysły „szkolenia propagandowego“ i „szkolenia jachtsmenów“ z podkreśleniem, że „masowość przyczyniłaby się tylko do obniżenia po-

ziomu sportowego“, wyraźnie zdradzają stare klubowe nawyczki zachowania taboru dla nielicznej grupki wtajemniczonych, utrzymujących „poziom sportowy“. Szkoda tylko, że P.Z.Z. ma odwagę żądać na ten cel poparcia moralnego i materialnego P.U.W.F. i P.W. i że chce tem zastąpić doniosłą działalność organizacji wychowania żeglarskiego.

Obserwacja powstawania i prac organizacji wychowania żeglarskiego młodzieży w ciągu ostatnich lat, nasuwa następujące wnioski:

— przedewszystkiem zwrócić należy uwagę wszystkich na sedno sprawy, na ostateczny cel, jaki powinien przyświecać organizacjom, ażeby — z jednej strony — czynniki miarodajne przez niezrozumienie stanowiska nie szkodziły tym organizacjom i — z drugiej strony — ażeby organizacje same nie zboczyły z prawdziwej drogi, w obliczu pokus użytkowania „poziomu sportowego“ lub pokus przekształcenia się w samodzielne kluby żeglarskie.

— następnie pracować należy nad stworzeniem przychylniej atmosfery w pracy istniejących organizacji żeglarskich, oraz, najważniejsze — nad stworzeniem przychylniej atmosfery do powstawania nowych organizacji żeglarskich; w świecie żeglarskim powinna panować atmosfera szlachetnej rywalizacji i wzajemnej życzliwości, a w stosunku do nowopowstających organizacji należy za wszelką cenę wyrugować obawy „konkurencji“. Tu niema mowy o żadnej „konkurencji“ ani o żadnym „rozprasaniu“ wysiłków; praca nad wychowaniem ludzi morza powinna ogarnąć cały naród.

— wobec niemożności zdobycia bezwzględnych kryterjów w ocenie pracy danego zrzeszenia ludzkiego nad przerabianiem psychiki naszego narodu w oparciu o morze, należy wszelkim poczynaniom w tym kierunku pozostawić zupełną — niczem niekrępowaną swobodę; nie jesteśmy powołani obecnie wybierać, kto ma być zbawcą narodu.

— przy tem wszystkiem należy dążyć, ażeby — z pominięciem wszelkiego przymusu i nakazu zgóry — wysiłki poszczególnych organizacji w miarę możliwości koordynować. Ażeby nawiązać jaknajszerszą współpracę, zorganizować wzajemną pomoc. Należałoby spróbować, czy nie dałoby się stworzyć Związku Organizacji Wychowania Żeglarskiego, któryby nie nosił charakteru instytucji nadrzędnej, a był tylko organem organizacji do przeprowadzania wspólnego pewnych prac, do organizowania wymiany wzajemnej pomocy, do występowania naczelnym w obronie interesów org. wych. żegl. i t. p.

— wreszcie czas już pomyśleć o pracy związków w kierunku przysposobienia wojskowego, które u nas zaczyna dopiero zdobywać zrozumienie u sfer miarodajnych.

Przygotowanie gruntu pod powstawanie nowych organ. żeglarskich, wzięcie czynnego udziału w wychowaniu żegl. młodzieży, obrona interesów org. żeglarskich wobec władz i reszty społeczeństwa, prace nad stworzeniem Związku Org. Wychow. Żegl. i t. p., to wdzięczne pole działania dla L.M.K.

J. K.

# MORZE W LITERATURZE PIĘKNEJ

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

## G r y f

Fakt zniknięcia „Gryfa“ na falach naszej publicystyki wydaje się o tyle pewnym, że ostatni zeszyt tego kwartalnika nosi datę 15 czerwca 1934 r. Od przeszło roku nic o tem czasopiśmie nie wiadomo. Rzecz staje się o tyle niepokojącą, że „Gryf“ był na Pomorzu jedynym piśmie artystyczno-literackim, utrzymanem na wcale ambitnym poziomie.

To też obłożyłem się ostatnimi rocznikami „Gryfa“, aby trochę podumać nad dorobkiem tej drukowanej Kaszubszczyzny, pożalić się z nią razem na losy śmiertelności regionalnej i wysnuć wnioski ogólne na marginesie plusów i minusów, które ostatecznie w jakiś kozi róg zaprowadziły teraz tę ważną placówkę kulturalną na naszym przymorzu.

Zaznaczyć trzeba na wstępie, że czasopismo „Gryf“, myśląc przedewszystkiem o wyznawcach swojego programu regionalnego, pozyskało sobie w ciągu swej działalności nierównie większą liczbę prostych, zwykłych czytelników — sympatyków w kraju. Wytłomaczyć to można psychologicznie pociągami „w nieznanne, a bliskie sercu“. Uczymy się przecież ciągle o sobie, poznajemy siebie po tylu latach zaniedbania, i ciągle jeszcze odkrywamy wartości wymienne w poszczególnych dziedzinach regionów.

Tej to właśnie nad wyraz odpowiedzialnej lekcji o regionalizmie pomorskim podjął się „Gryf“, i to zapisać należy na jego dodatnie konto. Było to zresztą powołanie z wieku i urzędu, czasopismo to bowiem na skutek długoletnich starań redakcyjnych wyrobiło sobie reprezentacyjną pozycję w t.zw. ruchu młodokaszubskim, złączonym duchowo z Polską. Ruch ten zaznacza się zasadniczym przeciwieństwem pojęć wobec separatystycznej doktryny starokaszubskiej, stworzonej wiek temu przez Florjana Cejnowę (1817-1881 r.), który w czasach wiosny ludów był wyznawcą słowianofilstwa i ideologii kaszubskiej, opartej o szlachetny, szczepowy egoizm i samoobronę przeciwko germanizacji, co zresztą nie przeszkadzało samemu inspiratorowi tej doktryny odnosić się z dużą skłonnością do Rosji. Sprawie tej miał „Gryf“ przeciwstawić pogląd obecny polonofilski, powiedzmy poprostu, polski.

Jeśli chodzi o ewidencję dobrej pamięci, pismo założone przez dr. Aleksandra Majkowskiego w 1908 r., wychodziło zrazu w różnych nakładach i z przerwami do czasów wojny w 1914 r., poczem w latach 1920 — 1923 ukazywało się w nakładzie „Pomorzanina“ w Kościerzynie. Dopiero jednak od 1930 r. wzbija się „Gryf“ na właściwy poziom wydawniczy, bogaci swoją szatę i układ graficzny (dzięki współpracy art. graf. St. Brzęczkowskiego i innych) i rozwija swój zasięg z Kartuz w głąb Polski.

Zywość czasopismu zapewniła spółdzielnia wy-

dawnicza pod dyrekcją d-ra Wł. Pniewskiego przy zainteresowaniu udziałów Gdańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki i poparciem przez Instytut Bałtycki. Działalność redakcyjną wyrażała się w dwóch specjalnych mutacjach. Właściwy „Gryf“ zajął się wyłącznie stroną literacką, naukową i artystyczną. W artykułach poruszano tu ciekawsze zagadnienia historyczne, obyczajowe i językoznawcze, tyżące wyłącznie Kaszub i Pomorza oraz stosunku tych dziedzin do Polski, dużą przytem opieką otoczono rodzimą sztukę (malarstwo oraz poezję, (pisaną głównie gwara kaszubską), specjalnie nakoniec działy poświęcone wiadomościom lokalnym „Z Kaszub i o Kaszubach“ oraz recenzjom „Książki i czasopisma“, ujętym pod kątem zainteresowań miejscowych i ogólnopolskich, dając słuszną i nieraz dotkliwą odprawę literaturze niemieckiej na jej zaborcze i rewizjonistyczne tendencje, publikowane w książkach i prasie. Obok „Gryfa“ drukowano równocześnie w tym samym numerze osobny dodatek bezpłatny dla ludu kaszubskiego pod nazwą „Gryf Pomorski“, utrzymany prawie w zupełności w pisowni polskiej, a obejmujący popularne zagadnienia, opowieści i podania kaszubskie, przyczem po kaszubsku monologować musiał zawsze per procura na tematy aktualne Gućwaz Mack, typ lokalnego sowizdrzała. Ludowe to pismo z jego kalendarzowemi akcesorjami, nie trzeba tu chyba dodawać, jak ważną spełniało rolę. Niemcy wydawali już oddawna podobne pisma („Przyjaciel Ludu Kaszubskiego“ lub „Böne e buten“), utrzymane jednak oczywiście w duchu antypolskim.

