

# SZKWAŁ



ROK IV  
STYCZEŃ

NR. I  
1936 R.

6485

# OBÓZ BOJEROWY A. Z. M.



Sport łyżwiarski na Narocz  
Fot. Barbara Zielińska

Szkolenie żeglarzy w zimie  
na bojerach (jachtach lodo-



Sprawdzanie takelunku

terenów te zostaną wykorzystane. Narazie tylko ci nieliczni rozkoszują się tym cudownym sportem.

Uczestnicy przeszłorocznego obozu bojerowego A. Z. M. nie tylko przystosowali się do odrębnych warunków żeglarstwa w zimie, lecz wydoskonali się do tego stopnia że, na zakończenie obozu odbyły się regaty, do których stanęło kilka bojerów.

Powodzenie tego pierwszego obozu, i doskonałe warunki terenowe wpłynęły na powtórzenie również w tym roku obozów bojerowych.

Zarząd główny A. Z. M. organizuje obóz żeglarstwa na lodzie w tym sezonie w okresie od 3-16 stycznia 1936 roku.

Strona organizacyjna została powierzona Zarz. Oddz. A. Z. M. R. P. w Wilnie. Komendantem obozu został mianowany kol. Wł. Umiaśtowski.

Siedziba obozu mieścić się będzie w schronisku T-wa Przyj. jez. Narocz. (poczta Miadzioł, woj. Wileńskie, schronisko T-wa Przyj. jez. Narocz).

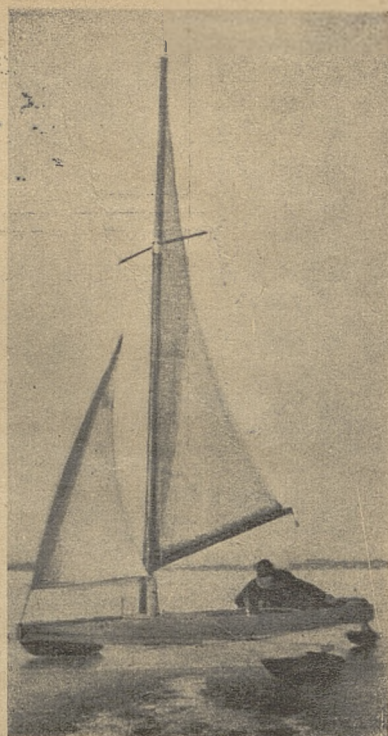
Obóz przewiduje uczestnictwo 40 do 45 członków.

Tabor żeglarski składać się będzie z 8 bojerów.

wych) rozpoczął A. Z. M. po raz pierwszy w przeszłym roku. Obozy urządzono na jeziorze Narocz, które ze względu na olbrzymi obszar doskonale nadaje się do tego rodzaju sportu.

Zarówno Narocz jak i cały szereg jezior wileńszczyzny przy rozpowszechnieniu w Polsce sportu żeglarskiego w zimie, byłyby najdoskonalszym do tego terenem. Przyczyniłoby się to niewątpliwie również i do ożywienia gospodarczego tego tak pięknego a tak zaniedbanego zakątka Rzeczypospolitej.

Być może, że w przyszłości



Fot. Tadeusz Szeper W ruchu

Obok kursu żeglarskiego prowadzony kurs będzie narciarski i łyżwiarski.

Całkowite utrzymanie (żywienie 4 razy na dzień) wraz z kosztami szkolenia (na bojerach, nartach i łyżwach) wynosić będzie po 40 zł. od osoby. Zniżki kolejowe, w wysokości 82% dzięki poparciu przez P. U. W. F. i P. W. są zapewnione.

Szczegółowych informacji udzielają Zarządy oddziałów A. Z. M. R. P.



Fot. Tadeusz Szeper

Bojery w przystani

# SZKWAŁ

Nr. 1

STYCZEŃ

1936

WSPÓŁPRACOWNIKOM, CZYTELNIKOM I SYMPATYKOM «SZKWAŁU»

 6485  
 III  
 CZYŚC.  
 4(1936)  
 ŻYCZENIA NOWOROCZNE SKŁADA

Biblioteka Jagiellońska



1003046772

REDAKCJA

 STANISŁAW PAWŁOWSKI  
 Prof. Uniw. Pozn.

## O STUDJA MORSKIE I KOLONJALNE

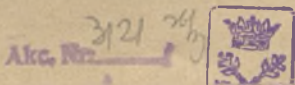
Gdy się przegląda spisy wykładów naszych szkół akademickich — uniwersytetów, politechnik i innych, dziwna przebija z nich obojętność dla spraw morskich i światowych zagadnień gospodarczych oraz do zagadnień kolonialnych. Prawie niema wykładów lub zajęć praktycznych, poświęconych tym zagadnieniom. Od czasu do czasu profesor geografii wypowie wykład o Bałtyku, profesor historii naświetli błędy naszej polityki morskiej z racji stosunków polsko-szwedzkich i na tem koniec.

Szkoły nasze akademickie są zamknięte w dość ciasnem kole zainteresowania swych głównych katedr. Brak im naogół szerszego, światowego powiewu. Nauka nasza, w wielu swych gałęziach jeszcze młoda, rozgląda się jakoby dopiero... Do tego trzeba jeszcze dodać brak środków na podróże naukowe i na badania w obcych krajach, w których to krajach prawie nas niema — ażeby zrozumieć, dlaczego uczelnie nasze, pomijając nauki niemające z zagadnieniami, o które nam chodzi, nic wspólnego — tak zanadto tkwią w sprawach można powiedzieć «domowych» i tak rzadko wychodzą na szerokie horyzonty światowe. Wszyscy czujemy, jak bardzo potrzebna jest w tej dziedzinie zmiana. Jeżeli mamy wychowywać społeczeństwo w kierunku zrozumienia morza oraz polityki morskiej i międzynarodowej, to muszą kadry przyszłych przewodników społeczeństwa przejść przeszko-

lenie w tej zaniedbanej dotąd dziedzinie. Niejedno jest na tem polu do zrobienia. Można naszym wykładowcom — przede wszystkim młodym docentom — którzy nie chodzą jeszcze utartymi drogami i mniej są skrępowani przepisami egzaminacyjnymi, aniżeli starzy profesorowie — zwrócić uwagę na następujące zagadnienia, wiążące się z morzem i ekspansją zamorską.

Na wydziale prawa sprawy morskie i kolonialne uwzględniać w pierwszym rzędzie może zarówno profesor prawa międzynarodowego, jak profesor prawa handlowego, a nawet profesor nauki o państwie. Prawo morskie mogłoby naprawdę zainteresować słuchaczy, podobnie jak kwestja różnych ustrojów, protektoratów, mandatów, sfer interesów i t. p. Szerokie pole otwiera się tu również przed historykiem gospodarczym, który na przykładach gospodarki morskiej, kolonialnej wielkich narodów Europy zachodniej, może oświetlić niejedno interesujące zagadnienie. To samo powiedzieć można o profesorze ekonomii czy statystyki. Wprawdzie dane z zakresu polityki ekonomicznej i statystyki własnego kraju są zawsze interesujące, ale dane te zostałyby o wiele bardziej uwypuklone, gdyby je przedstawić na tle stosunków światowych. Ileż kryje się w takim postępowaniu tematów dla seminarjów gospodarczych i dla poważnego badania naukowego.

Na wydziale lekarskim pożądane są od



czasu do czasu – a niema ich dotychczas – wykłady z zakresu chorób tropikalnych. Osobne wykłady geografii medycznej i medycyny kolonialnej przydałyby się każdemu lekarzowi, nie tylko temu, który do gorących krajów się wybiera.

Wydział humanistyczny uniwersytetów wiele dać może dla zagadnień morza i kolonii, uwzględniając historię państw i narodów morskich i kolonialnych i ich politykę morską. Zwłaszcza historia Anglii, jako ogarniającej nieomal cały świat, powinna być częstym tematem wykładów naszych historyków. W równej linii co do znaczenia postawić należy wykłady z etnografii i antropologii ludów egzotycznych, które mogą stanowić ważne ognisko zainteresowań uczącej się młodzieży. W związku z temi wykładami pozostają niewątpliwie studia języków obcych, zwłaszcza orientalnych i innych, potrzebnych każdemu, który myśli o szerszym świecie.

Z nauk, wykładanych na wydziale matematyczno-przyrodniczym, geografia zajmuje miejsce naczelne. Nie tylko daje, jako jedyna, geografję mórz i krajów pozaeuropejskich, ale stara się oświecić światowe zagadnienia gospodarcze i zagadnienia kolonialne, w geografii komunikacyjnej zaś usiłuje przedstawić postępujący szybko na przód rozwój wszelkiego rodzaju komunikacji i stopień opanowywania świata przez człowieka. Z pomocą geografii przyjąć mogą zarówno geografia roślin jak geografia zwierząt, o ile wykłady te obejmują całą kulę ziemską. Podobną rolę spełnić może astronomja, głównie w zakresie orientacji.

Geografia uważana być musi z wielu względów za naukę centralną, gdy chodzi o zagadnienia morskie i kolonialne. Niestety, nie może spełnić tych ważnych zadań, jakie na niej ciąży, głównie z tego powodu, ponieważ reprezentowana jest na uniwersytetach zazwyczaj przez jedną katedrę, co tak wyraźnie odbiega od stosunków, jakie spotykamy zagranicą.

Szkoły nasze politechniczne dają sporo wykładów w zakresie nauk i wiadomości praktycznych, mających związek z morzem, a więc głównie w zakresie budownictwa dróg i środków komunikacyjnych. Czy tu jednak nie przydałoby się większe ożywienie przez specjalne wykłady porównawcze z zakresu techniki w innych krajach? Czy

nie zajęłby uwagi słuchaczy wykład o budowie portów, wielkich kanałów morskich, o potężnych robotach regulacyjnych, osuszających i nawadniających w innych krajach? Wiadomości praktyczne powinny być jednak uzupełniane wiadomościami z zakresu geografii, a przede wszystkim geografii gospodarczej. Dziwić się naprawdę należy, że dotychczas żadna z naszych dwóch politechnik nie posiada katedry, tak ważnej dla przyszłego inżyniera, nauki, a to głównie ze względu na swój charakter syntetyczny, jaką jest geografia. A przecież nie brak wykładów geografii na politechnikach w Niemczech, w Szwajcarii i w innych krajach.

Wyższe szkoły handlowe już z natury rzeczy poświęcają nieco więcej uwagi polityce morskiej i krajom zamorskim. Dzieje się to nie tylko dzięki wykładom ekonomii i geografii gospodarczej, ale głównie dzięki nauce towaroznawstwa i nauce o handlu. Ogólne nastawienie szkół handlowych jest raczej światowe i nie dziw, że w szkołach tego typu może słuchacz najwięcej skorzystać w zakresie zagadnień, o których tu mowa.

Niemniej należy zauważyć, że nasze szkoły handlowe są raczej szkołami ekonomicznymi niż handlowymi. Dają duży zakres teoretycznej wiedzy ekonomicznej, nie dają natomiast praktycznych wiadomości w zakresie handlu, a zwłaszcza handlu morskiego i światowego. Z tego powodu zachodzi konieczna potrzeba stworzenia wyższej szkoły handlowej, któraby przede wszystkim przygotowywała do zawodów, związanych z handlem morskim. Miejsce na taką szkołę jest tylko w Gdyni. Gdynia, licząc przeszło 70 tysięcy mieszkańców i posiadając żywem tętnem, pulsujące życie gospodarcze, stanowiąc przytem wszystkim coraz lepiej rozwijające się ognisko życia kulturalnego na Pomorzu – nadaje się najzupełniej do tego, aby miała szkołę wyższą. Najbardziej zaś odpowiadałaby potrzebom naszego życia gospodarczego Wyższa Szkoła Handlu Morskiego względnie Zagranicznego, której wychowankowie wzięliby w swoje ręce nasz zamorski eksport i import i podejmowali się tych zadań naszego życia gospodarczego, które wypływają z zasadniczych założeń naszej polityki morskiej i kolonialnej.

# RZECZYWISTOŚĆ A NAJBLIŻSZE CELE

Gdyby ktoś chciał scharakteryzować zasadniczą ideę w świetle której dojrzewa do życia cała młodzież polska—znalazłby się w dość kłopotliwej sytuacji. Musiałby pisać tomy całe o różnokierunkowości zainteresowań, niepozwalających na wykreślenie jednej wypadkowej, mogącej dać właściwe oblicze ideowe młodzieży.

Młodzież obok pędzącego życia polskiego—stała jakby bezradna, zakłopotana. Wśród tej masy bezpostaciowej odzywa się czasem tylko głos pojedynczego malkontenta, malującego rzeczywistość na czarno, lub grupa rozindoczonych młodzików awanturuje się na uczelniach, zdobywając się na odruchy, mające jakoby rozstrzygnąć wielkie i trudne problemy życia polskiego.

Czy to ma cechować pierwsze pokolenie odrodzonej Polski?

Z pośród młodzieży, biorącej udział w życiu organizacyjnym należy wyodrębnić młodzież gimnazjalną i akademicką.

W chwili obecnej ruch społeczny młodzieży gimnazjalnej wyraża się przedewszystkiem za interesowaniem sprawami, reprezentowaniami na terenie szkolnym przez Ligę Morską i Kolonjalną i L. O. P. P., nie mówiąc o ściśle związanej z młodzieżą idei harcerskiej.

