

SZKWAŁ



Fot. Bernard Wojtko

ROK IV
L U T Y

NR. 2
1936 R.

POLITECHNIKA GDAŃSKA

Politechnika Gdańska (Technische Hochschule der Freien Stadt Danzig) obejmuje następujące fakultety:

I. Ogólny (Fakultät für Allgemeine Wissenschaften) posiadający wydziały:

- a) ogólny (Abteilung für Geisteswissenschaften); skrót uniwersytetu z przedmiotami z dziedziny prawa, ekonomii, historii, języków, psychologii;
- b) matematyczno - fizyczny (Abteilung für Mathematik und Physik);
- c) chemiczny (Abteilung für Chemie).

II. Budowlany (Fakultät für Bauwesen) posiadający wydziały:

- a) architektoniczny (Abteilung für Architektur);
- b) inżynierji lądowej i wodnej (Abteilung für Bauingenieurwesen).

III. Budowy maszyn, elektrotechniki i okręto-wo-lotniczy (Fakultät für Maschinenbau, Elektrotechnik, Schiffs- und Flugtechnik) posiadający wydziały:

- a) budowy maszyn (Abteilung für Maschinenbau);
- b) elektrotechniczny (Abteilung für Elektrotechnik);
- c) okręto-wo-lotniczy (Abteilung für Schiffs- und Flugtechnik) z następującymi kierunkami specjalizacji:
budowy kadłubów okrętowych (Fachrichtung Schiffbau),
budowy maszyn okrętowych (Fachrichtung Schiffsmaschinenbau),
lotniczy (Fachrichtung Flugtechnik).

Językiem urzędowym i wykładowym jest język niemiecki. Trudności językowe są niewielkie, a przy pilnem uczęszczaniu na wykłady można je pokonać w ciągu pierwszego roku studiów.

Zarówno zimowe, jak i letnie półrocze—obejmuje jednocześnie wszystkie osiem semestrów, dzięki czemu można studia rozpoczynać tak w zimowym, jak i w letnim semestrze, bez straty żadnego półrocza.

Całe studia są w ten sposób ujęte, że słuchacz nie jest skrępowany żadnymi terminami wykonywania prac oraz składania egzaminów.

Ma to duże znaczenie dla wyrobienia samodzielności.

Z pośród wydziałów jak: chemiczny, architektoniczny, inżynierji wodnej i lądowej, budowy maszyn, elektrotechniczny,—należy zwrócić specjalną uwagę na wydział okręto-wo-lotniczy. Daje on bowiem możliwość zdobycia wiedzy w dziedzinie w Polsce tak mało znanej, a przedstawiającej na przyszłość duże możliwości.

Program nauki na tym wydziale do pół-dyplomu—mało odbiega od programu na wydziale budowy maszyn, dochodzi tylko parę wykładów specjalnych jak np. budowa okrętów i teoria okrętu. Przed pół-dyplomem następuje specjalizacja w budowie kadłubów okrętowych i budowie maszyn okrętowych.

Politechnika gdańska przyjmuje maturzystów szkół wszelkich typów, tak państwowych, jak i prywatnych, posiadających prawa państwowe bez żadnych egzaminów wstępnych.

Mimo, iż językiem wykładowym na Politechnice Gdańskiej jest język niemiecki, rokrocznie jednak przybywa na studia pewna ilość maturzystów z Polski. Zresztą trudności językowe, dla tych którzy mają podstawy języka niemieckiego, przy stosowanym systemie wykładowym dają się w dość szybkim czasie usunąć. Zapisy na semestr zimowy trwają od 1 do 31 października, na semestr letni od 1 do 30 kwietnia.

Życie organizacyjne młodzieży polskiej, studiującej na Politechnice Gdańskiej, koncentruje się w Zrzeszeniu Studentów Polaków Politechniki Gdańskiej.

Ostatnie sprawozdanie Bratniej Pomocy Zrzeszenia S.P.P.G. pozwala nietylko zorjentować się co do działalności w ubiegłym roku sprawozdawczym, lecz także daje obraz życia tej polskiej placówki akademickiej w Gdańsku.