Program czasopisma streszczał się w kilku тезach, które czytamy w nr. 1 (październik — grudzień 1931 r.):... „Pragniemy spajać duchowo Kaszuby z Polską i Polskę z Kaszubami, wyrównując zasadnicze poglądy, a głosimy swobodę i równość, w zgodzie i harmonii wewnętrznej budować można gmach wspólny. ...Kto przeciw temu programowi, niech wystąpi, niech nas przekonywa, niech z nami walczy, ale w sposób godziwy i otwarty, bo wszelkie intrygi, wszelkie podziemne knowania, wszelkie nieczne podkopywania odierać będziemy i prześladować z całą energią na jaką nas stać...“ i t. d.

W ten sposób ujęty program tłumaczy w szeregu publikacji dziejowe związki Polski z Pomorzem, że wymienię tu dla przykładu przedewszystkiem studja historyjograficzne, jak Jana Karnowskiego: „Konfederacja Barska na Pomorzu“, „Pomorze, a Powstanie Kościuszkowskie 1794 r. i Wojna Napoleońska 1806/7 r.“, „Pomorze, a Powstanie Listopadowe 1830/31 r.“, „Pomorze, a Powstanie Mierostawskiego w 1846 r.“, „Udział Pomorza w walkach

o niepodległość“, „Pomorze po niemieckiej rewolucji żołnierskiej i odruchy powstańcze na Pomorzu w 1919 r.“; dra Marcina Dragana: „Przyłączenie Pomorza do Polski w roku 1282“; Alfreda Świerkosza: „Z przeszłości Gdyni“, „Ciekawe i nieznanne zabytki przeszłości wybrzeża polskiego w Kopenhawie“, „Wspomnienia o Janie III Sobieskim na Kaszubach i Pomorzu“, dra Wł. Pniewskiego: „Król Jan III Sobieski w Gdańsku“.

Prace te, stojące niejednokrotnie na wysokim poziomie, obok swej treściowej wartości dość nieznannej przeciętnemu ogółowi, rzucały również właściwe światło na pewne nieścisłości dziejowe w stosunku do historii Pomorza, biorąc np. w obronę postać księcia Świętopęłka, figurującą dotąd (?) niesłusznie w polskich podręcznikach szkolnych jako mordercy Leszka Białego.

Mimo wszystko regionalizm „Gryfa“, prowadzony bojowo i żarliwie, posiadał jednak czułości niedość zrozumiałe. Tembardziej niech mi to wolno będzie zauważyć, że całkiem zrozumiałą skądinąd czułem zawsze sympatię dla tego czasopisma, zawdzięczając mu dużo inspiracji w własnej twórczości. Na co mu było to ciągle miedlenie w artykułach programowości i zacieszanie jej do hermetycznie zamkniętych granic regionalnych? Jakby regionalizm nie był własnością dla wszystkich w Polsce cenną i drogą, a przedewszystkiem wspólną!

Regionalizm, regionalizmem — ale czy nos dla tabakiera, czy tabakiera dla nosa? — zastanawiało to każdego. A przytem te ciągle obawy i zarzuty, hasła i apele o „zorganizowanie duchowej obrony Pomorza“ — jakby tej obrony, a nawet wprost świetnego rozwoju na Pomorzu dzisiaj nie było. I co to znaczyło, że co numer czytało się zwłaszcza w „Gryfie Kaszubskim“ tego rodzaju wezwania, jak np. w nr. 8/1932: „...W gromadzie i jedności siła! Ufajmy sobie! A obcym od naszej pracy wara!“ Wątek myśli się tu urywa. Niema tam mowy o sąsiadach z nad Sprewy. A więc o kim?

Przyznam się, że nie bardzo tego i dzisiaj rozumiem. Czy ja mam być tym „obcym“ dlatego, że nie mieszkam nad naszym morzem stale, tylko sezonowo?

Puchnął „Gryf“ od tego rodzaju przeczulonych trosk o zachowawczość kaszubską czy to w szkole, czy w piśmie, czy w gwarze, wikłał się przytem, cietrzewił i płatał w ciągłych odpowiedziach na słusznie stawiane mu zarzuty w sprawie uprawiania dzielnicowości, czy też separatyzmu. W ten sposób zamiast zająć się wyłącznie twórczością regionalną, poezją, czy też przemysłem ludowym, ustawił na swych łamach wojownicze barykady, — i to rzecz charakterystyczna — ani specjalnie atakowane, ani specjalnie do obrony potrzebne. Czytając szeregi artykułów dr. Wł. Pniewskiego, żaden z nich mnie dostatecznie nie przekonał ani też należycie oświecił o co właściwie ten zasłużony Poznańczyk na Kaszubszczyźnie walczy, o co mu naprawdę chodzi, o co ciągle się żali i na jakich naprawdę życiowych przykładach i dowodach wykazać próbuje nieufność naszą, czy też niewiarę w uczywy, Bogu ducha winny, regionalizm na Pomorzu. Czy Polska

go tępi? Czy my nie odnosimy się do niego z serdecznością? Czy Kaszubom tak źle z nami?

Odpowiedź na to czytamy w ostatnim nrze „Gryfa“ (15.VI.1934 r.) w apelu redakcji p.t. „Do żywych“: „...Mieliśmy wielu szczerze oddanych zwolenników, ale ogół społeczeństwa, zgnębiony kryzysem gospodarczym, nie brał w usiłowaniach naszych udziału, ni czynnego, ni biernego. W różnych sferach nie rozumiano nas, w innych nie uznawano obranych metod, lękliwi spuścili głowy, ciałni nie ufali, zaleźni czekali...“

I tak się to stało, że Kaszubszczyzna i Pomorze niema dziś swego „Gryfa“. Wielka to oczywiście strata dla kulturalnego elementu miejscowego, który powinien przecież posiadać swoją literacko-artystyczną ekspozycję. Sfery lokalne nie były — jak widać — w stanie utrzymać własnego czasopisma. Czytamy zresztą w jednym z numerów wyznanie, że „Gryf“ spotkał się „z kosem spojrzeniem“ na Pomorzu i powątpiewaniami, „że jednym był za mało patryjotyczny, zanadto radykalny, innym za mało kaszubski...“

Najmniej wydaje się słuszne twierdzenie redakcji, aby do podkopania działalności „Gryfa“ mieli się głównie przyłożyć „przyjaciele“ ludu kaszubskiego — Niemcy. Raczej winę tę ponosi sama redakcja przez swoją nieumiejętność czy też zanik przejrzystości w kierowaniu czasopismem na fluktach zagmatwanego w polityce regionalizmu.

I czy nie lepiej było zamiast szermowania hasłami wziąć się np. do budowy teatru dla Kaszubów? Czy nie lepiej było propagować nie w jednym, ale w każdym nrze przemysł ludowy, dać go właśnie „tym obcym“ letnikom, których tysiące przybywa z otwartym sercem nad morze, zastosować swą działalność przytem wyłącznie do krzewienia kultury i akcentować przez nią wspólność z Polską za pomocą wspólnych zainteresowań praktycznych z życia codziennego, zamiast podkreślać ciągle przesadną i niezyciową odrębność regionalizmu. Czy nie lepiej było rozpisać wreszcie konkurs, aby wyszukać sobie do pomocy jakiś rodzimy talent literacki, skoro wciąż jeszcze brak samym Kaszubom swoistego Tetmajera...

Od czasów Florjana Cejnowy, o którym zamieścił „Gryf“ dość obiektywne studjum Jana Karnowskiego w nrze 2/1932, brak jeszcze ideologii kaszubskiej wypowiedzenia się równie konkretnego w sprawach spolecznych, obchodzących wszystkich w Polsce, a zwłaszcza samą Rzplite, i jej ustrój państwowy. Toteż regionalizm kaszubski w „Gryfie“ wydać się musiał raczej bliższym jakimś separatyzmowi szczepowemu niż własnym hasłom, głoszącym istotne zrównanie się pomorskiej ziemi z Polską.

Są to ogólne uwagi jednego — powtarzam — z sympatyków tego czasopisma, sądzę więc, że nikt z „Gryfowców“ nie poczyta ich za dowód nieżyczliwości, lub lekceważenia ich redakcyjnej pracy. Zabrałem głos w sprawie bądź co bądź interesującej ogół. Toteż niewątpliwie, przyjdzie czas, że spotkam się z równie interesującą ogół — odpowiedzią z Pomorza.

Janusz Stępowski

WANDA BRZESKA

## PEJZAŻ ZIMOWY

DWA WZGÓRZA CIEMNYCH,  
ODARTYCH Z LIŚCI BORÓW  
I NAGLE W DALI MORZE  
BEZ KOLORÓW,  
BEZ POWIERZCHNI  
BEZ DNA,  
ZBYTE NIEBIOS KOPUŁY.