Dość potężna liczba uczniów, zrzeszonych w Kołach Szkolnych L. M. K. stanowi poważny argument, stwierdzający popularność hasła morskich wśród młodzieży szkolnej.

Suche liczby sprawozdawcze i fakty, przedstawione na ostatnim Zjeździe Przewodniczących Komisji dla Spraw Młodzieży przy poszczególnych Okręgach L. M. K. wykazały nie tylko rozrost liczbowy Kół Szkolnych L. M. K., lecz stwierdziły rozmach w pracy organizacyjnej, jaka się odbywa na poszczególnych terenach. Są takie Okręgi, gdzie niema szkoły, w której nie byłoby Koła Szkolnego Ligi, gdzie co najważniejsze praca wśród młodzieży odbywa się pod znakiem samodzielności.

Na terenie Delegatury Okręgu L.M.K. w Jarosławiu młodzież gimnazjalna stworzyła młodzieżowy komitet redakcyjny. W każdym miesiącu inna szkoła wydaje pismo, w którym młodzież porusza zagadnienia morskie, a nawet kolonjalne.

Wyżej wspomniany Zjazd, uwzględniając warunki pracy poszczególnych terenów, jak również te wszystkie czynniki, które często hamowały naturalny pęd rozwojowy, wytyczył zupełnie realne podstawy, na których oprzeć się dalsza praca. Niewątpliwie w niedługim czasie gęsta sieć licznych Kół Szkolnych pokryje obszar Rzeczypospolitej, a szeregi młodzieży, zdobywając świadectwo z ogólnego wykształcenia, będą mogły się wykazać również pewną sumą wiadomości z zakresu spraw morskich i kolonjalnych. Tembardziej,

że wespół z Ligą Morską i Kolonjalną pracując również w tym kierunku oficjalne czynniki oświatowe, wprowadzając do programu nauczania konieczność znajomości tej młodej dziedziny naszego życia.

Gorzej jest ze środowiskiem akademickim, gdzie narazie panuje zamęt.

Przerost i niezdrowa wybujałość życia organizacyjnego w świecie akademickim, zmusiła przed kilku laty Ministerstwo Oświaty do radykalnych reform.

Tylko, że reorganizacja poszła w jednym kierunku. Dążąc bowiem do odrodzenia akademickiego życia organizacyjnego, oczyszczenia go z nastrojów, objawiających się w skandalicznych awanturach, nie przeciwstawiono młodzieży idei, wyrażającej się nie we frazesach, lecz wyrastającej ze zdrowych potrzeb młodego społeczeństwa i interesów całego narodu. Bujny temperament młodych znalazłby ujście w twórczym kierunku, nie spalałby się w demagogicznej działalności polityczno-społecznej. Tej idei należało szukać tam, gdzie istnieje możliwość praktycznego zainteresowania młodzieży—zagadnieniami o szerokich, właściwych młodym, horyzontach.

Za udany eksperyment należy uważać w tym wypadku powstanie Akademickiego Związku Morskiego, gdzie młodzieży nie dzieli przekonania polityczne — lecz łączy jeden wspólny cel, jakim jest twórcza i planowa praca na morzu, prowadzona w imię odpowiedzialności za przyszłość Rzeczypospolitej—państwa morskiego.

Kilkuletni dorobek A.Z.M. może już dostatecznie potwierdzić potrzebę zrzeszenia jak największej ilości młodzieży akademickiej do pracy obejmującej swoim zasięgiem to wszystko, co charakteryzować będzie niedawne już lata, a co przejawia się obecnie w naszych dążeniach morskich i kolonjalnych.

Fakt, że A. Z. M. mimo, iż w pracy organizacyjnej potykać się musi o suche paragrafy i przepisy, nauczył pewną ilość swych członków żeglarsstwa, lub przygotował do życia społecznego w dziedzinie spraw morskich i kolonjalnych, lub też ułatwił innym możliwość odbywania praktyk zawodowych w poszczególnych instytucjach morskich—świadczy o nurtowaniu wśród młodzieży akademickiej tej idei o dalekich horyzontach i praktycznych założeniach, jaką w tej chwili reprezentuje A.Z.M.

Najbliższe cele, jakie w działalności postawił sobie A. Z. M. do zrealizowania, razem z Ligą Morską i Kolonjalną, streszczające się w dążeniu do zainteresowania realną pracą w dziedzinie spraw morskich i kolonjalnych jak największej ilości młodzieży akademickiej, muszą znaleźć właściwe poparcie tych wszystkich, którzy chcą widzieć w młodym pokoleniu godnych następców dorobku własnej żmudnej pracy społecznej.

Stanisław Zadrożny

## LINJE POLSKIEJ EKSPANSJI

## OD MORZA DO MORZA

Ekspansja nasza, idąca za pierwszych Piastów — jak wspominaliśmy już o tem — ku północnemu zachodowi, zdążyć zaczęła w kierunku wręcz przeciwnym z chwilą, gdy na tronie polskim zasiadła dynastia Jagiellonów. Zmienia się też zgruntu pierwotny twór piastowski: etnicznie i językowo jednolita Polska przekształca się odtąd na państwo różnorodnych i różnowerche. Wprawdzie rządząca warstwa narodu, szlachta, polonizować się będzie szybko na ziemiach litewsko-ruskich, niemniej, przyjąwszy język polski i kulturę, nie wyzbędzie się przeto własnego, narodowego charakteru i lokalnego, regionalnego, patryjizmu a różnowerczość jej, bodaj przejściowa, pociągać będzie za sobą niejednokrotne konflikty. Polonizacja nie sięgnie przytem nigdy do warstw najniższych, chłopskich, które w czasach późniejszych stanowić będą o charakterze narodowym poszczególnych połaci dawnej Rzplitej. Wprawdzie chłop litewskiego połączy z chłopem polskim to samo wyznanie, ale urzędowy język W. Ks. Litewskiego, ruski, przetrwa w statucie litewskim, w metrykach i aktach niemal aż po schyłek Rzplitej a etniczna obcość Żmudzi umożliwi wyhodowanie upartej ku nam niechęci, jeśli nie nienawiści, jaka cechuje dziś republikę kowieńską. Ruś ukraińska stanowić będzie wprawdzie z nazwy część rozciągniętej ku południowemu wschodowi Małopolski, ale i tu obcość plemienna chłopów ruskich, podsycana obcością wyznaniową, doprowadzać będzie po wielokroć razy do tragicznych konfliktów. W wyniku ostatecznym wschodnia nasza ekspansja nie przyniosła tak do gruntu ogarniętych przez się obszarów, jak zdołała uczynić to ekspansja niemiecka, pod której wpływem na cmentarzyskach lechickiej Słowiańszczyzny połabskiej i nadodrzańskiej, na cmentarzyskach pogańskich Prusów, powstały nowe kraje zgruntu i do rdzenia niemieckie.

Chęć pilniła się dawniej, za czasów przedrozbiorowych Rzeczypospolitej, sięgającą «od morza do morza». W powiedzeniu tem wszakże nie było nic prócz samochwalstwa. Nie zdobyliśmy przecież nigdy wybrzeży m. Czarnego ani Krymu, od których dzieliły nas tragicznie niczyje Dzikie Pola. Na wody czarnomorskie nie wypływał nigdy żaden polski statek handlowy, ani tembardziej polska wojenna karawela. Wybrzeża Bałtyku, utracone przez nas za czasów Polski dzielnicowej, odzyskaliśmy wprawdzie, ale nie stało się to po wielkopomnem zwycięstwie grunwaldzkim i nie naszą mocną wolą. Stało się to dzięki pruskiemu Związkowi Jaszczurczemu, po trzydziestoletniej, zakończonej pokojem toruńskim wojnie, przyczem szczegółem znamiennym będzie, iż zatraciła się starodawna, polska na-

zwa Pomorza, gdy «do królestwa polskiego wcielone zostały z powrotem kraje pruskie». Prusy Królewskie objęły wprawdzie dawną ziemię pomorską i biskupią Warmię, ale pozyskały one samorząd w dziedzinie ustawodawstwa, sądownictwa i administracji, urzędnikami autonomicznymi być mogli jedynie obywatele pruscy, a językiem obrad sejmowych przez stulecie — pod rządami polskimi — był język niemiecki. Nie wcieliliśmy też w czyn postanowienia, iż Zakon Krzyżowy składać się będzie w połowie tylko z Niemców a w połowie z Polaków, zgodziliśmy się następnie na powstanie lennego świeckiego księstwa niemieckiego na ziemiach zakonnych, które grodziły nam dostęp do rozleglejszych wybrzeży Bałtyku; wreszcie wyposażyliśmy w rozległy samorząd ziemie kawalerów mieczowych, gdy te oddały się pod opiekę państwa polskiego. Granica morską Polski rozciągnęła się wówczas od niemieckiej dziś Słupi do estońskiej Parnawy, mierząc półtora tysiąca kilometrów, ale całe owo nieomal wybrzeże bałtyckie było we władztwie niezawsze wiernych lenników polskich, a jedynym portem — obok innych, nic nie znaczących — był Gdańsk, zniemczony do szpiku kości po krwawej rzezi w noc św. Dominika, Gdańsk, który ośmielał się ścinać tby kaprom królewskim i na szyderstwo je na murach miejskich zawieszać, a któremu my w odwet za to nie zdołaliśmy nigdy narzucić statutów Karnkowskiego.

Mieliśmy wprawdzie dalekowzrocznych polityków, mężów stanu, którzy przewidywali, iż «kto ma państwo morskie, a nie używa go albo je sobie da wydzierać, ten z wolnego niewolnikiem się stawa...» — aleśmy tych mądrych słów nie słuchali nigdy, nie utorowiliśmy sobie wyjścia na morze poprzez Gdańsk czy obok Gdańska, nie objęliśmy wód Bałtyku we władztwo bandery z szablą wzniesioną do cięcia. Kontentowaliśmy się spławianiem pszenicy i żyta, sosen masztowych i dębów do ujścia Wisły, by je następnie kupiec gdański odprzedawał w kraje zamorskie, bogacąc się na tem pośrednictwie jak żadne z miast portowych ówczesnej Europy. My na budowę armady morskiej nie mieliśmy wzamian za to nigdy dość grosza w skarbie.

I otóż rzut oka wstecz, w przeszłość, przekonywa nas, że stąd właśnie, z zaniedbań naszych nad Bałtykiem zrodził się upadek Rzeczypospolitej królewskiej.

Złożył się nań długi szereg przyczyn, których tu roztrząsać nie możemy, ale jedną z nich będzie niewątpliwie — brak własnej, narodowej dynastji, któraby odegrała w Polsce tę samą rolę, jaka we Francji przypadła Ka-

petyngom lub Hohenzollernom w państwie brandenbursko-pruskiem. Jagiellonowie nasi dążyli początkowo do stworzenia wielkiej federacji narodów od Bałtyku po Adrytyk; Batory zamierzał wyzwolić Bałkany z jarzma tureckiego, a myśl ta przewijać się będzie jeszcze później naprzemian z myślą Wazów o podboju czy unii z wielkim księstwem moskiewskiem. Wielkie to plany i szczytne; przejawia się w nich idea braterstwa ludów «wolnych z wolnymi», ale niema w nich myśli państwowej polskiej, takiej, któraby była odpowiednikiem «zbierania ziemi ruskiej» pod berłem carów moskiewskich, bo żaden z naszych monarchów po zgonie Kazimierza Wielkiego nie sięgnął ani po Śląsk, nim ten jeszcze nie zo-

stał niemczony; ani po rozleglejsze Pomorze szczecińskie, gdzie na pół wieku zaledwie przed zwycięstwem wiedeńskim wygasta – ze śmiercią Bogusława XIV – własna słowiańska dynastia; ani wreszcie po Prusy Książęce, choć był czas, że w połowie niemal były one polskie i choć burzyły się one, gdy król polski zrzekał się swej zwierzchności nad swym przeniewierczym lennikiem. Jedynym wśród tych monarchów wyjątkiem był król Jan III, ale na zdobycie Prus Książęcych – co podwakroć król podejmował – było już wówczas zapóźno: zaledwie król oczy zamknie, już właśnie tam, w państwie pruskiem, poczną kiełkować pierwsze plany rozbiórów Polski.

Stanisław Poraj

## GDYNIA SIĘ BUDUJE

Równolegle z portem, a raczej nieco w tyle, postępuje rozbudowa miasta portowego Gdyni.

Ważną i trudną rolę włożono na miasto – ma ono stanowić domostwo dla tych wszystkich, którzy tu przybyli i osiedlili się w związku z budową, rozbudową i pracą jedyne go portu Rzeczypospolitej.

Nie jest rzeczą łatwą i prostą pomieścić 80 tysięcy mieszkańców, do tej liczby bowiem dochodzi dzisiejsza ludność Gdyni.

Przy budowie miasta, od samego początku jego istnienia, popełniono szereg kardynalnych błędów, za które dziś Gdynia pokutuje i pokutować nadal będzie. Głównym z błędów jest zaniedbanie ujęcia inicjatywy budowy miasta w ręce przez czynniki do tego powołane. Jednocześnie z wykupywaniem gruntów pod budowę portu należało wykupić tereny pod budowę miasta i planowo przygotować program rozbudowy, zagospodarowując należycie tereny.

Wyniki tych błędów z jednej strony są widoczne dla wszystkich w postaci krzywych i wąskich nawet głównych ulic, z drugiej strony są twardym orzechem do zgryzienia dla Zarządu Miasta ze względu na trudności polityki terenowej.