Zrzeszenie liczy obecnie około 300 członków.

Zarząd Bratniej Pomocy, obok akcji samopomocowej, prowadzi wydajnie pracę społeczną wśród miejscowej Polonji. Współpraca ta zarysowała się szczególnie wyraźnie podczas ostatnich wyborów w Gdańsku.

SZKWAŁ

Nr. 2

LUTY

1936

SZESNASTA ROCZNICA

Gdyby komuś z obcych powiedziano szesnaście lat temu, że w roku 1936 Polska stanie się prawdziwym państwem morskim, że własnymi rękami dźwignie od podstaw pierwszy pod względem obrotów towarowych i najbardziej nowoczesny port na Bałtyku – Gdynię, że przez naszą niewielką granicę morską będziemy przywozić i wywozić ponad 3/4 naszego obrotu zagranicznego, że statki pod banderą polską docierać będą do wszystkich portów świata – największy nawet nasz przyjaciel nie uwierzyłby w to.

Jesteśmy pokoleniem, które pod wodzą Józefa Piłsudskiego wcieliło w życie marzenia i ideały wieków – śmiało, fantastyczne plany realizowała zdecydowana wola i niezłomna wytrwałość.

Z narodu wyłącznie lądowego stajemy się narodem morskim, narodem żeglarszy. Oto młody harcerz Wagner na jachcie «Zjawa» opłynął już połowę globu w swej śmiałej podróży dookoła świata. Bohomolec, Świechowski i Witkowski na jachcie «Dał» przebyli ocean Atlantycki, docierając z Gdyni do Stanów Zjednoczonych; Korabiewiczowie na małym kajaku żaglowym pod nazwą «Pacyfista» przepłynęli drogę wodną z Polski do Indyj. Statek szkolny «Dar Pomorza», mając na pokładzie kilkudziesięciu uczniów Szkoły Morskiej, odbył swą pierwszą podróż dookoła świata. Morskie ośrodki żeglarskie szkolą coraz to liczniejsze zastępy młodzieży, która nie lęka się «wielkiej wody», stawia odważnie czoło sztormom, zaprawiając się do zdobywania dla Polski należnego miejsca wśród narodów morskich i należnych nam warunków bytu.

Jesteśmy pokoleniem, które wychował Józef Piłsudski. W najcięższych, najbardziej beznadziejnych chwilach uczył On nas wiary w siebie, we własne wyłącznie siły, zaprawiał do zwycięskiej walki. Duch Jego rozciąga nad nami czujną opiekę i rzuca nam nakaz dalszej, nieustannej pracy i walki na odcinku morskim i kolonialnym.

Idziemy śmiało naprzód – po nowe trudy, po nowe zwycięstwo!

CIENIE I BLASKI

W życiu naszego organizmu państwowego wyczuć już można normalne tętno.

Stan ten jest wynikiem kilkunastoletniego wysiłku pracy, tworzącej na grubych warstwach przeszłości nowe oblicze życia.

Zasada Wodza — patrzenia w przyszłość, znalazła głęboki sens we wszystkich poczynaniach niepodległego narodu, w szczególności na nowym odcinku naszych wysiłków, jakimi są nasze poczynania na morzu. Rzucając badawcze spojrzenie wstecz — dostrzec musimy wiele znamiennych momentów, pozwalających nam stworzyć zarys tego, co zwiemy dorobkiem. Już w istocie tego słowa, w jego brzmieniu, kryje się trud żmudnego, nieustępliwego i codziennego dorabiania się.

Dorobek polskiej pracy na wybrzeżu jest dla każdego aż nazbyt widoczny. Rysuje się on imponującymi widokami portu i miasta Gdyni, przemawia cyframi obrotu towarowego drogą morską i wybiega liniami komunikacyjnymi, wytkniętymi przez polską banderę han-

dlową — w świat. Fakty te są bezsporne i na ogół znane.