WZGÓRZA DWA  
ROZSNUŁY SIĘ  
NA STRONY.  
NIEMA FAL, ZNIKŁO BŁĘKITNE  
PRZESTWORZE,  
ZNIKŁO MORZE.  
ZABRAKŁO NOCY I ZABRAKŁO ŚWITU

I GŁĘBI I BLISKOŚCI.  
WYMAZANE SĄ WSZYSTKIE  
BARWY I TONY.  
JEST BIAŁA GROZA NICOSCI,  
ŻYWIOŁ SKŁĘBIONY  
LODOWATEGO NIEBYTU:  
MLECZNO-BIAŁE SZALEŃSTWO PÓŁNOCY!

## NOTUJEMY

\* Zapowiedziana przez nas w lipcowym nrze, ukazała się zbiorowa publikacja Instytutu Wydawniczego Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni, p.t. Piętnaście lat polskiej pracy na morzu. Dzieło to, obrazujące szczegółowo dorobek Polski na morzu w okresie pierwszych piętnastu lat odrodzenia, zostało opracowane, pod red. dr. Al. Majewskiego, przez Komitet wydawniczy, w skład którego weszli najwybitniejsi znawcy zagadnień morskich.

\* Na tle morza osnuta, powieść Juliusza Żuławskiego p.t. *Przepliwam*, która, jak zanotowaliśmy w nrze 5/1935 *Szkwału* miała wyjść nakładem „Książnicy-Atlas”, ostatecznie zostanie wydana przez Gł. Księgarnię Wojskową, pod zmienionym tytułem: *Podróż o zmroku*.

\* Janusz Siępowski, przygołował do druku nowy utwór poetycki p.t. *Gdynia*, którego fragment („Gdynia — Gdynia”) zamieściliśmy w nrze 6-7/1935 naszego czasopisma. Ponadto warto zanotować dwie audycje radiowe tego poety, jakie w dniach 13 i 20 ub.m. wygłosił na temat ma-

rynistycznej publicystyki i literatury pięknej.

\* Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska” drukuje nową powieść morską dla młodzieży, pióra Bohdana Pawłowicza, p.t. *Kolorowe serce*.

\* Wśród osób, w dniu 5 ub.m. odznaczonych srebrnym „Wawrzynem Akademickim” Polskiej Akademji Literatury, — znajdują się również dwa nazwiska, związane z literaturą morską. Zaszczytne bowiem odznaczenia otrzymał: za szerzenie zamiłowania do literatury polskiej dr. Aleksander Majkowski, autor szeregu utworów kaszubskich, redaktor *Gryfa*, — a za szerzenie zamiłowania do literatury polskiej i krzewienie czytelnictwa w wojsku, major Stanisław Thun, zasłużony kierownik Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie, znanej chlubnie z licznych, pięknych wydawnictw marynistycznych i bodaj jedynej, tak dbałej o rozwój literatury morskiej.

\* Zeszyt 2 (4) kwartalnika L. M.K. *Sprawy Morskie i Kolonialne* zawiera m. in. Bibliografię czasopism za ostatni kwartał 1934 r., zebraną przez K. Grudzińskiego. Śród innych obszer-nych działów jest i bibliogra-

fja literatury pięknej oraz krytycznej, dotyczącej twórczości marynistycznej.

\* Ciekawą powieść *Ludzie morza* L. A. G. Stronga wydała P. S.W. „Promień” w dobrym przekładzie autoryzowanym B. Kopelówny. — Niepotrzebnie natomiast ukazała się powieść *Giny Kaus Przejazd*, nakładem S. Cukrowskiego, w straszliwym przekładzie E. Solskiej.

\* Sygnalizowany przez nas cykl opowiadań J.B. Rychlińskiego o awanturczym admirał holenderskiej Kompanji Indji Zachodnich i zdobywcy Brazylii, zawartych w książce p.t. *Przygody Krzysztofa Arciszewskiego*, — ukazał się nakładem „Książnicy - Atlas”. Książkę tę obszerniej omówiliśmy już w lutowym zeszycie *Szkwału*.

\* ERRATA — Do artykułu p.t. K.W. *Zawadziński — Krytykujący szczer ładowy*, zamieszczonego w poprzednim nrze *Szkwału*, wkradły się następujące, ważniejsze omyłki drukarskie: na str. 7, w szpalcie prawej, w wierszach 17 i 18 od góry, powinno być: „wysłużeby”, zamiast: „wysłużeńnych”; — na str. 9, w szpalcie lewej, w wierszu 9 od dołu, powinno być: *Ale* w sprawach i t. d., zamiast: *Ale* w prawach i t. d.

Przez słone i słodkie wody

## Regaty w Sandhamn

Idziemy naprzód szybko, wiatr sprzyja. Do Sandhamn jeszcze 15 mil. Przed nami Jungfraufjord, — błękit rozslonecznionej wody — obszerny, daleki, zmarszczony powiewem i szaro-liljowe granity szker.

Północną kraweźdź fiordu biela żagle. Ciągna w kluczach i szeregach — blaskiem płócien rozjaśniają słoneczne popołudnie. Jest ich dużo, całe mrowie. Z przesmyków między skałami wybiegają nowe, wysmukłe, majestatyczne, uosobienie piękna. Ich wdziek kiedy chylą się w mocniejszych podmuchach wiatru, strzeliste i lśniące, nasuwa oczom wizję czarownego tańca, — jakiegoś baletu z bajki, odtwarzanego na tle synkop przedziwnej muzyki Griega. Fjord zwęża się. Wchodzimy w przesmyk. Taniec żagli nabiera tempa. Każdy zwrot — każde przecięcie dziobem linii wiatru poprzedza głęboki ukłon ku zawietrznej. Chrząst bloków i szelst łopotu odmierzają takt. Wiatr gładzi żagle — dziób ostry tnie połyskliwy błękit fal. Ogorzała dłoń sternika zaciska się na rumplu, mocna i niezawodna. Krótka komenda — fok — szoty luz, — ułamek chwili — stop i jacht gna dalej ku słońcu, na święto po radość. — Ta radość wypełnia cały fiord. Szumią sosny na szkerach, niesie ją woda w drzazgach iskrzących od blasków. Jest w żaglach i burtach jachtów, jest w rozwianych, złocistych włosach ślicznej Ingerd, a może Birgit, która prowadzi swój jacht burta w burtę z „Nike“ i uśmiecha się. W ten uśmiech zamknąć można całe piękno Szwecji, taki jest szczerzy, jasny i pogodny.

Z za rozrzuconych szeregami szker, widać Kanholmsfiord, szeroła kilka mil, kwadratowa tafla wody, teraz spokojna i prawie

pusta — to główny teren sandhamnskich zawodów. Dzisiejsze biegi widać ukończone, fiord o-pustoszał, odpoczywa przed jutrzejszym decydującym dniem, o statnim w sezonie — wyścigiem. Na fiordzie spokój i blaski zachodu — na farwaterze gwar. W kolumny żagli, z którymi już kilka godzin płyniemy, wpadają coraz częściej motorowe łodzie. Wachlarze spienionych kilwatrów zmiatają liljowy nalot przedwieczornych godzin. Fantazja i szybkość z jaką pędzą przez ciżbę jachtów — zachwyca.

Julek siedzi z Andrzejem w kokpicie i nie wie już, w którą stronę patrzeć. Pierwszy raz jest na tych wodach i zachwyty zamyka mu oczy. W tem o metr od burty przelatuje potężna wyścigowa łódź. Błękitny fiński krzyż na rufie aż klaszcze od pędu. Przez ryk motoru dobiega gromkie: „Na zdrowie“! i ręka z pełną szklanką podnosi ku nam toast. Czysta zakrapiana nawet Finów po polsku nauczyć potrafi.

Mijamy uflagowany Telegrafholmen. — Sandhamn! — upragniony czarowny, już nie Mekka, ale sam kamień Proroka obłożony w świąteczne dni.