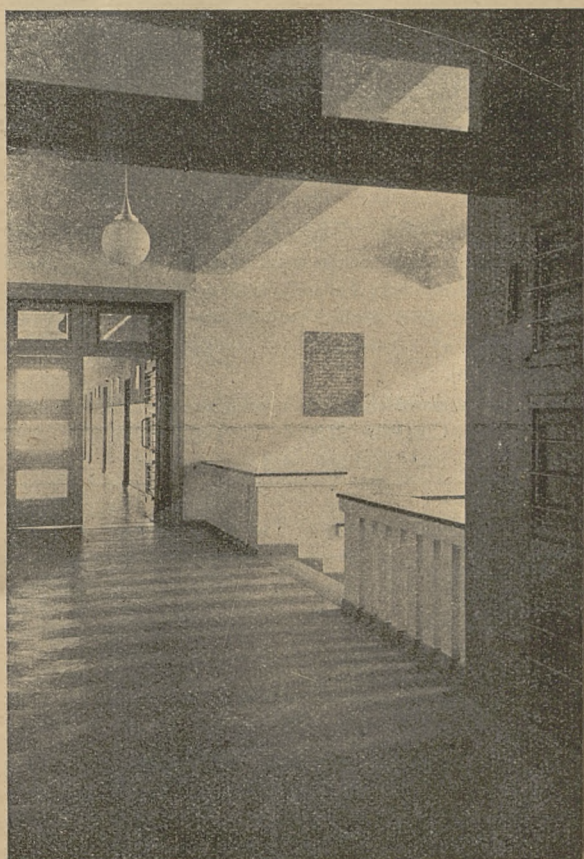
Plany rozbudowy Gdyni opracowywane były kilkakrotnie, niestety jednak w sposób niedostateczny. Obecnie plan szczegółowy rozbudowy wielkiej Gdyni, opracowywany w Komisarjacie Rządu w Gdyni, jest na ukończeniu.

Dzisiaj Gdynia składa się z kilku dzielnic, dawnych wiosek, które weszły w jej skład. Każda z tych dzielnic ma inny charakter zabudowania, stosownie do swego położenia i przeznaczenia. City stanowi tylko stara Gdynia, część Kamiennej Góry i Grabówki; peryferie stanowią dawne wioski: Oksywie, Chylonja, Cisowa, Mały Kack, Orłowo Morskie i część Kamiennej Góry stanowią dzielnice willowe; wreszcie powstały nowe dzielnice robotnicze, jak Obłuze, Witomino, część Grabówka i Chylonji.

Kleską Gdyni i poważną jej bolączką są baraki, spotykane we wszystkich, a szczególnie w robotniczych dzielnicach miasta. Są to domeczki, sklecone przeważnie z materiału drzewnego, niekiedy z cegły, a nawet wkopane w górę w kształcie ziemianki. Budowle podo-

bane powstają przeważnie bez zezwolenia władz, a materiał budowlany jest często pochodzenia nielegalnego. Domki te bardzo często są budowane na cudzych gruntach i w miarę powstających zatargów z właścicielami gruntów lub policją budowlaną, bez większych trudności są przenoszone z jednej dzielnicy miasta do drugiej.

Powodem powstawania tego rodzaju budownictwa jest brak odpowiedniej ilości tanich mieszkań dla licznej rzeszy robotniczej. Zmuszeni do znalezienia dachu



Fragment wnętrza Szkoły Morskiej

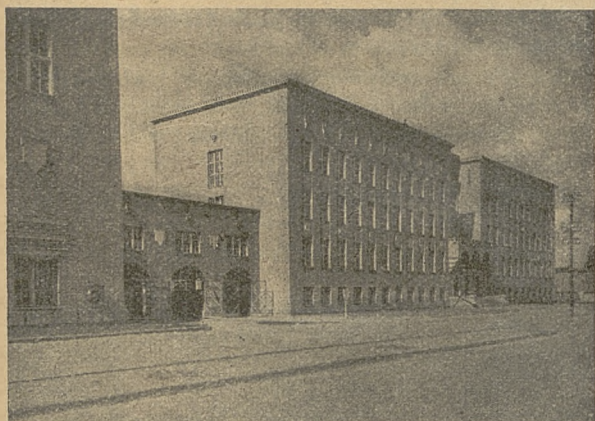
nad głową, budują własne lub wynajmują mieszkanie w barakach.

Liczba tych baraków jest duża, przekracza prawdopodobnie 3 tysiące.

Budownictwo właściwe rozwija się w Gdyni w tempie «gdynskim», przekraczającym tempo amerykańskie. Wpływa na to przede wszystkim konjunktura. Z jednej strony stosunkowo tania robocizna i materiał w porównaniu z latami przedkryzysowymi, z drugiej strony szybka amortyzacja domów czynszowych (od 5 do 7 lat).

Mimo, że najczęściej zaobserwowany okres budowy domów w Gdyni trwa nie dłużej jak dwa lata, spotyka się budowanie «na raty». W jednym roku kończy się parter, za czynsz otrzymany, w roku następnym buduje się piętro i t. d.

W budowie Gdyni uderza nie tylko tempo, lecz także pewne piękno architektoniczne. Nowopowstałe gmachy ozdabiają ulice swą formą i wykończeniem. Główne ulice Gdyni—Świętojańska wygląda dziś całkiem okazale. Domy o 5–6 kondygnacjach wznoszą się po obu stronach ulicy, a pustkiewia pomiędzy domami stopniowo zanikają.



...wznoszą się dziś wielopiętrowe kamienice

Ci, co nie widzieli Gdyni od paru lat, z trudem poznają miasto. Tam gdzie jeszcze kilka miesięcy temu dojrzałe kłosa żyta kołysały się w złocistym słońcu, wznoszą się dziś wielopiętrowe kamienice. Ciekawą częścią starej i jednocześnie nowej Gdyni jest ulica Starowiejska.

Rozwój budownictwa w Gdyni (bez terenów Orłowa Morskiego i Cisowej—działnic przyłączonych w r. 1935) przedstawia nam poniżej załączone cyfry:

Rok	liczba budynków	kubatura w 1000 m <sup>3</sup>	koszt budowy w 1000 zł.
1931	15	120	6.676
1932	132	227	11.250
1933	154	87	2.634
1934	228	190	5.263
3 kwartały 1935	217	175	3.672
Razem	746	799	29.495

Są to budynki wykończone. Należy zwrócić uwagę na dane z r. 1932, gdyż wysoka cyfra kubatury i kosztów budowy spowodowana została skutkiem budowy wielkich domów Z. U. S.; Kasy Emerytalnej P. K. P.

Dla całokształtu obrazu należałoby podać podobne dane dla budynków rozpoczętych:



Kościół na Grabówku

Rok	liczba budynków	kubatura w 1000 m <sup>3</sup>	koszt budowy w 1000 zł.
1932	166	176	6.787
1933	337	259	7.056
1934	318	376	10.114
3 kwartały 1935	453	539	18.312
Razem	1.274	1.350	42.259

Z obu załączonych tablic widzimy, że tempo rozbudowy Gdyni jest zaiste «gdynskie», szczególnie jeżeli chodzi o rok ostatni.

Nie mniej interesującą kwestią jest to, iż Gdynię budują młodzi inżynierowie. Ogółem w Gdyni pracuje ok. 40 architektów i tyleż inżynierów lądowców i wodnych. Z nich 80% — to wychowankowie polskich politechnik.—Dumni więc możemy być z tego, że Gdynię budują młodzi.

Bolesław Polkowski



Fot. J. Jarońska.

Widok z Kamiennej Góry

# praktyka żeglarka

## ŻEGLARSKI SPORT ZIMOWY

Żyjemy w czasach pełnych kultu dla sprawności fizycznej, silnych mięśni, harmonijnie wyrobionego ciała. Jesteśmy świadkami wzrastania tego kultu dla wszelkiego rodzaju sportu, gwarantującego tężyznę fizyczną, jako podstawę tężyzny moralnej.

Uznanie sportu, jako czynnika wychowania zdrowego pokolenia nowych ludzi, stało się jednoznaczne z rozłożeniem nad nim troskliwej opieki, zapewniającej jej rozwój, rozumiany w sensie upowszechnienia go, podniesienia jego stanu.

Jest już oczywistym faktem, że niektóre gałęzie sportu, dawniej zaniedbane, lub mało znane stały się bardzo popularne. Obok jednak tych wyniesionych łaskami rękami na tron królestwa sportowego, istnieją inne, opuszczone, zapomniane, mimo bezwzględnie większych wartości fizycznych i moralnych, jakie mogłyby wyrobić w swoich adeptach.

Do niedawna w Polsce tą upośledzoną gałęzią sportu było żeglarsstwo lodowe, znane i rozpowszechnione



Fot. Tadeusz Szefer.

Bojery przed startem

we wszystkich krajach nadbałtyckich, a najwyższej stojące w krajach Ameryki Północnej i Niemczech.

Właściwą formą żeglarsstwa na lodzie, poza jazdą na łyżwach i nartach przy pomocy żagla jest jachtling lodowy.

Ślizg, buoer (bojer), czy wreszcie jacht lodowy budowany są przystosowany jest do posuwania się na lodzie. Posiada on kadłub konstrukcji drewnianej, zaopatrzony w maszt i żagiel, ustawiony na trzech stalowych płozach. Dwie z nich, połączone ze sobą za pomocą t. zw. płozownicy, umieszczone są na przodzie, po obu stronach linii środkowej kadłuba, trzecia zaś, ruchoma, połączona z rumplem służy jako ster.

Pierwotnie bojery, budowane prymitywnie nie osiągały wielkich szybkości, wskutek nieskomplikowanych płóz, wywołujących tarcie i nieprzystosowanych żagli. Obecnie dzięki precyzyjnie wykonanemu podwoziu, żaglowi w kształcie bermudzkiego i aerodynamicznemu układowi — ślizg może rozwinąć szybkość 120 km na godzinę.

Ten niezwykle pęd, którego się nie osiągnie nigdy w żeglarskim wodnym, emocjonujące pokonywanie przeszkód w postaci przerębli, zasp śnieżnych i t. p., piękno terenów bojerowych — jest atrakcyjną stroną tego sportu, która wraz z jego taniością (cena bojera — ok. 180 zł.) powinna decydować o jego szybkim rozwoju.

W Polsce mimo wspaniałych terenów jezior Wileńszczyzny sport ten zaczyna dopiero kiełkować, wygrzebany z lamusa zapomnienia przez młode organizacje żeglarskie, głównie A. Z. M.

Do roku zeszłego w tej dziedzinie nie robiło się nic. Ubiegły sezon zimowy pokazał nam sfilmowane przez P. A. T. regaty ślizgów harcerskich na jeziorze Charzykowskim, ogłoszone jako pierwsze w Polsce, o prymat jednak ubiegać się one nie mogą. Już przed tem bowiem odbyły się zawody bojerowe, zorganizowane przez A. Z. M. na jeziorze Narocz w czasie trwania Powszechnego Kursu Żeglarskiego Lodowego.

Ten pierwszy obóz bojerowy A. Z. M. dowiódł, że zainteresowanie żeglarskim sportem zimowym jest duże. Okazało się, że trzeba było tylko poznać ludzi z nim, pchnąć go poprostu na szerszą widownię. Są-



Fot. Janina Jarosińska. Przystań Tow. Przyjaciół Naroczy

dząc z licznych zapowiedzi, A. Z. M. znajdzie już w roku bież., wielu naśladowców. W dalszym ciągu bojerzy będą chodziły po jeziorze Charzykowskim, in-



Fot. Tadeusz Szefer.

Ślad

ne kluby żeglarskie mają zamiar do celów uprawiania tego sportu wyzyskać jeziora Augustowskie.

Akademicki Zw. Morski, wychodząc z założenia, że terenem najbardziej odpowiednim dla rozwoju jachtingu lodowego wobec dużych szybkości—są tylko duże rozlewiska wybrał największe w Polsce jezioro — Narocz, obejmujące 82,5 km<sup>2</sup> powierzchni, i na niem ustanowił centrum wyszkolenia żeglarskiego.

Sezon sportów zimowych r. b. otwiera drugim obozem bojerowym, tak samo z siedzibą w Schronisku Towarzystwa Przyjaciół Naroczy, które uzyskał na czas trwania obozów, t. j. od 3—16 stycznia.

Jak w żeglarskim wodnym, zwłaszcza morskim tak i w lodowym, A. Z. M. nigdy nie wyrzeknie się zasady masowego charakteru szkolenia, będącej jedyną podstawą szybkiego rozwoju tego sportu w Polsce, a zarazem możliwością uprawiania go przez jaknajwiększą ilość młodzieży.

Na obóz przyjmuje się tyle osób, ile mieści schronisko t. j. ok 45. Należy ubolewać, że tylko tyle i spodziewać się, że w roku przyszłym liczba ta wzrośnie conajmniej w dwójnasób. Skądinąd ta ograniczona ilość miejsc pozwoli, wobec dużej frekwencji spośród członków A. Z. M., zakwalifikować jedynie najbardziej zdolnych żeglarzy, co pociągnie za sobą podniesienie ich wiedzy teoretycznej.

Przewidując dość wysoki stopień zaawansowania uczestników, Komenda Obozów opracowała ramowy program szkolenia, wychodząc ze słusznego założenia, iż tylko jaknajdalej posunięta planowość w organizacji, da możliwość podniesienia poziomu szkolenia do maksimum.