Należy jednak w okresie szesnastoletniej rocznicy sięgnąć do podstaw tego zjawiska i poznać jego przyczyny, znaleźć twórców tego potężnego dzieła, wreszcie z mgławicy frazesów i literackich porównań dobyć nagą prawdę.

Historja portu morskiego w Gdyni pozwala nam wysnuć wnioski stwierdzające, że podczas tworzenia tego żelbetonowego poematu Polski współczesnej nie towarzyszył tej pracy potężnej powszechny entuzjazm twórczy całego narodu. Twórcami Gdyni są bowiem ci, którzy zakładali fundamenty pod przyszły rozwój niepodległego państwa, wyprowadzali Polskę z zatęchłej atmosfery złych nawyków przeszłości, a torowali drogę ku przyszłości. Grupa nieliczna.

Wystarczy przytoczyć fakt, że minister Kwiatkowski, rozpoczynając realizację swego planu, polegającego na stworzeniu z Gdyni wielkiego portu morskiego, przystosowania go do potrzeb naszego życia gospodarczego — spotkał się z biernością społeczeństwa polskiego.

Obecnie niema już tej obojętności w stosunku do Gdyni. Gdynia imponuje wszystkim. Społeczeństwo jednak w dalszym ciągu przejawia brak zrozumienia dla naszej polityki morskiej. Handel zamorski nie jest należycie wykorzystany przez inicjatywę prywatną, kwestja obrony morskiej jest dla niektórych niezrozumiałą i daleką fantazją.

Przyczyna tego rodzaju zjawiska leży w tradycji, jaką odziedziczyliśmy w spuściznie z przeszłości.

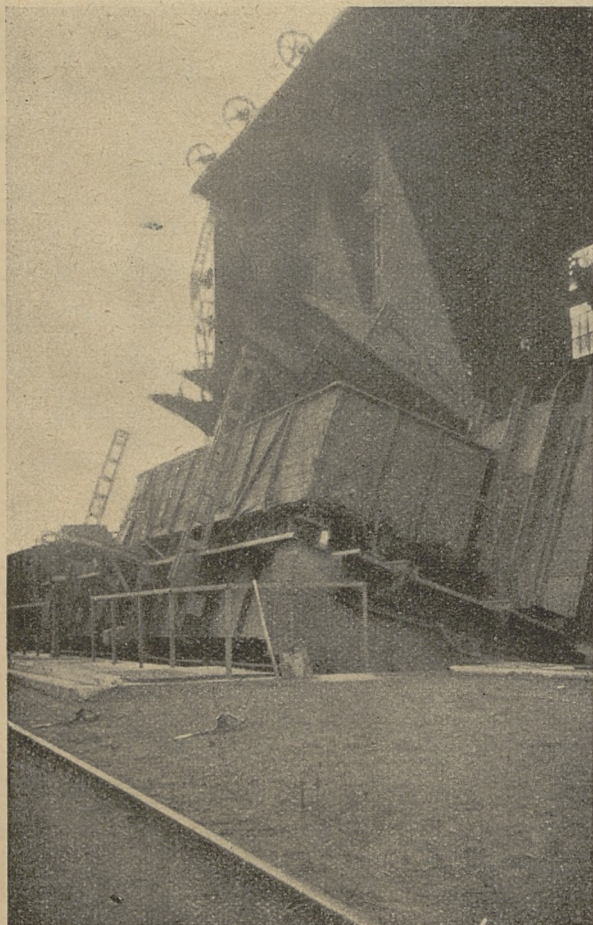
Lądowa psychika polska nie ma w sobie cech twardego zdobywcy i pioniera, a gdy nawet zdoła sentymentem niektamanym odczuć wartości, jakie reprezentuje polityka morską, nie może i nie umie zdobyć się na aktywność.

Przyszłość jednak nie napawa nas lękiem. Jesteśmy bowiem świadkami przeobrażania się psychiki polskiej — z lądowej na morską.