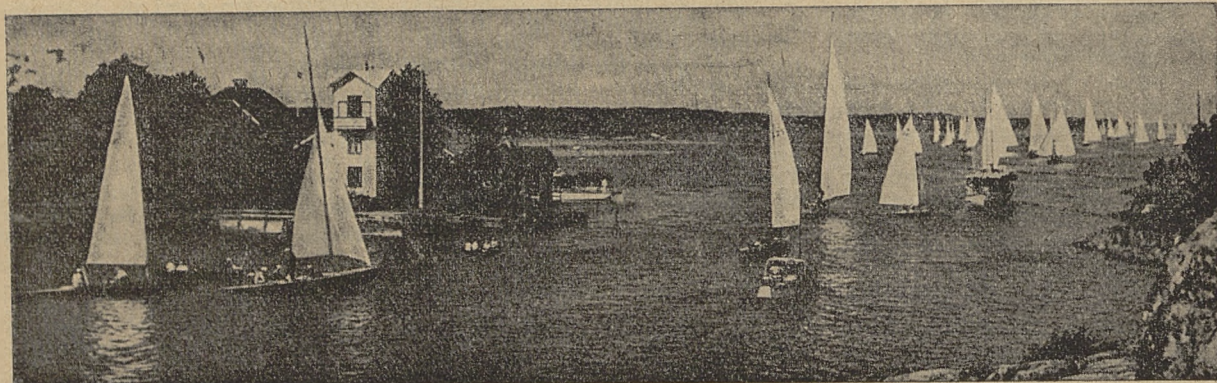
— No nie, daj spokój — Leszek, gdzie my staniemy? denerwuje się Bull, klarując rufową kotwicę, toż tu naprawdę i szpilki nie wetkniesz.

Burta przy burcie, jeden przy drugim, odbijaczami tylko odgrdzone stoją wspaniałe R — boty, Skargördkryszary różnych kalibrów, Starboty, — jest ich wiele, może dwieście, może trzysta, nie wiem — wieczorem będziemy liczyć. Teraz szukam miejsca na wypoczynek dla „Nike“, która tak pięknie dziś pracowała. Dziw, że w tym rozgardzaju i mrowiu, manewrujących jachtów nikt niko-

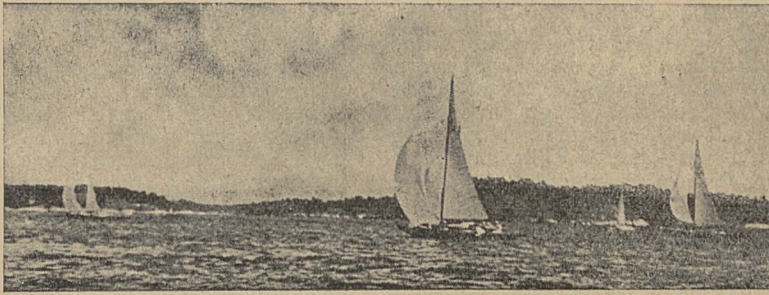


Zwycięzca regat

mu burty nie odrapuje, zwroty robi się o metr od rufy innego statku i wszystko musi się udać. Bo jakżeż — „Camarade marinero jestem“ — woła bosman i ciągnie szoty grota aż pokład jęczy. Jakiś dziwny beztroski, zawadjacki humor panuje na „Nike“. Każdemu oczy się śmieją i prawie bez komendy wszystko idzie klar. Teczek mówi, że to ta Szwedka, ta uśmiechnięta, złoto-włosa... nie bracie, to winne Sandhamn i nasze szczęście, że dziś właśnie tu jesteśmy wśród takiej masy najwyższej miary żeglarzy.



...Ciągna w kluczach i szeregach — blaskiem płócien rozjaśniają słoneczne popołudnie



„balony“ podczas regat

Czerwień zachodu stubarwi się flagami gali, rozpiętej w gęstwinie masztów. Defilujemy wzdłuż portu salutując żeglarstwo szwedzkie poraz pierwszy przez nas w takim skupieniu widziane.

Na drugiej stronie zatoki, na przeciw domu klubowego K. S. S. S. stoi długi rząd jachtów turystycznych. Cała galerja bander: amerykańskie, fińskie, francuskie, Danji, Estonji, Norwegji... Tam między nimi rzucamy kotwicę. — 50 metrów łańcucha wędruje za burtę, choć rufa „Nike“ dotyka prawie skały. Cumujemy ją liną do klamry, specjalnie w tym celu umocowanej w granicie i do roboty. Żagle, fały, szoty — złożone, zbuchtowane, zwinięte — pokład lśni. „Nike“ jest jedynym polskim jachtem w Sandhamn, więc musi być piękna.

Słońce jak tarcza miedzianozłota wysyła ostatnie promienie nad krwistą linją horyzontu. Na jachtach ruch. Wszyscy biegną do bander i zastygają w oczekiwaniu. Z pod masztów flagowych na Telegrafholmen dają znak. Huk armatniego wystrzału i — ze wszystkich masztów równocześnie jak długi port i szeroki opadają flagi i falująca wszystkimi kolorami tęczy gala. Dzień zakończony. — Piękny dzień — poprawia Bull.

Port zapłonął tysiącem ogni. Melodja naddunajskiego walca biegnie po wodzie szeroka, powiewna, wesoła, uderza o skały i wzbija się w górę całym akordem radosnej beztroski. W „Klubhausie“ bal. Byliśmy tam przed wieczorem, aby złożyć wizytę i zapisać przybycie „Nike“ w księdze gości. Szwecja zwalczyła kryzys — powraca do prosperity. To nie jest kaczka dziennikarska, wskaźnik produkcji stale ku górze biegnący, wpłynął i musiał wpłynąć na przepych zawodów sandhamnskich, wyrażony choćby tylko w cyfrze 32 regatowych jachtów, wybudowanych w 1935 r. na ogólną liczbę 203 biorących udział w tym święcie żeglarskim, największym w północnych stronach Bałtyku.

Słoneczny, niedzielny ranek ożywił mały port. Od wczesnych godzin hydroplany, małe parowce komunikacyjne, potężne motorówki zwoziły gości. Kto żył pod-

nosił żagle i w lekkim südostowym wietrze spływał na Kanholmsfiord. Ciągnęły małe, smukłe i ostre jak noże „Szergardkrisary“ a mahoń ich burt odcinał się ciemną plamą na połyskującej wodzie farwatu. Ciągnęły kolorowe „Starboty“ niektóre malowane w reklamowe barwy wielkich towarzystw handlowych. Spływały, często pod jednym tylko sztągłem, nieskazitelne w linjach jachty międzynarodowej klasy „R“. Szły i szły. W nieskończoność rozwinięte szeregi zwinnych regatowych łodzi i wielkie potężne kutry i kecze z dalekich stron, tworzyły jeden niezmierny, poza widnokrąg sięgający rój białych skrzydeł. Zapatrzeni — całą duszą żeglarską wrośnięci w ten obraz jedyny, staliśmy na wysokiej skale nadbrzeżnej i myśli nasze biegly daleko ku zielonym wodom zatoki, ku piaskom złotym i uśmiechniętej nadziei, że już niedługo może czas dzieli żeglarską młodzież Polski od przeżywania takiego wyrazu białych skrzydeł na szlakach naszych wód. To będzie znak dobrobytu naszego Państwa i znak tryumfu tych, co morze Polsce wywalczyli i morskim chcą uczynić Naród Polski. Bo trzeba wiedzieć, że rozkwit jachtingu morskich potęg świata nie jest wynikiem przypadkowych okoliczności, ale ma swe głębokie podłoże w światopoglądzie tych narodów, które morze umiały pokonać i zaprzęć do pracy nad ich rozwojem. Patrząc na żagle, na całe falangi jachtów ciągnących w słońcu na Kanholmsfiord zrozumiałem dokładnie słyszane kiedyś w Stock-

holmie zdanie, że „rederei i fischeri“ stworzyły bogactwo Szwecji.

— Musimy wracać, — trzeba jeszcze natankować benzyny — przypomniał Bull.

Zbiegamy szybko ze skały i w bąku wiosłujemy do „Nike“. Port jest już prawie pusty.

Przy stacji benzynowej zdarzył się zabawny incydent.

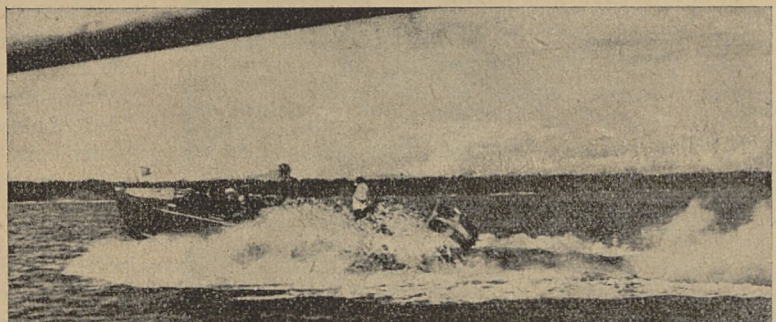
Julek — nasz gospodarz — załatwiając sprawę z benzyną przypomniał sobie, że i oliwy trzeba kupić, więc bardzo uprzejmie pyta Szweda: „Haben Sie fileicht Öl“. Szwed nie rozumiał dobrze po niemiecku, (Öl po szwedzku znaczy piwo) zrobił wielkie oczy.