Wszyscy uczestnicy obozu podzieleni zostaną na dwie zasadnicze grupy, z których każda rozpada się na 8 załóg, po 3 osoby każda. Podział ten jest konieczny z tego względu, iż komenda będzie dysponowała 8—9 bojerami, z których każdy może zabrać 3 osobową załogę. W ten sposób gdy grupa pierwsza ćwiczyć będzie na bojerach—grupa druga będzie się zaprawiać w narciarstwie lub łyżwiarstwie.

Samo szkolenie na bojerach będzie obejmowało trzy zasadnicze etapy.

**Etap I (4 dni)**—a) pełne opanowanie kierowania bojerem przy różnych kursach do wiatru, wykonywania zwrotów, mijania przeszkód (przeręble, wiechy) oraz swobodne halśowanie; b) zapoznanie się z terenem podczas wyjazdów dziennych potem nocnych.

**Etap II (4 dni)**—uzyskiwanie maksymalnych szybkości przez branie udziału w regatach wewnętrznych,

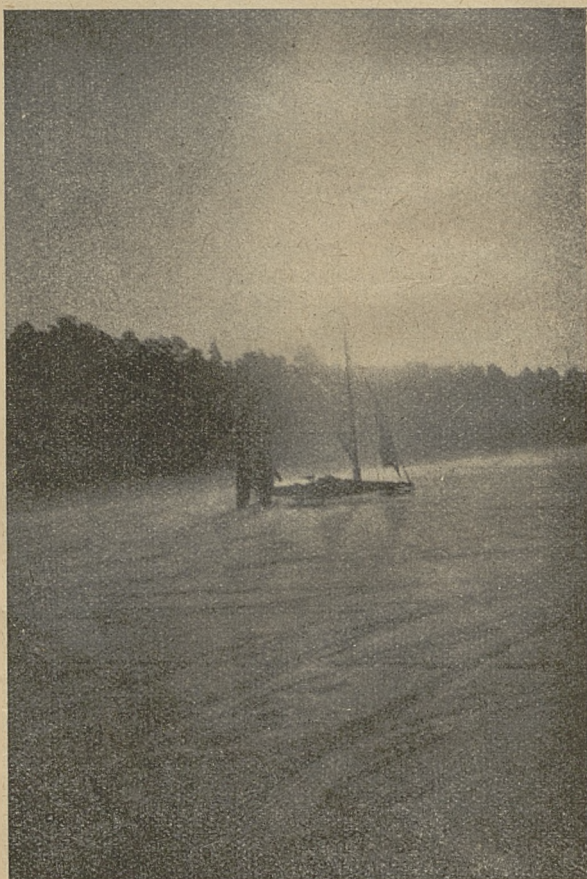
mających na celu zmuszenie uczestników do wykonywania zadań zgóry postawionych, z pokonywaniem trudności w terenie (np. przeprowadzanie bojerów przez rzeczkę Skieme, łączącą Narocz z jeziorem Miastro i t. p.).

**Etap III (4 dni)** — szkolenie w jeździe zespołami (szyk torowy, czołowy i t. p.), w zmianach szyku z jednego w drugi, na dany sygnał z jednostki flagowej (np. z jazdy w szyku torowym na szyk czołowy), wykonywanie zwrotów w zespole, oraz branie udziału w regatach nocnych z trudniejszym programem, w regatach zespołowych, przyczem zwycięża ten zespół, którego suma czasu poszczególnych bojerów, potrzebna na przebycie określonej trasy będzie mniejsza od sumy czasów drugiego zespołu.

Należy nadmienić, że przy realizowaniu trzeciego etapu szkolenia można napotkać na duże trudności, ze względu na duże szybkości z jaką posuwają się bojerzy. (Przy np. szybkości 100 km w jeździe w szyku torowym istnieje niebezpieczeństwo najechania i t. p. komplikacji).

W programie uwzględniono ponadto szkolenie specjalnej załogi na monotypie, używanym w regatach międzynarodowych, który będzie zbudowany według rysunków, po które A. Z. M. zwrócił się do Rygi, centrum zimowego żeglarstwa lodowego. Załoga ta udłaby się na regaty bojerów do Rygi.

Sport bojerowy to nie tylko zresztą zaprawa żeglarska—to przede wszystkim kształcenie i wyrabianie charakteru. Ciężkie warunki klimatyczne: niska temperatura, przekraczająca często 30°C poniżej 0°, silny lodowaty wicher, śnieżna pustynia, możliwość awarii, nagła cisza, łapiąca jacht na środku jeziora, kilometrami odległego od lądu, zabląkanie w nocy przy zawierusze śnieżnej—muszą wyrobić w uczestnikach oprowanie, wytrzymałość, zaradczość, słowem te wszystkie zalety, dla których rozwój sportu bojerowego, winien leżeć na sercu tym, których zadaniem jest czuwać nad wychowaniem młodego pokolenia.



Fot. J. Jarońska.

Na jeziorze Narocz

# ZŁAMANIE MASZTU

Dość często w praktyce żeglarskiej zdarza się, że maszt się łamie. Padając albo na pokład, albo do wody na stronę zawietrzną i wraz z całym lub podartym żaglem, bomem, ewentualnie także galem i całym szeregiem lin znajduje się na wodzie, przy naszej zawietrznej burcie. Pozostaną zawsze liny niezerwane (zawietrzne wanły szłagi), które przytrzymują maszt w pobliżu jachtu. Bardzo to dla nas korzystne, — bo jeżeli już nie szczątki masztu, to w każdym bądź razie żagiel, olinowanie, bom, okucia, przedstawiają dużą wartość, zwłaszcza w tak trudnej sytuacji. Tkwi w tym jednak i poważne niebezpieczeństwo: maszt miotany falami, łatwo wybiję nam dziurę w burcie, musimy go więc jak najprędzej «unieszkodliwić». Najprostszym, ale i najgorszym sposobem, to uwolnić się od niego, zrywając z nim połączenie.

Jest jednak cały szereg innych sposobów uratowania burty, nie pozbawiając się przy tem masztu. Gdy stan morza na to pozwala postaramy się najpierw zdjąć żagle, potem lżejsze drzewce wydostać na pokład, a wkońcu i sam maszt. Szalupa odda nam przytem znaczne usługi. Inaczej postąpimy, gdy morze jest silnie rozfalone. Wtedy postaramy się najpierw maszt wydostać na pokład, a to dla uniknięcia uszkodzenia burty, o czem była już mowa.

Gdyby nawet to okazało się niemożliwym — możemy maszt wraz z całą płataniną lin, płótna, i drzewc użyć jako dryklotwy, uwiązując to wszystko na długiej, a mocnej linie.

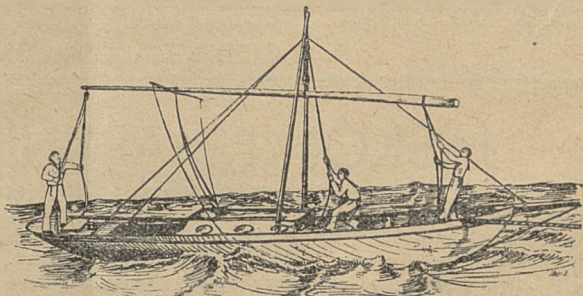
Celem wydobywania masztu na pokład przyciągamy go do burty jachtu stojącego na dryklotwie, tak, by top masztu był skierowany do rufy, a część złamana do dziobu (rys. 1). Popod masztem przyciągamy dwie lub trzy liny, których jeden koniec umocowujemy na pokładzie, drugi zaś podciągamy ręcznie, przy pomocy bloków i t. p. W pracy tej może nam dopomóc fala — będzie ona maszt rytmicznie podnosić i opuszczać — my zaś po każdym podniesieniu wybierzemy luz lin i niedopuszczymy do opuszczenia.

Gdy cały nasz dobytek z wody już wydobędziemy, musimy sobie sporządzić nowy — prowizoryczny maszt i odpowiednie do niego żagle, umożliwiające nam dotarcie do jakiegoś portu.

Sprawa jest dosyć prosta, gdy złamie się top masztu. Przenosimy wtedy całe olinowanie odpowiednio niżej, żagle zarefowujemy i możemy płynąć dalej. Inaczej sprawa się przedstawia gdy maszt się złamie u podstawy, albo co gorsza — rozleci się na kilka kawałków.

Pierwszym etapem naszej pracy będzie wtedy postawienie nowego masztu i założenie jego stałego olinowania. Zanim przystąpimy do roboty musimy sobie dokładnie zdać sprawę z tego co i w jakiej kolejności

będziemy robić. Najpierw więc wybierzemy najdłuższe i najmocniejsze drzewce z którego sporządzimy maszt. Następnie wyjmemy z gniazda część złamaną masztu, która tam pozostała i dopasujemy piętę nowego masztu do otworu w gnieździe. Teraz możemy przystąpić do sporządzenia olinowania stałego, a więc wan, szlagów, baksztagów i t. p. Wszystkie te liny, bloki z od-

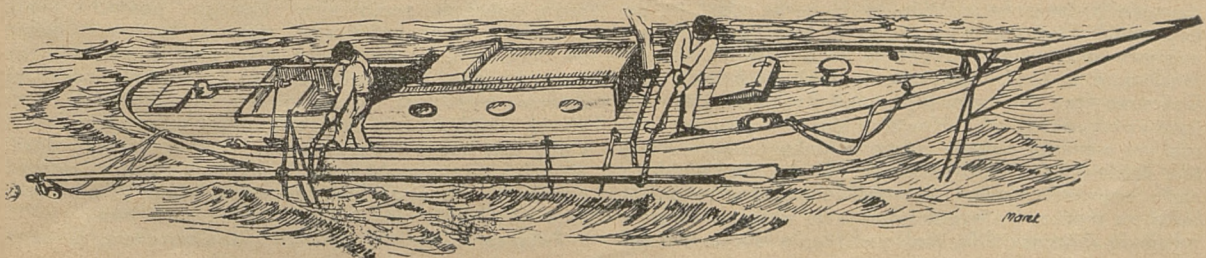


powiednimi falami, a ewentualnie także segarsy zakładamy na maszt przed jego postawieniem.

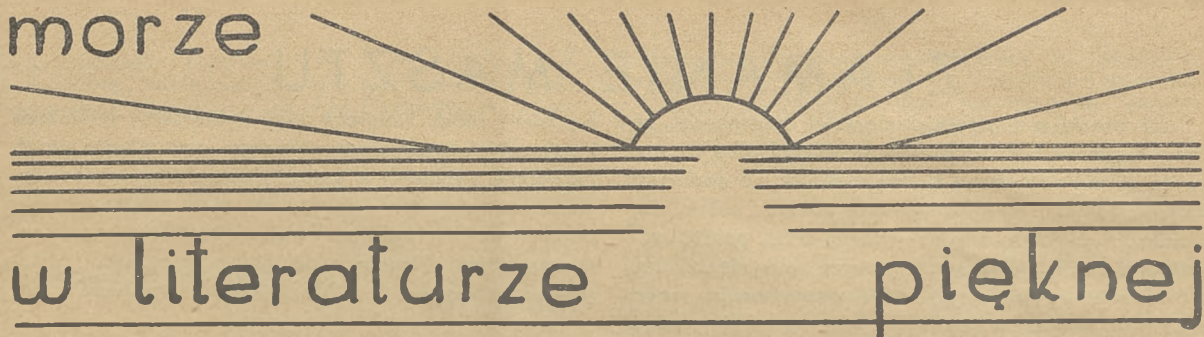
Dla postawienia masztu musimy zbudować pomocniczy kozioł (rys. 2 i 3). Im wyższy on będzie — tem łatwiej maszt postawić. Do budowy kozła użyjemy bomu, gaila, ułamanych części masztu i t. p. Drzewce te, które stanowią będą nogi kozła, związujemy u jednego końca, gdzie też umocujemy kluby (bloki), przy pomocy których podniesiemy maszt. Oprócz tego umocujemy tam gaje kozła — to jest liny, utrzymujące go w pozycji pionowej. Im dalej w kierunku do dziobu i rufy gaje te zamocujemy, tem pewniej kozioł stoi. Muszą one, a zwłaszcza gaja przednia, być dostatecznie mocne, by się w czasie roboty nie zerwały.

Kozioł ustawiamy nad otworem w pokładzie, w który chcemy maszt wprowadzić. Zależnie od wysokości kozła postąpimy tak jak to wskazuje rys. 2 lub 3. Jeżeli kozioł jest dostatecznie wysoki (rys. 2), umocowujemy kluby mniej więcej w środku ciężkości masztu, z lekką przewagą na top tak, że po podniesieniu masztu na odpowiednią wysokość, niewielka siła, działająca na jego piętę, doprowadzi go do położenia pionowego i wtedy osadzamy maszt w gnieździe. Gdy kozioł natomiast jest zbyt niski (rys. 3) układamy maszt tak, by piętą jego znajdowała się w pobliżu otworu w pokładzie. Linami utrzymujemy ją w tym położeniu, a klubami podnosimy go do pionu i osadzamy we właściwym mu miejscu. Następnie napinamy prowizorycznie jego olinowanie i rozbieramy kozioł. Teraz możemy przy pomocy odpowiednich lin ustawić maszt pionowo, zabić kliny w jarzmie, tak jak to było przy poprzednim maszcie — i maszt stoi.