„Nein, das kriegen Sie hier nicht — nein, — aber ich habe „fiskar“ fileicht...“

My w śmiech. Chcieć oliwy, żądać piwa, a dostać ofertę na rybę — to pech. A Julek miał tak komicznie zmartwioną minę. On wszystko zawsze musiał brać na serjo.

Regaty były w pełnym biegu, gdy wpłynęliśmy na Kanholmsfiord. Wspaniały start 30 jachtów jednej klasy, albo finische R-szóstek, czy R-ósemek zachwycały, nie napinały jednak naszych nerwów emocją, jak to się zwykle na zawodach sportowych dzieje. Zbyt mało znaleźmy zawodników i konstruktorów, aby przeżywać to, co liczni obserwatorzy z przyrośniętymi do oczu lornetkami, siedzący na skałach, czy w jachtach manewrujących po fiordzie. Dla nas był to tylko widok niezapomniany, i spełnienie marzeń od kilku lat nurtujących wyobraźnię. Lawirowaliśmy po fiordzie, to tu, to tam, chwytając „Leiką“ tryumfy i klęski nieznanym nam żeglarzy, którzy niekiedy wspaniale wprost prowadzili swe łodzie. Takim „meisterstykem“ sterowania było zwycięstwo jachtu „Refanut“ w klasie potężnych R-dziesiątek (około 130 m<sup>2</sup>), który na krótkim odcinku trasy, na którym trzeba było lawirować, uciekł swym konkurentom dobre pół mili tylko przez, rzeczywiście mistrzowskie, prowadzenie jachtu.

Szczęśliwy mieliśmy dzień, zaśluzoną i wspaniałą nagrodę za



... potężne motorówki zwoziły gości

przymusowy postój w Oskarshamn. Gdyby nie ta awaria, byłibyśmy już daleko, nie mogąc sprawdzić słuszości słów jednego z estońskich żeglarzy, który trzy lata temu, gdy pierwszy raz zawiąłem do Stockholmu opowiadał mi cuda o tych regatach.

Szczęście jakby zawzięło się na nas tego dnia. W czasie powrotu do portu zauważyliśmy w ciżbie jachtów wysokie maszty i szare spracowane żagle szkunera. „Temida I“ rozpoznał Teczek. Zrobił się ruch na „Nike“. Saluty, pozdrowienia — tuż za rufą „Temidy“ wykonaliśmy zwrot i przez dłuższy czas żeglowaaliśmy burta przy burcie, opowiadając sobie nawzajem przygody. Dwa polskie jachty, żeglujące tak jeden przy drugim, robiły widoczne wrażenie na Szwedach. Mijali nas blisko, serdecznie pozdrawiając. Każdy komu leży na sercu propaganda polskiego żeglarstwa zrozumie naszą radość. Dobre dwie mile żeglaliśmy tak razem i zawróciliśmy w kierunku Salthamu. Nie dojechaliliśmy, tam jednak, w Stockholmie czekała poczta i wiele spraw do załatwienia, jeszcze raz więc zrobiliśmy zwrot,

ruszając w ślad za Temidą. Motor w dodatku nie był w porządku i w poniedziałek przed wyruszeniem na Göta-Kanał chcieliśmy jeszcze raz go przejrzeć i ostatecznie naprawić. Noc chwyciła nas jeszcze kilka mil przed przejściem Vaxholmu. Z sektoru w sektor, pomiędzy groźnie w nocy wyglądające szkery i wąskie przesmyki lawirowaliśmy pod żaglami. Motor rozluźniony w pakunkach i przepuszczając oliwę zapuszczaliśmy tylko w miejscach, gdzie było już zbyt niebezpiecznie lawirować pod wiatr, ze względu na wielki ruch i ciemność. Koło Vaxholm dostał się mocniejszy wiatr; jak zwykle na szke-rach szkwałisty. Szybkość wzrosła, bieląc dokoła burt matowo-czarną wodę. Wpadaliśmy w pasy pełnej prawie czysty, żeglując wzdłuż prawej burty nurzał się w wodę, pod nagłym uderzeniem szkwału. Dziobowe i rufowe „oko“ dla obserwacji sektorów co chwila meldowały ich zmianę. Ciepło mi było na sterze. Przeżywalimy prawdziwie żeglarskie emocje pilotowej jazdy i gdyby nie to, że drogę tę znaleźliśmy już dobrze, na-

leżało raczej odłożyć ją do rana, czekając na kotwicy.

Kilka mil przed Stockholmem wiatr ustał prawie zupełnie. Na wysokich nabrzeżnych skałach, długiego fiordu migotały miliony ognie. Światłem reflektorów oblane potężne młyny biegly nam na spotkanie ścieląc się złotem swych odbić na gładkiej tafli wody. Skansem płonęło, — całe fontanny ognie sztucznych wzbijały się nad jego szczytem, — tysiące barw — błyskawice potężne i deszcz tęczowych kul koronowały ten wspaniały obraz nocy wielkiego miasta.

Bull nachylił się nad zapatrzonym Andrzejem i szepnął: „Widzisz jak nas witają“ — przez chwilę milczeliśmy. Bosman odwrócił się i takim samym cichym głosem, jakby nie chciał spłoszyć tych barw, tych blasków i ognie cudownych, wyszeptał:

— „Nie witają — braciszku, to nie, ale wspaniale kończą ten nasz dzisiejszy dzień“ i ruszył na bak klarować cumy. — Przed północą stanęliśmy na boi dobrze znanego nam portu K. S. S. S. w Biskopsudden.

*Leszek Wieleżyński*

## Jachtem „Swarożyc” do Szwecji.

# Z tamtej strony morza

Nim na wysokie maszty „Swarożyca“ wciągnęliśmy duże, białe czworokąty żagli, aby popłynąć na włoczęcę po szwedzkich portach, — trzeba było jeszcze pozatwierać szereg bardzo prozaicznych spraw. Przycumowani do mola gdyńskiego basenu rybackiego ładowaliśmy prowiant, naczynia kuchenne, naftę, spirytus, uzupełnialiśmy zapasowe części. Uparty kapuśniaczek przenikał wilgocią aż do kajut, kwasiał humory znużonej oczekiwaniem wyjazdu załogi, pracującej na pokładzie. Palce, czerwone od minjowego kitu, mozoliły się zalepianiem nieszczelnie dopasowanych szyb. Na dobitkę uczestnicy jakiejś wycieczki, zgromadzeni na molo, doprowadzali do pasji mnóstwem pytań:

— A co to za statek?

— Jacht.

— A do czego on służy? Do przewożenia pasażerów?..

— Nie, to przecież statek sportowy.

— Aha, to taki do regat. A ma on maszyny?

— Nie, porusza się na żaglach.

— A jak niema wiatru?

— No to stoi — mówi nasz bosman mocno zniecierpliwionym głosem.

— No, dobrze, a jak stoi na środku morza i przychodzi burza?..

— To jedzie.

— Ale przecież wiatru niema.

— Człowieku, przecież jak jest burza to jest wiatr!

— Aha, racja — mówi tamten po chwili namysłu.

I naprawdę nie macie maszyn? A to co za kominy? — rzuca podejrzliwie, wskazując na maszty.

— Powiedz mu, że mamy dwie maszyny i dwa kominy... krzycząc głośno z kajuty.

Jakże często zdarzają się podobni naiwne interpelacje. Zrazu doprowadzają pytanego do wściekłości, potem uczą go „zalewać głodne kawałki“, odgradzając z wolna, systematycznie nieufne stowrzenia z łądu, od ludzi, których licho wodzi po morzach.

Żegnani czerwonym zachodem słońca, łypiącego z za horyzontu krwawym okiem, opuszczamy wreszcie po dwudniowym postoju port gdyński.

Za nami, na tle rubinowego nieba, czarno odciła się koronka, dźwigów portowych i masztów statków, przycumowanych do nabrzeży. Przed nami wyblaskują blade latarnie cypla helskiego.

Zatoka przyjęła nas jęklivem zawrotem boi i krótką martwą falą, która wzrosła już na trawersie Helu, a na pełnym morzu zaczęła nami solidnie rzucać. Ociemniała noc zdaleka rozświetlały tylko blade światełka parowca, idącego wprost na nas. Nie zmieniamy kursu pewni, że nam jako statkowi żaglowemu pierwszy zjedzie z drogi. Bestja jednak, udając, iż nie widzi naszych pozycyjnych świateł dalej wali na nas. Przez moment wydaje się, że przetnie kurs przed dziobem, w ostatniej jednak chwili znów kieruje olbrzymie cielsko na nasz jacht. Robimy gwałtowny zwrot, wymijając potężny kadłub, który nagle pionową ścianą zatrzymał się z zastopowanymi maszynami.



Stara, dobrze znana, ale zawsze denerwująca historia. Jedno jest pewne: tam na statku, wgapiiony w kompas sternik, trzymając się raz podanego kursu, nie zwraca uwagi na to co dzieje się dokoła. „Oko“ zaś, znużone monotonnym czuwaniem, zasypia, dziwiąc się potem nieprzyjemnie, sygnałami małego białego jachciku, który gdzieś spod burty sapiącego parowca zawył niespodzianie na rożku alarmowym.

Po mdlącej od chybotów nocnej wachcie, jakże ciężko jest zejść do ciasnego dusznego forpiku, gdzie mieści się kambuz, kuchnia okrętowa. Ostra, drażniąca woń spirytusu, wstrętny odór nafty, zmieszany z zapachami prowiantów, wilgość, duchota i ciasnota, w której trzeba poruszać się zgiętym w kabląk, i najbardziej przykre — gotowanie na kopających „Primusach“ przy dużej fali, to najciemniejsza strona podróży na jachcie, gdzie trudno o luksusowe urządzenia kuchenne. Ale cóż to za żeglarz, który nie potrafi w najgorszych warunkach zgotować obiadu? Nie wystarczy umieć pracować na pokładzie. Podstawą życia jachtowego, siłą i dobrego samopoczucia załogi, co przecież jest najważniejsze, jest właśnie ta czarna, przyziemna robota w kambuzie, której można nie cierpieć, ale którą wykonać trzeba. Na szczęście dzięki pomysłowości naszej prowiantowej, już pierwszego dnia, zamiast dusić się w ciemnym forpiku, gotowaliśmy obiad na pokładzie, na spirytusowej kuchence. Smakowite zapachy odebrały chęć chorowania nawet najczęściej wyglądającym za burte.

Leniwe, słoneczne popołudnie zastaje nas w tym samym miejscu, w którym utkwiliśmy rankiem. Tak to już jest na morzu. Dniami całymi nie można odczepić się od lądu, który płacze się wokół jachtu, wykręcane bezwietrzną falą na wszystkie strony. Tak było z nami. Cały dzień nie schodziło nam z oczu piaszczyste wybrzeże Helu z wąską wstążeczką zieleni leśnej. Trzymało nas przy sobie, jakby przyciągając magnesem. Jeden za drugim przechodziliśmy obok nas statki, duże pękate czarno-czerwone transportowce, a biały „Swarożyc“, bezpieczny pod słoneczną strzechą promieni, smukłymi masztami oparł się o niebo, malowane ciepłym szafirem.

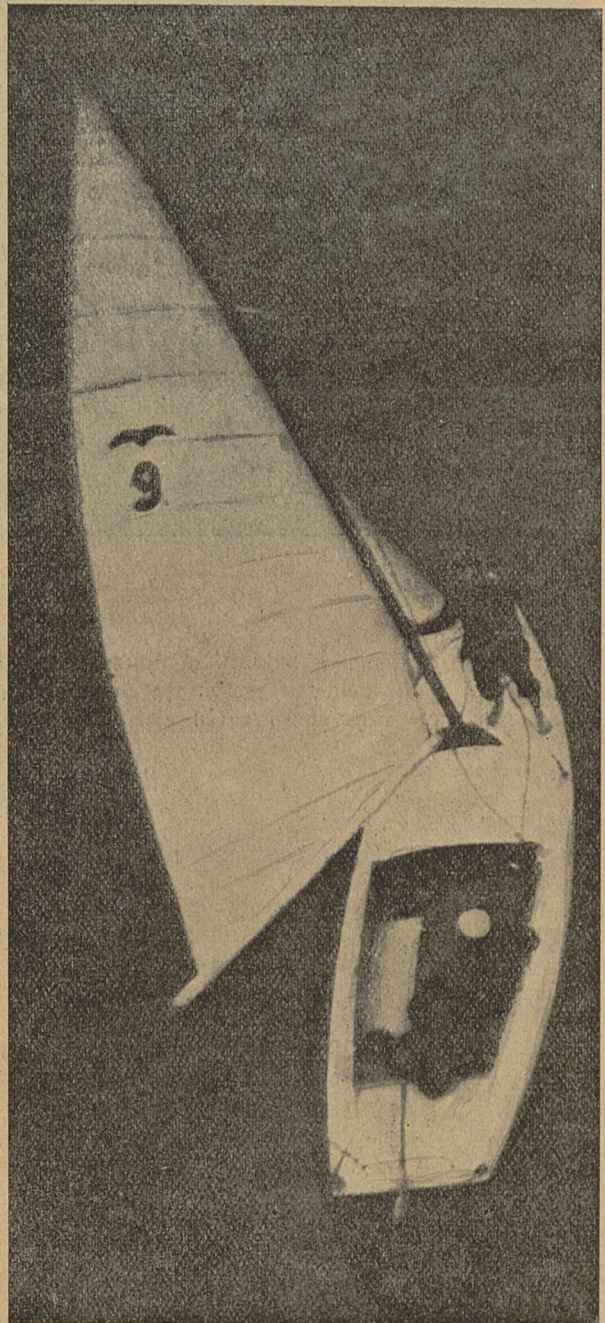
Gwiazdy złotymi ćwiekami podbiły granat nocy, rozdierany co chwilę jasnymi wyblaskami latarni z lądu. Wieczorna bryza wypełniła żagle świeżością oddechu i, nabrawszy siły, w ciągu nocy wyniosła nas aż na środek Bałtyku. Następnego dnia, odziany w połyskliwe srebro słońca, gorącą ciszą przytulił się do chłodnej zieleni morza. Sztil trzymał nas aż do zmroku w objęciach, dyszących żarem. Potem — znów cichy podmuch, zagubiony w wantach, załopotał lekko nieruchomymi żaglami, wydał je lekko, aż wreszcie tężejąc, wparł się w sztywne płótna, pochylając jacht nad szumiącą wodę.

Księżyc przystoził sobie ręką jedno oko i figlarnym różkiem kpi z sternika, wyrwanego z nagrzanej koi na psią wachtę. Wizja barkentyny, jawiąca się w liljowych oparach przedświt i rzadkie zjawisko „zielonego promienia“, strzelającego w niebo warkoczem szmaragdu wynagradza nam nocną służbę. Potem, zziębniętym, zmęczonym tak dobrze jest wyciągnąć się w zacisznej koi, zasypiając w rytmicznym opływie wody, szemrzającej chłupotem, tuż przy uchu za kilkunastoma milimetrami burt. Zawie-

szeni nad zieloną otchłanią w małym żaglowym stateczku, zdaleka od lądu i ludzi, czujemy się dziwnie bezpiecznie i błogo. Cóż może nas spotkać prócz piękna przeżyć: lenistwa włóczęgi, zwyciężania sił natury, a może... pięknej śmierci w szklistej głębi?

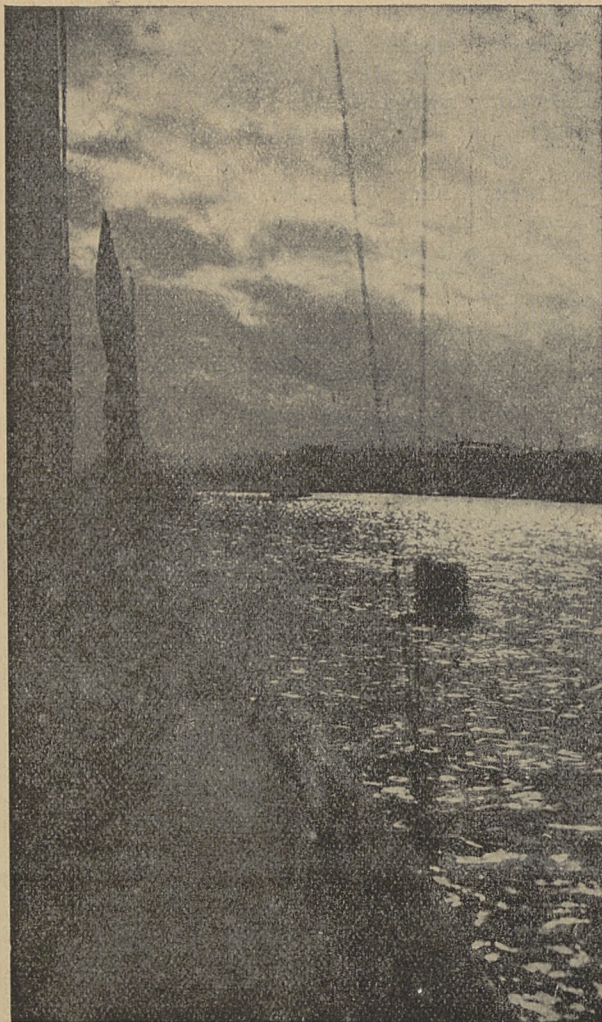
Życie jednak jest piękne. Zacięta walka z wiatrem, dmącym naprzeciw nam, z falami tryskającymi fontannami z pod dziobu wprawiają nas w zachwyt i emocję. Oto, czając się, nadbiega potworny zielony zwał. O kilka metrów przed dziobem łamie się, zakwitając na grzbiecie groźnym grzywaczem. Czy wyniesie nas, czy może przykryje, waląc się całym ciężarem na pokład?