Tadeusz Łempicki, Lwów



morze



w literaturze pięknej

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

## JASKÓŁKI MARYNISTYCZNEJ WIOSNY

Coś rusza się, coś zaczyna pulsować, sygnały są coraz bardziej częste i bardziej radosne. Oto książki o tematach morskich są wydawane chętnie nie tylko, jak dotychczas, przez L. M. K. i Gł. Księg. Wojsk., ale nawet zaczynają być poszukiwane i przez inne instytucje wydawnicze.

Tak się złożyło wesoło, że w ubiegłym miesiącu jakby się zmówiły: L. M. K. i «Książnica-Atlas», i «Nasza Księgarnia», i krakowska «Drukarnia Narodowa», każda wydając po jednej książce z dziedziny marynistycznej literatury pięknej. Są to: *Przygody Krzysztofa Arciszewskiego* i *Był bój pod Oliwą* Jerzego Bohdana Rychlińskiego, *Na morskich szanłach Rzplitej* Janusza Stępowskiego, oraz *Loreey* Jima Pokera.

Pierwszą książkę Rychlińskiego obszernie omówiliśmy już na łamach lutowego zeszytu *Szkwału*: na podstawie materiału, dawniej drukowanego przez autora w *Morzu*, *Kurjerze Warszawskim* i *Polsce Zbrojnej*. Podkreśliwszy wówczas niecodzienną u naszych pisarzy znajomość terminów marynarskich, jaką posiadał autor, — dalej: dobrze w swym egzotyzmie uchwycone tło, — szybki i zmienny, ekscytujący uwagę tok akcji — wreszcie piękny, miejscami aż koronkowy styl Rychlińskiego. Z tych względów nie będziemy już powtarzać tamtej recenzji, ograniczając się do paru zdań.

Jan Lorentowicz, recenzując *Przygody* przez radio (1.XII.35 — Co czytać?), podkreślił zwartość książki. Istotnie: wprawdzie nie jest to powieść, a cykl opowiadań, w sumie dających doskonały portret rycerskiego conquistadora, — ale w dość ciasnych ramach książki, liczącej niespełna 200 stron, trudno byłoby zamknąć całe życie Arciszewskiego z tą esencjonalną trafnością, jak uczynił to Rychliński w fragmentach od siebie oderwanych, a przecież hermetycznych.

Jedno tylko zastrzeżenie, którego nie mieliśmy przed wydaniem książki: trochę ją psuje ów rozdział, napisany wierszem (*pan Arciszewski w Brozylji*, no i kilka wstawk wierszem w innych miejscach). Rychliński ma do tego słabość: już w *Róży Korsarskiej* każdy rozdział poprzedzony był ilustracją poetycką, co jednak tam harmonizowało z całością, stanowiąc niejako preludjum, uchylające rąbka drażniącej tajemnicy, która dopiero potem miała się wyjaśnić. Tu zaś wiersz wyskakuje spoza strony tak niespodziewanie, że czytelnik, zaskoczony tą odmiennością i do niej nieprzygotowany, — mija wiersz jako streszczenie poprzedniej całości, które bez większych skrępowań można opuścić.

Druga książka tegoż autora, *Był bój pod Oliwą*, to opowiadanie dla młodzieży według wiernego opracowania historycznego Witolda Huberta. Jest to, po *Legendzie* Stępowskiego, druga już książka o tym pamiętnym dla polskiej floty boju ze Szwedami, w zwycięskim roku 1627. Do autentycznej akcji admirała Dykmana (czy Dickmanna?) wplótł Rychliński interesujące perypetje Jurka Hewela, który z czasem wyrósł na niemiennie autentycznego członka Komisji Okrętów Królewskich Władysława IV. Zanim się jednak to stało naprawdę, autor wyprowadził chłopca w rybackie łodzi na morze, by wypatrzył pozycję wrogich okrętów admirała Stjernskiölda, ten zaś łapie Jurka dla za-

sięgnięcia języka i... Nie, nie trzeba ujawniać dalszych losów siostrzeńca admirała Dykmana, równieśnicy bowiem chłopca, czytając tę książkę, mogliby stracić wiele z przyjemnej ekscytacji.

Akcja, interesująca i zgrabna, sprawia trochę zawodu w kulminacyjnym punkcie samego boju. W najwyższym, prawie denerwującym napięciu — niewiadomo ślaje się, jak tam było z tem zwycięstwem polskiej bandery: «Pelikan» wraz z trzema pozostałymi galeonami szwedzkimi uchodzi, a za nimi pognęły wszystkie lekkie nawy polskie... I co dalej?! — Co dalej?! — Zmęczony Grześ zasypia w koi Stjernskiölda i śni mu się proroczy sen: Gdynia przyszłości. Po tym niespodziewanym mistycyzmie można by Rychlińskiego poznać z zamkniętymi oczami: autor *Róży Korsarskiej*, *Mah-Jong* i prologu *Przygód Arciszewskiego* (proroctwa cyganki Zobejdy), wierny jest sobie nawet w opowiadaniu dla młodzieży.

Styl — jak zwykle u Rychlińskiego — wart podkreślenia: wypracowany i gładki, i aczkolwiek bardziej połoczysty i dla przeciętnego czytelnika łatwiejszy, niż w poprzednich utworach tego autora, to jednak może jeszcze trochę trudny dla młodzieży. Niewątpliwie musiał tu Rychliński zrezygnować z wielu ambicji, by dogodzić wiekowi czytelników — z pewną stratą dla swych możliwości pisarza o twórczości ciekawej.

Niemal jednocześnie z tą książką Rychlińskiego, ukazała się i Janusza Stępowskiego: *Na morskich szanłach Rzplitej*. Jest to, jak głosi podtytuł, *Kronika historyczna z 1635 roku — w 6 odstępach*, bodaj jedyny, obok Szaniawskiego *Żaglarza*, utwór sceniczny na tle morskiem, a napewno jedyny, jeśli chodzi o historię morza polskiego, i choćby tylko z tego względu — godny polecenia. Że posiada on niedające się zaprzeczyć walory sceniczne, niech świadczy fakt, że jeszcze jako słuchowisko radiowe, z którego został przerobiony, był nadawany kilkakrotnie.

Książka, poprzedzona obszernym wstępem o *Polskim morzu na tle epoki Władysława IV*, — w wielu miejscach przypomina inną książkę tego autora: wydając przed rokiem *Legendę o masztowej sośnie*, co jest zrozumiałe, gdy weźmie się pod uwagę, że obie książki traktują o tej samej epoce Polski morskiej. Od bitwy oliwskiej w *Legendzie* upłynęło zaledwie 8 lat do dyplomatycznej klęski Władysława IV, poniesionej *Na morskich szanłach*. Mimo tego podobieństwa, sceny z poetyckiej *Legendy*, powtórzone tutaj, nic nie tracą ze swej świeżości: przeciwnie, takiego pułkownika Lanckorońskiego wita się tym razem już jako staro, dobrego znajomego, którego postaci nigdy zawiele. Tam bohaterki starzec targował duszę ze Smętkiem, by wrócił mu flotę z Wismaru, — tu tak samo strzeże wydm piaszczystych i daremnie oczekuje powrotu zwycięskich okrętów. A kiedy Czarpscy i Łatkowie warcholstwem zniszczą zdobywcze plany króla, i gdy ten, zgorzkniały, zapomni o swym morskim strażnikowi, jak zapomniała cała Rzplita, — ociemniały starzec oczami ducha ujrzy białoczerwone bandery, powracające do Gdyni — wielkiej, wspaniałej, dzisiejszej.

Połączenie wieków tamtych z dzisiejszością, zręczne

i przekonywujące, podobne jak w *Legendzie*, lecz inne i bardziej sugestywne, bo powstanie portu gdyńskiego zostało umotywowane autentycznymi planami hetmana Koniecpolskiego, o czym jest mowa w sztuce Stępowskiego. Dlatego prorocze widzenie nieugiętego starca jest czemś, co musiało nastąpić, czego się widzieć spodziewał, i co go krzepi myślą, że tamte czasy morskiego niedbalstwa minęły bezpowrotnie.

W świat zupełnie inny, najidealniej oderwany od epoki, opisywanej przez Rychlińskiego i Stępowskiego, wprowadza swych czytelników Jim Poker: cyklem nowel *Loreley* czyli *Kobiety na morzu*.

Właściwie, nowelistyczne anegdoty tego typowego causera dobrego gatunku, jakim jest Poker, z powodzeniem mogłyby się dziać równie dobrze z arystokratycznym high-life'ie czy wśród cyganerii aktor-

skiej, jak dzieją się w sercach marynarzy. Autor jednak wybrał sobie właśnie to środowisko – białe ubranych oficerów Marynarki Wojennej, – które wybrał nie od dzisiaj, i które zna wybornie. Stąd marynistyczne cechy książki, doskonale w poarózy, przemilej do poduszki, zaopatrzonych we wszystkie akcesoria, jakie dać jej mógł dobry marynista, któremu nieobce są terminy nawigacyjne, i typy okrętów, i służba na nich, i tajemnicze sprawy ostatniej wojny morskiej, i sposób bycia oficerów.

Stąd też zalety książki: lekkiej, swobodnej, przystępnej, nieobarczonej balastem propagandowych tendencji, a mimo to niepostrzeżenie zaznajamiającej czytelnika z lądem z wieloma odcinkami życia na morzu.

Dinosaurus.

ZBIGNIEW JASIŃSKI

## MORZE DZIECIŃSTWA

Pieniło się chłopięcym zachwytem snów korsarskich,  
gdy rynsztokami ulic rwał stu golfstroemow nurt:  
stateczki papierowe, puszczane z małej garstki,  
radością młodą grzmiały salwami z obu burt.

Trudno nie wierzyć było swych ośmiu lat inkluzom:  
zachłanne myśli szarpał tajonych planów dryf—  
biegły ku wyspie przeczuć w ślad Robinsona Cruoe,  
salutowane srebrem oceanicznych grzyw.

Żaglowcem urojonym strzelista kwitła bajka,  
szumiąca egzotyzmem rozkołysanych złud  
w żegludze gorączkowej o kursie na Jamajkę,  
skąd szpada przygód dzwonił duch kapitana Blood.

Pęczniały dreszcze tęsknot, budzonych wciąż ukradkiem,  
ekspłodowały szeptem oszołomionych warg,  
kiedy się w pianie olśnień nurzały śpiewne statki  
i gdzie z ładunkiem marzeń skrzydlaty pędził bark.

— Kłamały fale, chwiejne w huraganowym wicherze,  
sennie równików ciszą, słoneczne drzeniem smug  
i utaiły drżąco, że morze — to prawdziwsze —  
jest treścią bajek tylko.

Kto to przewidzieć mógł?...

## NOTUJEMY

\* Jim Poker, po wydaniu czterestu już książek, przygotowuje do druku trzy dalsze tomy swej prozy: opowiadania morskie *Dwanaście przygód Brunona Dzimicza* oraz dwie powieści: *Zagadka Diany* i *Wyspa Kobiet*. Należy przygotować apetyt przede wszystkim na pierwszą z tych książek: Brunon Dzimicz bowiem — to pseudonim wytrawnego wilka morskiego, którego przygody są dziś już legendarne w całej flocie. Sympatyczny komandor, postrach nowomianowanych podporuczników, a wielki przyjaciel wszystkich prawdziwych marynarzy,

choćby najprostszymi, jest po prostu zdolnym publicystą, którego artykuły często czytujemy w jednej z poważnych gazet — i nowelistą, twórcą ciekawie przeżytych utworów, drukowanych pod pseudonimem, figurującym w projektowanej książce, Pokera.

\* Nad polskim morem. Tak nazywa się, będąca nadbałtyckimi impresjami, czeska książka Jaroslava Votruba'y, członka słowackiego związku artystów-malarzy w Bratysławie. Książka ta, poświęcona polskiemu morzu, przez autora odobiona została kilkoma artystycznymi rycinami z naszego wybrzeża. Poprzedzona po prostu słowem wstępnym w językach: polskim, słowac-

kim i francuskim, ukazała się nakładem *Slav-nske Rano* w Bratysławie.

\* Niestety, poezja marynistyczna nie może pochwalić się świeżą pozycją bibliograficzną, jaką jest *Skalista wyspa*, naiwniści, częstochowski poemat, twór Heleny Barthel-Weidenthal Chrzanowskiej. Oto próbki «Jadąc okrętem rybacy rzucili się na ratunek. A brat jej, wziął ją w swe ramiona; Otoczywszy kołem — trzęźwili i cucili». Kogo? Ramiona? «Kochał też i morze. — Ach! a ten przeniewierca!» i t. d. Przeniewierca to... morze. Szkoda miejsca na więcej przykładów, z których składa się cała książeczka. Tego rodzaju chwasty na niwie marynistyki należy niemiłosiernie tępić.



## NA PUSTYM STRĄDZIE

Strąd od Wielkiego Morza leżał pusty i daleki, bez śladu żywej istoty. Wczorajsza burza ubiła piasek w twardą, gładką płaskowinę, na której znaczyła się tylko przy brzegu delikatna koronka ząbkowanego rysunku. Fala chodziła tędy, a cofając się pozostawiała cieniutkie linie usypanych ziarenek piasku w kolejnych, leżących na sobie kręgach. Dalej znaczył się wyraźniejszy, ciemny pas naniesionych wodorostów. Dżuny wychylały się ponad dolinę strądu miękkim wydeciem, rzuciły nierówny, fioletowy cień na piasek. Pusto było, samotnie i dziko, jak przy stworzeniu świata.

Od małej zatoki, tuż za cyplem, zamykającego horyzont pobraża, szedł człowiek. Zdawał się jeszcze mniejszy, jeszcze bardziej czarny na tle nieogarnianej bieli pustyni piaszczystej i jeszcze bardziej nikły wobec ogromu morza, co huczało nieukożone i złe po wczorajszym szaleństwie. Człowiek biegł chyżo przed siebie, jakgdyby strach go przejmował przed znaczeniem śladami własnych stóp nieskalanych piasków, wymytych do czysta rytmem świętych wód. Człowiek zastaniał ręką oczy przed blaskiem wszystkowiedzącego słońca, które stało na wysokim niebie jako połęga trzecia między morzem a pustynią.

Ale zagnała ją krzątać się gorączkowo przy leżącej na strądzie łodzi, zepchnął ją wyrzutem tęgich bark na wodę i wpartszy wiosła w toń skierował się ku wystającym z fal pięciu palom. Łódź chybołała niesfornie na wzburzonem morzu, człowiek wychylił się nad burtę i chwytając jedną ręką za obrys końcówki żaka—drugą wyciągnął z kieszeni krótki nóż i kilku prędkimi cięciami poprzecinał siatkę. Teraz zaparł wiosła i wyrzucił na dno łodzi całą zawartość worka. Ryby plusnęły ciężko na deski, zamłynkowały w powietrzu brunatne węgorze i kilka grubych szczupaków. Człowiek rzucił okiem za siebie. Na białej pustyni strądowej nie było nikogo.

Łódź zaczęła się znów na fali. Człowiek szybkimi uderzeniami wiosła pomknął dalej wzdłuż brzegu i przybliżył się do drugiej grupy pali od zastawionych opodał żaków. I znów poprzecinał jadro i znów wybrał rybę z worka. W ten sposób objechał kolejno sześć węgierzy, a łódź ociążała mu pokazną zdobyczą. Omiótł więc wylężonym wzrokiem przestrzeń dookoła. Pustkowie odpowiedziało mu ciszą głuchą, osam-

otnioną. Na dalekich, twardo ubitych piaskach nie było żywej istoty.

Łódź oddaliła się teraz aż poza ostatnią zatoczkę. W jasnym, przeźroczystym powietrzu widać było jak przybiła do brzegu, punkcik niewyraźny. Potem można było jeszcze zobaczyć drobny zarys człowieka, który, uginając się pod ciężarem, pełził gdzieś pod dżuny i przepadł w kępach porastającego wzgórza jałowca.

Strąd od Wielkiego Morza leżał znów pusty i cichy. Tylko na twardym piasku znać teraz było ślady wielkich, ciężkich stóp.

Gdy o zmierzchu Jan Widbroć Drugi wybrał się ze wsi na swoją toń, aby zajrzeć do zastawionych żaków, zauważył przedewszystkiem, że nie było jego boetu na zwykłym miejscu. Po długiej wędrówce wzdłuż brzegu znalazł najpierw porzucone remy, a potem i łódź także z rufą zalaną przez wodę. Chwyciło go złe przecucie. A kiedy wyczerpawszy wodę szupką jął objeżdżać kolejno żaki, rozpacz zamknęła mu usta, oczy rozwarła szeroko zrozumieniem klęski. Jan Widbroć Drugi stracił cały majątek.

Wolnym, ciężkim krokiem powrócił do wioski. Nie spoznał nawet za siebie na zachodzące zorze, nie słyszał smutnej pieśni fal, które teraz uciszyły się już na odwieczny szumiały sennie, tęskliwie.

Jan Widbroć Drugi zamknął się w swojej hecy i nie chciał widzieć nikogo. Z początku nie zwrócono na to uwagi. Na drugi dzień jednakże rozeszła się po wsi dziwna wiadomość. Oto baby jęły szeptać między sobą to i owo i raz po raz ktoś zbliżał się do okien starego rybaka.

Przez wykrojony w kształt serca otwór okiennicy drewnianej, można było dojrzeć blask świecy. Dzieci obiegały heczę dookoła, wspinały się na palce, nasłuchiwały. Ktoś nawet przydzwigał wieczorem stołek i zajrzał do środka. Strach ogarnął wioskę.

Jan Widbroć Drugi siedział sam na środku izby, przy stole. Przed nim leżała rozłożona ksiązka od nabożeństwa i stały przy niej dwie gromnice. Jan Widbroć nie jadł, nie pił i nie spał od trzech dni. Siedział na środku izby przy stole i pieśń śpiewał kościelną głosem równym, ale tak przenikliwym, że słysząc go było przez zamknięte drzwi.

Sąsiedzi próbowali dostać się do środka, oderwać go od tego zajęcia, pocieszyć. Urządzili w maszoperji, że złożą się dla niego na pożyczkę, że pomogą mu, dopóki nie zdoła sprawić sobie nowego sprzętu rybackiego. Szyper wybrał się osobiście i długo, uparcie kołatał do drzwi. Ale Jan Widbroł Drugi nie otworzył, nie odsunął skobla, nie odemknął okiennic. Siedział dalej z twarzą skupioną i nieruchomą i dalej, przy blasku dwu gromnic śmiertelnych, śpiewał.

— Uśpiewa go na śmierć!

Nikt tylko nie wiedział kogo.

Kamraty, co nieraz już tiszowały ze starym Widbrotem jeszcze w niemieckiej marinie, schodzili się do gościńca i przepierali między sobą, jaką tu znaleźć radę. Niejeden czestny rybak, co razem z Widbrotem maszopował zimą na łososie, bił się w piersi i rozważał, czy może on kiedykolwiek zło jakie uczynił tamtemu, aby mógł mieć doń goer nieustępliwy, aby mógł śpiewać na niego, ale nikt scbie żadnej przewiny przypomnieć nie mógł. Wiedziono, że Widbroł został okradziony z żaków, ale nikt nie wiedział kłoby to mógł uczynić.

— Uśpiewa go na śmierć!

Ciężka zmora legła nad wsią, ludzie przestali się śmiać, a nawet dzieciśczka kryły się zaleknione po heczach

Aż oto rankiem, piątego dnia, gdy rybacy wyszli na strąd, aby powystawiać nety, bo woda była wysoka i z Nordą ryby ciągnęły w tę stronę, rozległ się z nagłą krzyk między narodem. Na szerokiej płaskowźnie twar-do ubitego piasku, czernił się jakiś kształt samolny. W pierwszej chwili myślano, że to kopa lejpra zawinięta w płachtę żagielną, albo sadz workiem nakryty, czy babska chusta zagubiona przez kłórąs białkę. Podeszli bliżej—leżał człowiek.

Martin Kąkol pochylił się nad nim, zagadał, nie było odpowiedzi. Podeszli inni, Dettloeff, Noetzel, dot-

knęli jego ręki, była zimna. Ktoś mucy uchylił mu z czoła, nie poznali. Musiał być gdzie z kraju, bo nikt go tu nigdy nie widział.

Człowiek umarły leżał na białym piasku. Okalał go tylko cień fioletowy, padający tu od wysokiej dżuny.

Szyper rozkazał dwom młodszym rybakom wachę trzymać na strądzie, a reszła poszła z meldunkiem do urzędu. A musieli przechodzić wszyscy koło heczy Janowej. Tknięci tem samem przeczuciem, przystanęli. Wysunął się naprzód szyper. Zaslukał pięścią do wrótni.

— Człowiek umarły, Janie! Przy twojej toni!

Szyper miał głos drżący, choć przywykł przecieć do głośniego wołania skroś morskiego ryku i grzmotów.

Rybacy stanęli z daleka.

A drzwi heczy roztworzyły się powoli. Szyper cofnął się o krok.

Na progu stał Jan Widbroł Drugi sam więcej do umarłych, niż do żywych podobny, Niegolona dawno twarz obrosta mu kępami włosów, policzki zapadły od głodu, oczy zagubione w wielkich oczodołach żarzyły się chorobliwym blaskiem. Ręce opuścił wzdłuż ciała, tylko chude, kościste palce drgały mu raz po raz nerwowo.

Patrzył przed siebie, niewiadomo gdzie i wyszeptał jedno tylko, na pół dosłyszane słowo:

— Amen.

A potem zachwiał się i cofnął w głąb ciemnej kuchni.

Nikt nie poszedł za nim, ludzie rozpierzchli się po wsi.

Ale później, niewiadomo kiedy, Jan Widbroł Drugi zniknął, przepadł bez wieści. Mówiono, że pewno wywędrował do rodziny, zamieszkałej daleko na kraju.

Wanda Brzeska

## BOHATERSKA WYPRAWA KOLONJALNA

Przez okna pokoju wsączała się przytłaczająca szarość zimowego dnia. Nad miastem zawisło niebo obrzękłe od ciężkich, śnieżnych chmur. We mgle gubiły się kontury miasta, wapiąły się w tę szarość ulicy.

Rozmowa, jaka toczyła się tego dnia w redakcji, tematem swoim rozpraszała tę ponurość dnia. Nic bowiem nie może być ciekawszego i pogodniejszego, jak słuchanie opowiadania, które treścią swoją obejmuje barwną mozaikę przeżyć i przygód.

Pan Janikowski, ostatni z bohaterskiej trójki zdobywców Kamerunu — opowiadał o pamiętnej wyprawie Rogozińskiego. — Z najbujańszego okresu swego życia odgrzebywał te fragmenty — które w całości dać mogły obraz tej bohaterskiej wyprawy.

— Jak Panowie wyobrażali sobie kolonję polską wtedy, gdy Polska politycznie nie istniała — wtrąciłem.

— Zamiarem naszym było zajęte tereny oddać tymczasowo pod opiekę Francji lub Anglii, aby następnie móc spokojnie wykorzystać je do osadnictwa rolników lub dla zbytu towarów polskich.

Jak przewidywaliśmy — tak się stało. Rogoziński zakupił duże tereny w górach Kamerunu i nad brzegiem oceanu, oddając je pod protektorat angielski.

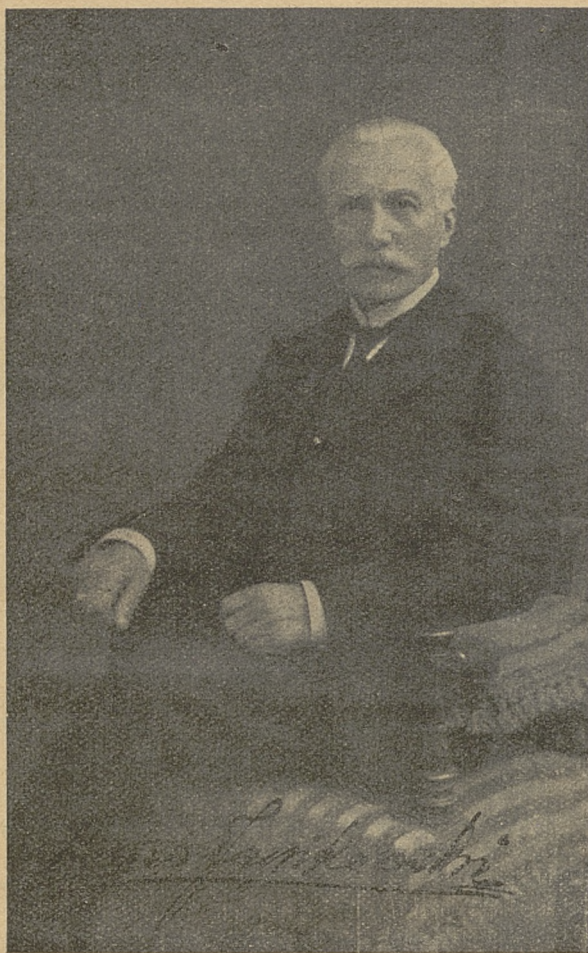
Anglia chętnie objęła opiekę nad terenami, zajętemi przez Polaków, bowiem w tym czasie Niemcy posuwali się w kierunku gór, wzdłuż rzeki Kameruńskiej, zajmując okolice, leżące po obu jej brzegach.

Energiczna akcja niemiecka nagliła Rogozińskiego

do szybkiego ugruntowania się na zajętych obszarach. Zaraz po podpisaniu umowy z Anglią, przy pomocy władz cywilnych i marynarki wojennej, pod władzą Rogozińskiego znalazły się całe góry kameruńskie. Miejscowi kacykowie murzyńscy podpisywali z nim kolejno traktaty. To też gdy przybyli Niemcy — znaleźli góry kameruńskie, zajęte. Z Berlina, gdzie zawiadomiono władze o tej sytuacji, przyszedł rozkaz Bismarcka aresztowania Rogozińskiego. Pewnego dnia gdy wracałem łodzią do naszej stacji, z kanonierki niemieckiej, stojącej koło wybrzeża, posypały się strzały. Sądziłem z początku, że to jakieś ćwiczenia. W tym samym momencie spuszczone na wodę dwie szalupy, które zaczęły się ku mnie przybliżać. Nie mogłem zrozumieć co to wszystko znaczy. Na wyjaśnienie nie potrzebowałem zbyt długo czekać. Gdy szalupy niemieckie zrównały się z moją łodzią — oznajmiono mi, że jestem aresztowany. Jak się później okazało, Niemcy wzięli mnie za Rogozińskiego.

Dzięki energicznej interwencji władz angielskich — zostałem zwolniony.