Jacht powoli, nieudolnie wspina się, dźwiga ciężki kadłub na pochyłą płaszczyznę i nagle... grzy-



fot. A. Siemaszko

„Czajka“ harcercska



fol. A. Piątkowski

O zachodzie słońca

wiasty czub grzmoci z hukiem na pokład, zlewając wszystkich lodowatemi bryzgami. Po chwili na dobrze przyjętej przez sternika fali zjeżdżamy lekko

bokiem wdół, miękko opadając w zaciszną dolinę między dwiema goniącymi się falami. Jacht zapada się i gramoli na górę, ryje bukszprytem w pianie — płynąc wytrwale naprzód aż do celu.

Z lewej burty wyrastają małe, lilipucie domki Olandu, wiatraki, wieżyczki kościołów i wyniosłe latarnie. Jedna z nich prawie czarna podobna jest do średniowiecznej baszty, w której uwięziono księżniczkę. Raz poraz podchodzimy krótkimi halsami pod sam brzeg, to znów odpadamy daleko w morze by opłynąć wreszcie wyspę, zagradzającą wejście do spokojnej cieśniny kalmarskiej.

W pewnym momencie płynąc w jakimś farwaterze wytyczonym przez światła mijamy dojrzaną nagle przez kogoś czarną boję, której niema na mapie. Ocierając się prawie o nią, dostrzega się skroś ciemności, że to łódź rybacka.

Ukołysani łagodnymi przechyłami na fordewindzie, wpływamy wreszcie do ciasnego farwateru oskarshamskiego, odnajdując kolejno wiechy wyznaczające wejście. Tu właśnie przekonał się jak dobry jest sposób oznaczania mielizn, raf i skał zapomocą wysoko sterczących tyk i wiech. Nasze niskie czerwone i czarne boje, nie mówiąc o tem, że giną wśród fal, w ciemnościach są prawie niedostrzegalne. A noce na morzu bywają czarne. Oślepieniem blaskami świateł portowych jakże trudno w wąskim skalistym przejściu byłoby odnaleźć w czarnej smole nocy płasko przysiadłe na wodzie becзки. Tymczasem wysokie, smukłe tyki ostremi krechami odcinają się nieskończenie wyraźniej na tle promieni, biegnących od jasnego portu.

Nocne wejście, pełne co chwila wyrastających przeszkód w postaci groźnie czarnych skał, z szeregiem następujących szybko po sobie manewrów, które trzeba wykonać piorunem, emocjonuje wszystkich, ciekawych, co kryje gruba, nieprzepuszczalna zasłona ciemności.

Wreszcie podchodząc prostopadle do nabrzeża, robimy ostry zwrot i po chwili cumujemy się do kamiennych polerów Oskarshamnu.

Jesteśmy w kraju z tamtej strony morza.

*Wanda Karczevska*

## Z E Ś W I A T A

### SANDEFJORD WRACA DO DOMU

W połowie października wrócił do Norwegji p. Erling Tambs, właściciel jachtu Sandefjord, o którego niezwykłym wypadku pisaliśmy w ostatnim numerze „Szkwału“. Niezniechęcony przykrą przygodą jachtsmen norweski wracał do domu na swym jachcie, prowadzonym nawet przez tę samą załogę. Podróż z Newport odbyła się tym razem już bez przygód i jedynym przykrym incydentem było wyczerpanie się zapasów żywności, gdyż zbyt może ostrożni żeglarze bali się forsować jacht nadmierną ilością płótna i zużyli na przebycie Atlantyku aż pięćdziesiąt cztery dni.

Wypadek Sandefjorda, jak łatwo było przypuszczać, wzbudził wśród jachtsmenów zagranicznych duże zainteresowanie. Oto jeden z nich, p. David W. Robertson, zabierając głos na łamach angielskiego „Yachting Monthly“, twierdzi, że Sandefjord był zalany wodą od góry i zapewne położył się bardzo mocno, ale nie mógł wyrzucić koziółka, jak to pokazuje szkic E. Tambs'a. Gdyby tak było wistocie, twierdzi p. Robertson, pięciotonnowy balast pod podłogą kabiny nie pozostałby na swoim miejscu, uszkodził burty i pokład i spowodował zatopienie jachtu.

Przyczyną samego wypadku, według Robertsona, było jedynie nieumiejętne prowadzenie jachtu.

### NAOKOŁO ŚWIATA Z APARATEM FILMOWYM

Jeden ze szkockich jachtsmenów, mieszkaniec miasta Glasgow czyni przygotowania do podróży naokoło świata, której celem jest nakręcenie gigantycznego filmu morskiego. Wyprawa ma wyruszyć najbliższej wiosny, dotychczasowe zaś przy-

gotowania stanęły na poszukiwaniach jak najbardziej odpowiedniego do tego celu jachtu.

Miejmy nadzieję, że wyprawa dojdzie szczęśliwie do skutku i że za parę lat, robione przez nią zdjęcia ujrzymy i na naszych ekranach.

## NA ZIMOWE LEŻE

W ostatnich dniach października wszystkie jachtowe stocznie angielskie były gorączkowo zajęte stawianiem jachtów na ląd. Między innymi sławna klasa „J“ prawie w komplecie znalazła się na nabrzeżu stoczni Camper & Nicholson. Stoją tam już obok siebie Endeavour, Velsheda, Astra, Candida, a nawet amerykański gość Yankee, który, po swej niefortunnej przygodzie ze złamaniem masztu, nie mógł wracać do domu.

## LONDYŃSKA WYSTAWA MOTOROWO-MORSKA

W połowie października została, w wielkich salach wystawowych Olympia, w Londynie otwarta wystawa motorowo-morska.

Sekcja morska zajmuje w tym roku trzydzieści osiem stoisk jednak, wobec ogromu i różnorodności reszty wystawy, nie wygląda tak okazała, jakby się tego chciało. Zwłaszcza rzuca się w oczy stosunkowo mała ilość innowacji, tak licznych w sąsiadującej obok sekcji samochodowej.

Również ujemnie wpłynął na tę wystawę fakt, że była ona poprzedzona niedawno przez inną wystawę, o podobnym charakterze, poświęconą różnym gałęziom wyrobów inżynierskich, związanych z okrętownictwem. Odbiło się to w szczególności na prawie zupełnym braku w Olympii większych Dieseli okrętowych.

Natomiast lekkie i szybkie motory do mniejszych jednostek morskich, ślizgowców i bajbotów są reprezentowane bardzo licznie. Poza to na uwagę zasługują stoiska z instrumentami nawigacyjnymi najnowszych typów, wyposażenia wnętrza i pokładów, kuchenki gazowe i umywalki z ciepłą wodą i wreszcie najprzeróżniejsze materiały metalowe i drewniane, przydatne do konstrukcji jachtów.

## NOWY ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

W końcu października b.r. odbyło się w Portsmouth wielkie zebranie oficerów angielskiej marynarki wojennej pod przewodnictwem admirała J. F. Somerville, dyrektora wydziału personalnego Admiralicji, na którym uchwalono założenie nowego związku żeglarskiego pod nazwą: „Royal Naval Sailing Association“. Wybrano komitet organizacyjny i już przeszło 200 oficerów w służbie czynnej i w stanie spoczynku zgłosiło swoje kandydatury na członków nowego Związku, który jak łatwo przewidzieć, ma wszelkie dane pożytecznego rozwoju, zwłaszcza wobec poparcia, szeroko udzielanego mu przez Admiralicję.