Niemcy nie rezygnowali jednak ze swych planów załadnięcia niepodzielnie Kamerunem. Systematycznie, wykorzystując każdą, nadorządzającą się okazję, posuwali się ku terenom przez nas zajmowanym, prowadząc obok tego zręczną grę dyplomatyczną. I wreszcie gdy Anglia zagrożona została w innych swoich posiadłościach, Bismarck za cenę obietnic, jej uczynionych — zyskał Kamerun.



Leopold Janikowski

Rogoziński kilkakrotnie jeszcze konferował w tej sprawie z przedstawicielami władz angielskich, lecz bezskutecznie.

— A jak reagowały inne państwa na polską wyprawę kolonialną?—zapytałem.

— Podobnie jak Anglia serdecznie i życzliwie odnosiła się do nas Francja. Inne państwa europejskie nie interesowały się tem zupełnie.

— A Rosja?

— Rosja obojętnie, a mimo to — Rogoziński podczas wyprawy otrzymał awans w rosyjskiej marynarce wojennej.

— Panie Dyrektorze, jak społeczeństwo polskie odniosło się do całej wyprawy?

— Polacy byli, albo zupełnie obojętni dla naszych planów, albo pobłażliwie się uśmiechając, mówili: «Trzej warjaci, chcą szukać kolonii, gdy my sami jesteśmy koloniją». Na szczęście nie wszyscy tak sądzili. Znalazło się dużo takich, którzy dopomogli nam do zorganizowania wyprawy. Nie obeszło się jednak bez momentów bardzo ciężkich, kiedy zdawało się nam, że cały ten mozolny wysiłek na nic się nikomu nie przyda. Przypominam sobie taką chwilę, gdy już wszystko było gotowe do drogi—statek zakupiony, załoga wynajęta—tylko nie mieliśmy ani grosza na dalsze niezbędne wydatki. Rogoziński od zmysłów odchodził. Ja z Tomczakiem czuwaliśmy nad nim, żeby nie popełnił samobójstwa. Rozumieliśmy dobrze jego rozpacz. Włożył przecież w organizację wyprawy tyle wysiłku i zapалу, aby wreszcie zatrzymać się w momencie, gdy cel był tak blisko. Widziałem tylko jedno wyjście: zwrócić się do ojca Rogozińskiego. Stefan przyjął to bez zapalu. Mówił, że już na ojca liczyć nie może, zbyt

dużo od niego otrzymał. Postanowiłem jednak zaryzykować i — pojechałem.

Pan Scholtz, ojciec Rogozińskiego, przyjął mnie chłodno. Z miejsca, niezrażony, przystąpiłem do sprawy. Perswadowałem długo, jednak na wszystkie moje argumenty otrzymywałem tę samą odpowiedź: «Ja już zbyt dużo dałem. Zwróćcie się do społeczeństwa, niech ono wam pomoże, ja mam jeszcze inne dzieci». Użyłem wreszcie najmocniejszego argumentu, zaapelowałem do jego uczuć ojcowskich. Mówiłem o desperacji wielkiej, w jaką popadł Stefan, o upokorzeniu, jakie będzie musiał wobec opinii przeżyć, jeśli wyprawa się nie uda. — «O ile pan chce ratować syna, musi mu pan dopomóc» — zakończyłem. To przekonało pana Scholtza. W niedługim czasie do Paryża nadeszła upragniona gotówka.

— Słyszałem, że wielkimi protektorami wyprawy byli również nasi pisarze: Sienkiewicz i Prus?

— Po powrocie z Afryki na serdeczną prośbę Sienkiewicza zamieszkałem u niego. Było to po moim pierwszym powrocie z Kamerunu. Byłem wdzięczny zarówno Sienkiewiczowi jak i Prusowi za propagandę, jaką czynili nam w prasie polskiej podczas zbierania funduszy na wyprawę.

Pobyt u Sienkiewicza zaliczam do najmilszych okresów mego życia. Rozmawialiśmy bardzo dużo na temat naszej wyprawy, Afryki i spraw kolonialnych. Interesował się żywo najdrobniejszymi szczegółami. Słuchał o wszystkim, zapominając czasem o przygotowaniu na oznaczony czas rękopisów do redakcji. Pisał wtedy «Pana Woody'ego».

Obiecał odwiedzić mnie w Kamerunie, gdy tam wrócę. Zmieniły się potem jego projekty. Pojechał do Afryki Wschodniej.

Przychodził również Prus na te pogawędki, jakie prowadziłem z Sienkiewiczem.

— Jak Sienkiewicz i Prus odnosili się do polskich planów kolonialnych.

— Myślę, że najlepiej odpowiem panu na to gdy przytoczę pytanie, z którym Sienkiewicz zwrócił się do mnie, podczas pewnej rozmowy.

— Niech pan mi powie, jakie uczucia budziły się w was gdy dojeżdżaliście do brzegów Afryki? Czy jechaliście tam jako przyjaciele czarnych braci z zamiarem niesienia im cywilizacji i przyjaźni?

Prus ujmował sprawy kolonialne pod kątem korzyści, jakie tereny zamorskie mogą przynieść społeczeństwu. Pytał się mnie czy znajdują się tam tereny odpowiednie dla rolnictwa, oraz czy brzegi Afryki Zachodniej mogłyby stać się rynkiem zbytu dla naszych towarów.

— Jaki był stosunek tubylców do wyprawy polskiej?

— Tubylcy odnosili się do nas z sympatią i zaufaniem. Byliśmy ich doradcami. Podczas mego kilkoletniego pobytu w Afryce, mimo iż zapuszczałem się dość często w głąb czarnego lasu sam — nie byłem zmuszony nigdy używać broni przeciw krajowcom. A tymczasem u kolonistów niemieckich było to częstym zjawiskiem. Jak dalece cieszyliśmy się sympatią, może dowodzić ten fakt, że główny król murzyński, Jerzy z Boty samorzutnie oddał władzę nad krajem w ręce Rogozińskiego. Do naszej stacji w Mondoleh przychodzili często, gdzie traktowaliśmy ich, jak zupełnie nam równych. —

Chciałem zapytać jeszcze Czcigodnego rozmówcę o inne ciekawe z tego okresu wrażenia i przygody. Niestety. Pan Janikowski śpieszył się na konferencję, bowiem mimo swoich osiemdziesięciu lat jest jeszcze czynny w życiu społecznym.

O innych szczegółach wyprawy kameruńskiej będę mógł się dowiedzieć dopiero z książki p. L. Janikowskiego, która wyjdzie nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej.

S. Z.



JACHTEM DOKOŁA WYSPY ÖLAND

## LUDZIE STAMTĄD

W małym szwedzkim porcie Oskarshamn była już jesień, malowana złotem i purpurą dojrzewających kiści owoców, przetykana żółto liśćmi, opadłymi na skąpe trawniki, pokrywające skalistą, nieurodzajną ziemię. Jesień, jasna jeszcze promieniami słonecznej lawy, rozdraganymi w spokojnej głazach basenu, lecz już przepojona tęsknotą i nieokreślonym smutkiem—jak każda jesień, jak wszystko, co błyszczy refleksami matowiejcego blasku, co drga dźwiękami głosów, oddalających się echem. Jak wszystko, co się kończy.

Spokojny, zielony park oskarshamnski, z alejkami, biegnącymi to w górę, to w dół, to znów urywającymi się przed nagle wyrosłymi rdzawo-różowymi skałami, —rozbrzmiewał przyciszoną pieśnią, utkaną z dźwięcznego srebra i złota dziecinnych głosów. Przez szeroko otwarte drzwi pałacyku, skąd wybiegała piosenka, spłynął na nas ulewny deszcz perlistego śmiechu, zgaszony wymownym gestem starszego, poważnego pana. Budynek ten, z olbrzymiami aż pod dach oknami, pełen powietrza, słońca, zapachu drzew—to instytut gimnastyczny, jakich wiele w całej Szwecji, gdzie z pokolenia w pokolenie przekazuje się dbałość o sprawność mięśni, harmonię ruchów,—o wysoko, właściwą skandynawom kulturę fizyczną.

Dzieci, z którymi poznaliśmy się przez ich nauczycieli w instytucie, po całym siedmiotysięcznym miasteczku rozniosły wieść o przybyciu dużego żaglowego jachtu, i to — z Polski. Oskarshamn bowiem, posiadając dość liczny jachtklub, położony w porcie na malowniczej wysepce, roi się od małych, zgrabnych jachcików żaglowych, z których jednak każdy posiada motor, a to ze względu na niebezpieczne, pełne skał wejście do portu. To też «Swarożyc», nasz duży, osiemnastotonowy statek, stał się przedmiotem podziwu, jako pierwszy zagraniczny jacht, który na samych tylko żaglach, i to w dodatku nocą, wszedł do nieznanego sobie portu.

Czarno-błękitny wimperek, przyczepiony do topu masztu, rósł w oczach z dumy, że to właśnie jacht Akademickiego Związku Morskiego, nie inny, wylegitymował się Szwedom sprawnością polskiej bandery.

Na drewnianym moście, wzdłuż którego się przycumowaliśmy, gromadziły się całe pielgrzymki: grupkami nadchodzili robotnicy, ubrani w charakterystyczne, błękitne kombinezony,—sztabacy z książkami pod pachą,—jachtmeni, oglądający «Swarożyc» fachowem okiem i wytwarzające pary, które niby to przechodząc, mimochodem rzucały ciekawione spojrzenia.

Najbardziej jednak częstymi gośćmi były dzieci, te

szwedzkie dzieci, jakże inne od wszystkich: żywe lecz nierozbisurmanione, wesołe, lecz nie kpiące, odważne ale nie bezczelne—łobuziaki szwedzkie.

Pierwszego dnia, gdy po zwiedzaniu miasta wracaliśmy do portu, — ze szczytu podchodzącej pod górę ulicy poderwała się gromadka dzieciaków, które jak stado wróbli sfrunęły ku nam nadół i, otaczając kapitana, poczęły się przymilać:

— Polska foto, polska foto!...

Wzięły go wpół i za ręce, nie odchodząc, dopóki nie zrobił im zdjęcia. Potem, śmiejąc się, odrunęły.

Odwiedziły nas kilkakrotnie. Wtedy mogliśmy ocenić wypełni ich dużą inteligencję. Nie mogąc się z nami dogadać, przyniosły książkę, oł taki z «pierwszej powszechnej» podręcznik, w którym, pokazując nam obrazki, objaśniały je po szwedzku, wzamian domagając się słów polskich. Po krótkim czasie już mieliśmy w swym słowniku zapas szwedzkich wyrażen, niezbędnych przy zakupach w sklepach, gdzie przeważnie nie rozumiano żadnego z obcych języków.

Zaletą jednak, która przebojem zdobyła dla dzieciarni nasze serca, była ich niestłuchana, niewymuszona, tak bardzo naturalna uprzejmość. Nie wiem, co mogło powodować małym dziesięcioletnim andrusiakiem, który, przypatrując się z mola «Swarożycowi», ni stąd ni zowąd wyciągnął z kieszeni taniuchne, groszowe cukierki, częstując nimi jednego z członków załogi, samotnie pozostawionego na wachcie? A czyż nie trudno zrozumieć dwóch urwisów, którzy, spotkawszy jedną z koleżanek z załogi niewieściej, idącą po wodę, samorzutnie ofiarowali się napełnić wiadro, na migi przyrzekłszy jej wypłókać go porządnie?

Takie drobne momenty subtelnej grzeczności, wyświadczonej zarówno przez dzieci, jak i przez starszych, chwyciły jakimś ciepłem za serce. Pamiętam, siedzieliśmy jak urzeczeni, usłyszawszy w pewnej restauracji, po niezrozumiałej, szwedzkiej audycji, dobrze znany głos speakera radiostacji warszawskiej: «A teraz nadamy państwu...» Chwila rzewnego uczucia wypłynęła na twarz gorącym rumieńcem i pełnem wdzięczności spojrzeniem, przesłanem inteligentnej kelnerce, która, przysłuchawszy się naszej rozmowie, nastawiła aparat na Warszawę.

Na biurku moim stoi, okurzana pieczętówicą, mała popielniczka z czystej miedzi, dokument uprzejmości szwedzkiej. Jedenaście takich czerwonych, błyszczących cacek wręczył nam dyrektor huty miedzianej, którą zwiedziliśmy podczas pobytu w Oskarshamnie. Ileż starań i zabiegów włożył człowiek ten w oprowadza-



Fot. Leszek Wieleżyński

nie nas po przesiąkniętych gryzłymi zapachami z budowlanych, w których przelapiano miedź. Objaśniani skrupulatnie i powoli o każdym procesie chemicznym, obserwowaliśmy jednocześnie blade, wymęczone twarze robotników, zniszczone w atmosferze wilgoci i wyziewów gryzących plynów.

Z westchnieniem ulgi wyszliśmy wreszcie z ponurego piekła rozgorzałych pieców, tryskających kaskadami iskier, aby odetchnąć zapachem ubogich w zieleni jodeł, jakimś cudem wrosłych w skały, korzeniami wczepionymi w niewidoczne szczeliny. Śmieszne są te ubożuchne skandynawskie drzewka i małe kwietniki, przylepione do skał ziemią, rękami ludzkimi nanoszoną do zagłębień płasko ściętych gdzieś granitów. Jeszcze bardziej cudacznie wygląda mały parterowy domek, którego narożnik spoczął na masywnej skale, lub dwupiętrowa willa, oparta plecami o prostopadłą grań, sterczącą jeszcze ponad nią kilkumetrową równią ścianą.

Rodził się w nas dziwny sentyment do tego surowego, skalistego miasteczka z ulicami, które tarasami zbiegają w dół ku morzu, widocznemu ze wzgórza, gdzie stała wieża ciśnienia, podobna do średniowiecznej baszty. Oskarshamn jednak nie jest, jak sądziliśmy z masywnych murów portowych, miastem starem. Rozwinęło się ono jako osada przemysłowa dopiero w ostatnich dziesiętnościach lat. Dziś jest już zasobnym fabrycznym miasteczkiem o własnej, dużej stoczni okrętowej. Obejrzelśmy ją dokładnie, myśląc z troską o naszym wielkim porcie – Gdyni. Już zdaleka dobiegło nas szczykanie maszyn i łomot młotów. Wkrótce oczom naszym ukazał się olbrzymi, wykuty w granicie suchy dok, w którym remontowano jakiś transportowiec. Sądząc z wniłowienia wielkich arkuszy blachy w dziobową część kadłuba, statek ten musiał porządnie sięć na rafie.

Kierownik stoczni okrętowej tak dziwnie spojrzał na nas i cofnął się, gdyśmy chcieli podziękować za pozwolenie zwiedzenia stoczni. Nie mógł zrozumieć, że mógłby nam odmówić tego. Nie pozwoliłaby mu na to szwedzka uprzejmość.

Ukoronowana ona została wreszcie faktem, w który trudno uwierzyć. Ktoregoś wieczoru, zmęczeni włócząc się wśród domków, wiszących na zboczach skał, twarzą zasnęliśmy w kojach jachtu, stojącego przy jednym nabrze-

żu, a obudziliśmy się – przy drugim. To sam kapitan portu, w eleganckim mundurze w białych rękawicach, przy pomocy robotnika portowego przycumował nas rankiem do nabrzeża spokojniejszego. Wychylającemu się wachlowemu wytłumaczył, dlaczego to zrobił, i uprzejmie salutując, odszedł, zanim zdumiony wachlowy zdążył mu podziękować.

Wpływ flidu, emanującego z chłodnych napozór natur skandynawów, dał się odczuć na jednostkach naszej załogi.

Słodki sok podłynął do ust na widok leżących na chodniku dojrzałych, złocistych gruszek, opadłych z drzewa, nawisającego nad ulicą gałęziami, obciążonymi owocem.

– Zwędziłbym, gdyby to nie było w Szwecji – zauważył półgłosem mój towarzysz, krakowski student, w typie «antka» z Powiśla. – Chociaż, czy to można nazwać kradzieżą? – perswadował sobie dalej. – Ktoś inny podniesie i zje bez wyrzutek sumienia...

«Ktoś inny», idący za nami w niebieskim, robotniczym kombinezonie, podniósł dojrzały, kuszący owoc i wrzucił za białą malowaną sztachetkę.

Zaczęliśmy przywiązywać się do małej miściny Trochę zaprędko, i dlatego tak przykro brzmiała zapowiedź sztormana, obwieszczającego pewnego dnia:

– Jutro od samego rana klar do odjazdu!

W ciemny, rozgadany ulewnym deszczem wieczór, wybiega się ostatni raz w czerń oskarshamskich uliczek. W szeleście kropel, giniących wśród liści, w chlupot głębokiej do kostek wody, niedostępnym szeptem wsiąkają przyczajone, niepotrzebne myśli. Ludzie mają takie jasne, białe domy, – łagodne światło syczy się przez zamknięte okna, – lśniąca podłoga, przykryta puszystym dywanem nie kotłuje się pod stopami. A na jachcie, skrzypiącym obijaczami o drewniane, wykoszlawione molo, – zakopcona lampa naftowa ledwo rozświeciła ciasnotę przestrzeni, ograniczonej kilkoma deskami pokładu.

A jednak...

Mimo całej tęsknoty, ostatnimi spojrzeniami przywarłej do skał Oskarshamnu, ze smutkiem opuszczania cudownego zakątka już w farwaterze klóciła się rozświeconą radość niepoznanych jeszcze przygód, którymi dalekie morze nęciło głodne wrażeń zmysły.

Wanda Karczewska

*Budujesz silną Polskę, płacąc stałe miesięczne składki  
na Fundusz Obrony Morskiej*

# Z E Ś W I A T A

## REGATY KAJAKOWE

Zagranicą cieszą się popularnością i rozgłosem nie tylko zawody wielkich jednostek. Regaty kajakowe, odbywające się na terenie międzynarodowym, są równie znane i dzięki swej taniości i prostocie ściągają wielką ilość zawodników.

Pierwsze regaty kajakowe odbyły się już w roku 1866 pomiędzy reprezentacjami Kanady i Stanów Zjednoczonych, w wyniku których te ostatnie zdobyły piękny, w indyjskim stylu rzeźbiony puchar.

W roku 1933 puchar, «pozostający dotychczas w rękach Amerykanów, przeszedł do Królewskiego Klubu Kajakowego, który bronił go w końcu listopada b. r. w ostatnich zawodach międzynarodowych. Niestety w momencie gdy piszemy te słowa nie znamy jeszcze wyników zawodów i nie możemy zapewnić czytelników, czy rzeczywiście Anglicy wyszli z nich obronną ręką, jak tego życzył i przewidywał tygodnik «Yachting World».

## SZKOCKA WYSTAWA MORSKA

W połowie listopada została otwarta w Kelvin Hall w Glasgow wystawa, poświęcona sportowi i turystyce motorowo-morskiej. Mniej wspaniała niż ostatnia wystawa londyńska, zawiera jednak dużo ciekawych eksponatów świadcząc, że nawet znani z anegdotycznej oszczędności Szkoci nie żałują pieniędzy na sprawy związane z morzem i sportem wodnym.

## ANGLICY NIE PRÓŻNUJĄ I W ZIMIE

Prawdziwi miłośnicy jachtingu nie poprzestają na sezonie letnim. Oto jeden z klubów angielskich «The Ranelagh Sailing Club» organizuje szereg regat, które mają się odbywać na przestrzeni całego sezonu zimowego. Regaty obejmują nawet konkurencje międzynarodowe.

Niejednego z czytelników zapewne mrozi myśl o wy-

chodzeniu w morze w grudniu lub styczniu. Rzeczywiście, na naszym Bałtyku jest to prawie nie do pomyślenia, ale angielskie zimy są łagodniejsze, regaty nie odbywają się na pełnym morzu, lecz w osłoniętych zatokach i ujściach rzek no i co najważniejsze, są to regaty, a nie turystyka. Sama idea współzawodnictwa tak podnieca i rozgrzewa jachtsmenów, że pozwalają na przetrzymanie niejednego śnieżnego szkwału.

## PUNKTACJA W ZAWODACH

Podczas regat oceanicznych, organizowanych przez angielski «Royal Ocean Racing Club» w ubiegłym sezonie, a w których brały udział nie tylko kluby krajowe, lecz i zagraniczne, przy ogólnej punktacji posługiwano się następującymi zasadami:

Zwycięzca dostaje tyle punktów, ile było startujących jachtów w danej konkurencji plus jeden. Zawodnik, przybywający drugi do mety—o dwa punkty mniej od pierwszego, trzeci o jeden mniej od drugiego: czwarty o jeden mniej od trzeciego i tak dalej aż do ostatniego. Ostatni przybywający do mety dostaje zawsze conajmniej jeden punkt.

Minimalna ilość punktów, jednak bez względu na ilość startujących jachtów, jaką zdobywa zwycięzca, jest 6.

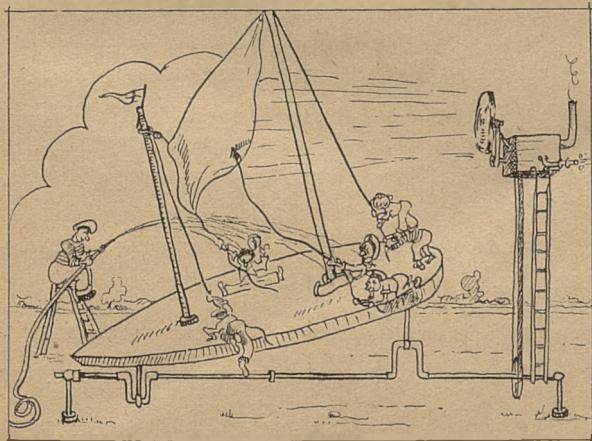
Dla regat do Fastnet cała punktacja jest dublowana.

## «STULECIE MORSKICH OPOWIEŚCI»

Pod tym tytułem («A Century of Sea Stories») wyszła niedawno w Londynie książka, zawierająca kilkadziesiąt nowelek i opowiadań morskich najślawniejszych angielskich autorów. Takie nazwiska jak J. Conrad, R. L. Stevenson, Edgar A. Poe, Twain i wiele innych, bardzo staranne wydanie, przeszło 1000 stron druku, a przytem wyjątkowo niska cena trzech i pół szylingów (u nas 6 zł.), stanowią o niewątpliwiej wartości książki, którą wszystkim, władającym językiem angielskim szczerze radzimy przeczytać.

# H U M O R

## ZAPRAWA ŻEGLARSKA NA LĄDZIE



Sztorm



Manewrowanie jachtem

Rys. Stanisław Jaxa-Bykowski

# KRONIKA

Ś. P. MICHAŁ SOCHA

W dniu 24 listopada ubiegłego roku zmarł Michał Socha, wice-przewodniczący Komisji dla Spraw Młodzieży, członek Zarządu Głównego i Rady Głównej L. M. K.

Zmarły był jednym z tego rodzaju ludzi, co to od młodości do ostatniego tchnienia żyją nie dla siebie, lecz dla dobra całego społeczeństwa.

Pracowite i ofiarne życie rozpoczął ś.p. Michał Socha w roku 1916 w Legionach. Od tej chwili ciągnie się nieprzerwany łańcuch czynów. Żołnierskim krokiem odmierza dalekie przestrzenie. Więziony przez nieprzyjaciół, kilkakrotnie ranny, zostaje zwolniony z wojska jako inwalida wojenny.

Od tej chwili datuje się Jego niezwykle żywotna działalność na niwie pracy społecznej. Jako nauczyciel, obok pracy zawodowej, prowadzi akcję oświatową poza szkołą, jest czynny wszędzie tam, gdzie jest coś jeszcze do zrobienia.

W ostatnich latach swego życia pracuje w Warszawie w Zw. Nauczycielstwa Polskiego. W tym samym czasie jest czynny również w Komisji dla Spraw Młodzieży L. M. K. Ten budzący się ruch morski wśród młodzieży rozniecił w schorowanym i słabnącem już ciele Zmarłego – zapął do dalszej pracy.

Wychowanie morskie młodego pokolenia – było ostatnią troską, jaka zgasała w nim razem z życiem.

## ZJAZD PREZESÓW OKRĘGÓW L. M. K

W dniu 24 listopada ubiegłego roku odbył się pod przewodnictwem dyr. Kłopotowskiego, w lokalu Zarządu Głównego w Warszawie, Zjazd Prezesów Okręgów L. M. K.

Zjazd zagał wice-prezes B. G. K., min. Kożuchowski, prezes Rady Głównej L. M. K.

Na całość obrad złożyły się sprawozdania z działalności poszczególnych okręgów oraz sprawy programu dalszej pracy.

Sprawozdania okręgów L. M. K. dały obraz

nie tylko żywotności organizacji pod względem realizowania zamierzonych celów, lecz również pod względem intensywnego przyrostu członków L. M. K. W niektórych okręgach – starszych i lepiej zorganizowanych – ilość członków wynosi 10% ogólnej liczby ludności.

W przemówieniach, dotyczących programu działalności L. M. K. omawiano przede wszystkim sprawy, które istotą swoją wysuwają się na czoło naszych potrzeb jak: Fundusz Obrony Morskiej, Akcja Kolonialna.

Ze szczególną troską Zjazd Prezesów L. M. K. omawiał zagadnienia wychowania morskiego młodzieży i jej pracy na odcinku morskim.

Zjazd Prezesów Okręgów L. M. K. przez wzajemne uzgodnienie opinii centrali i okręgów na sprawy ogólnej działalności L. M. K. przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia dalszej pracy, jaka leży przed Ligą Morską i Kolonialną, w najbliższym okresie czasu.

## KRONIKA ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO

Oddział Warszawski A. Z. M. po zlikwidowaniu spraw poobozowych, zajął się wewnętrzną pracą, której zadaniem jest objęcie wpływami A. Z. M. jak największej ilości młodzieży akademickiej przez działalność na terenie akademickim, pozaorganizacyjnym, oraz silne scementowanie członków A. Z. M. z organizacją.

W związku z pierwszym punktem programu pracy zorganizowano doroczne inauguracyjne zebranie dla młodzieży szkół wyższych, konsekwencją którego był dopływ nowych kandydatów. Dalszym etapem pracy, obliczonym na rozpowszechnienie ideologicznych zagadnień wśród szerszego społeczeństwa jest zorganizowany cykl wykładów, z udziałem specjalnie zaproszonych prelegentów-fachowców. Wykłady te są wynikiem całkowitej reorganizacji prac sekcji handlu morskiego i kolonialnej, które opracowały na rok bieżący szczegółowy program działalności zewnętrznej i wewnętrznej wspólnoty.

Pozatem Zarząd oddziału zorganizował kursy języka angielskiego i niemieckiego.

Redaktor: Stanisław Zadrozny

Wydawca: Liga Morska i Kolonialna

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

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