Celem Związku jest popieranie żeglarstwa we wszystkich formach, a więc nie tylko żeglarstwa regatowego, lecz i bardziej demokratycznej turystyki. Praca ma być zakrojona na bardzo szeroką skalę, obejmując wszystkie porty krajowe i ko-

lonjalne z główną bazą operacyjną w Londynie. Faktem świadczącym o tem, że praca związku jest obliczona na tak modną obecnie „masowość“ są wyjątkowo niskie jak na angielskie stosunki, składki członkowskie, wynoszące zaledwie dziesięć szyllingów rocznie.

## WSPÓŁCZESNY „EMANUEL“

Niedawno wrócił do domu angielski samotny podróżnik morski komandor R. D. Graham, który odbył na swym siedmiotonowym jachcie „Emanuel“ wyprawę przez północny Atlantyk do Labradoru, wzdłuż jego brzegów ku południowi i przez Bermudy do portu St. John, skąd był wyruszył. Podróż jego ciekawa jest z tego względu, że jest chyba jedyną, która miała miejsce w okresie zimowym na morzach północnych.

Nazwę swego jachtu komandor Graham zapożyczył z historii. Był to statek korsarski, dowodzony przez sławnego Edwarda Davis, który wielokrotnie dał się we znaki Hiszpanom w końcu XVII wieku.

## TRZY KLASY

Nie wszystkim może wiadomo, że duże jachty regatowe są według przepisów międzynarodowych podzielone na trzy zasadnicze klasy „J“, „K“ oraz „L“. Jachty każdej z klas mogą stawać do zawodów tylko w swojej grupie a oprócz tego są im przyznawane warunki handicap'owe w zależności od wymiarów. I tak dla klasy „J“ jacht o wymiarach dopuszczalnie największych musi swemu najmniejszemu współzawodnikowi na trasie 30 mil dawać fory około 10 minut. To samo dotyczy klasy „K“. Najmniejsza klasa „L“ w identycznych warunkach ma dla swoich wymiarów rozpiętość czasu już około kwadransa.

Podział na klasy odbywa się w zależności od długości po linii wodnej, jak podano poniżej:

|     |       |      |    |    |       |
|-----|-------|------|----|----|-------|
| „J“ | od 76 | stóp | do | 65 | stóp. |
| „K“ | „     | 65   | „  | „  | 56    |
| „L“ | „     | 56   | „  | „  | 46    |

## DALSZE SZCZEGÓŁY REGAT NEWPORT BERGEN

Jak dowiadujemy się z ostatnich źródeł zwycięstwo w regatach Newport — Bergen odniósł jol Stormy Weather, a nie Vamarie, jak podawaliśmy poprzednio. Aczkolwiek ta ostatnia przebyła trasę w najkrótszym czasie, jednak ze względu na warunki handicap'owe, pozwalające Stormy Weather na 43 godzinne opóźnienie, jej czas o pięć zaledwie godzin gorszy wystarczył do uzyskania palmy pierwszeństwa.

Kecz Hamrah wycofał się z zawodów po kilku dniach. Przyczyną tego był naprawdę tragiczny wypadek. Gdy jacht walczył z silnym sztormowym wiatrem w pewnej chwili właściciel jego R. Russel Ames został zmyty falą za burtę. Pośpieszył mu natychmiast na ratunek starszy jego syn, świetny pływak, a w chwilę potem i młodszy, któremu nawet udało się spuścić szalupę. Lecz, czy to wskutek dużej fali, czy też utraty równowagi przy wyciąganiu tonących, łódź poszła pod wodę i wszyscy trzej zginęli w falach Atlantyku.

# JACHEM W PODRÓŻ OCEANICZNĄ

W najbliższym czasie wyrusza jachtem w daleką podróż morską, Aleksander Rybak, członek Oddziału Warszawskiego Akademickiego Związku Morskiego. Przewidywana trasa rejsu A. Rybaka prowadzić będzie: Afryka, Indje, Indochiny. Jacht „Phyan“, przeznaczony do tej dalekomorskiej wyprawy, został nabyty przez A. Rybaka w Bydgoszczy, skąd po odpowiednim remoncie, został przeprowadzony do Gdyni, celem otaklowania i kompletnego wyposażenia.

Jacht „Phyan“ posiada następujące wymiary: długość 12,50 m., szerokość 3 m., zanurzenie 1,70 m., powierzchnia żagla 120m<sup>2</sup>., wyporność 6 ton.

Jacht zaopatrzony jest w niezbędne urządzenia, konieczne do dalekiej podróży, przyrządy nawigacyjne oraz 5-cio lampowy aparat radjowy.

Charakter rejsu A. Rybaka jest nie tylko sportowy, ma on bowiem zamiar, jako student nauk orientalistycznych — badać możliwości polskiego eksportu na Wschodzie.

Wyprawie tej towarzyszyć będzie żeglarskie życzenie: — Dobrych wiatrów, jakie redakcja nasza składa — w imieniu wszystkich członków A. Z. M.

## K R O N I K A

### OBOZY BOJEROWE NA JEZ. NAROCZ

Zarząd Główny A. Z. M. po ukończeniu spraw związanych z likwidacją Obozów Żeglarskich w Jastarni przystąpił do przygotowywania Obozów Bojerowych na jeziorze Narocz.

Obozy te przewidziane są na okres ferij świąt Bożego Narodzenia. Organizacją Obozów zajął się oddział wileński A.Z.M.

Należy przewidywać, że ze względu na wielką atrakcyjność sportu żeglarskiego w zimie, Obozy Bojerowe na jez. Narocz zgromadzą wielką ilość amatorów. Informacyj udziela Zarząd Główny A.Z.M. w Warszawie.

### KONFERENCJA MŁODZIEŻOWA

W dniu 17.XI.1935 r. w Zarządzie Głównym L.M.K. odbyła się konferencja Przewodniczących Sekcyj dla spraw młodzieży przy poszczególnych okręgach. Przedmiotem całodziennych obrad były sprawy związane z dotychczasową działalnością Kół oraz programem prac i wychowania morskiego na najbliższy okres.

Przedłożone sprawozdania wykazują stały rozwój Kół Szkolnych L.M.K. w Polsce.

### ODDZIAŁ LWOWSKI A. Z. M.

Na wiosnę Oddział przeprowadził dwa kursy teoretyczne, które skupiły 86 uczestników. Wykłady podzielono na dwie części: pierwszą propagandową, traktującą o zagadnieniach ogólnych, związanych z polską polityką i gospodarką morską i drugą, ściśle fachową. Kursy ukończyło, zdając egzamin z wynikiem pomyślnym, 57 uczestników. Dla ułatwienia pracy szkoleniowej Oddział wydał skrypt kursu żeglarskiego, opracowa-

ny przez poszczególnych wykładowców. W maju i czerwcu br. przeprowadzono szkolenie praktyczne na stawie w Janowie, odległym od Lwowa 24 klm., dokąd przewożono uczestników specjalnie wynajętym autobusem. Szkolenie odbywało się na faborze częściowo własnym, częściowo zaś wypożyczonym w Oddz. Wiośl. Żegl. L. M. K. — Zarząd i członkowie Oddziału wzięli czynny udział w organizacji Święta Morza, wykonując projekt nalepki propagandowej, uczestnicząc w Komitecie organizacyjnym i w zbiórce ulicznej. W sezonie żeglarskim członkowie Oddziału uczestniczyli:

w obozach morskich A. Z. M. R. P. w Jastarni — w liczbie 31,

w obozie śródlądowym Oddz. Wil. A.Z.M. R. P. w Trokach — w liczbie 4,

na s/j. „Zawisza Czarny“ Z. H. P. do Londynu w liczbie 23,

na s/j. „Zawisza Czarny“ do Helsinek w liczbie 1,

na innych jachtach w liczbie 15.

Obecnie Zarząd Oddziału prowadzi żywą akcję propagandową na uczelniach w celu skupienia pod znakiem A.Z.M. R.P. nowozapisującej się młodzieży akademickiej. Ustalony został program pracy propagandowej i szkoleniowej, którego realizacja podawana będzie w miesięcznych kronikach Oddziału.

### ODDZIAŁ WARSZAWSKI A. Z. M.

Wszystkie wydziały Zarz. Oddz. Warszawskiego A.Z.M. rozpoczęły normalną pracę. Wydział handlu zagranicznego, kolonjalny — ustalił na najbliższy okres czasu szereg odczytów z zakresu danej dziedziny. W końcu listopada odbyło się Walne Zebranie, na którym wybrano nowy Zarząd.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY

Wydawca: LIGA MORSKA i KOLONJALNA

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-18. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł

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.