Najistotniejsze pragnienia, które stanowić będą fundament pod dalszy pomyślny rozwój naszego życia morskiego — przyoblekają się w zdecydowaną formę.

To przeobrażanie się psychiki polskiej widzimy w młodem, współczesnem pokoleniu. I im młodsze są te zastępy, tem większe i poważniejsze widać u nich zainteresowanie — sprawami morza i kolonij.

Trzeba te zapalające się iskierki — rozdmuchiwać, otoczyć je jak bezcenne skarby na-



Wywrotnica wagonowa

Fot. J. Jarosińska

szem czuwaniem. Dawać im tylko nasze doświadczenie życiowe, wtedy ich zapał i zainteresowania wydadzą pożądany rezultat.

Ten nieznaną przedtem w Polsce kierunek społecznego wychowania morskiego odbywa się w szeregach trzech organizacyj: Akademickim Związku Morskim, Kołach Szkolnych L. M. K. i Drużynach Żeglarskich Harcerzy.

Te organizacje społeczne, powstałe w niezbyt odległej przestrzeni czasu, działają w odpowiednich sobie środowiskach i przynoszą z każdym rokiem, pewną sumę wartości do ogólnego dorobku społecznego życia.

W Akademickim Związku Morskim i Harcerskich Drużynach Żeglarskich podstawowym czynnikiem, w płaszczyźnie którego ma się odbywać to wychowanie morskie – jest sport-żeglarski. On ma dać dojrzałej już fizycznie młodzieży podstawowe elementy struktury psychicznej człowieka morskiego. Życie na morzu kształtuje duszę, znamionami siły, hartu, uporu w zdobywaniu celu, nakreśla przed nią dalekie perspektywy działania.

Dotychczasowy dorobek wykazał, że ten system wychowawczy ma swe głębokie uzasadnienie.

W rozważaniu przeto problemu żeglarstwa w Polsce, przez powołane do tego czynniki, wartości wychowawcze tego sportu muszą stanowić zasadniczy trzon rozumowania.

Koła szkolne L. M. K. stanowią już obecnie w ogólnym dorobku społecznym, w dziedzinie spraw morza i kolonii, niezwykle poważną i cenną pozycję.

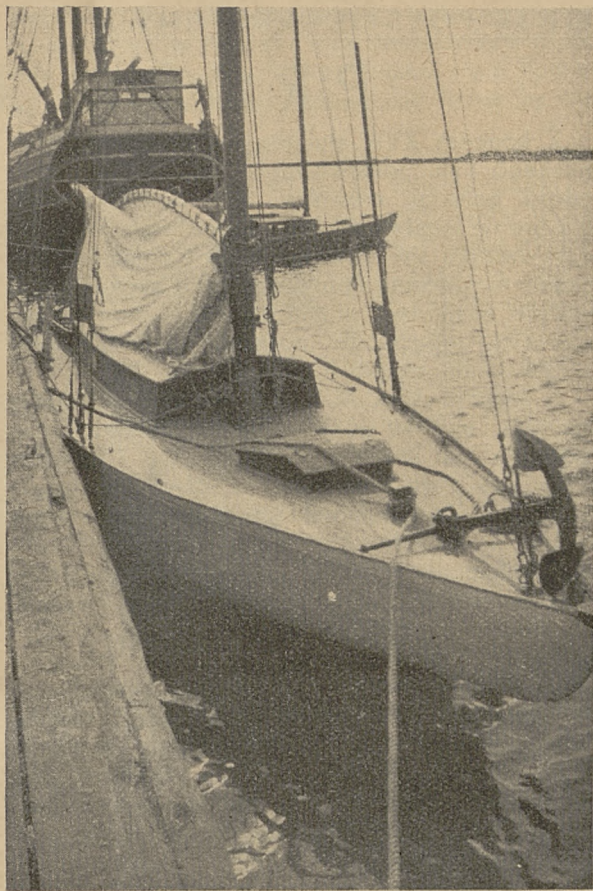
Mimo, iż rozwój kół szkolnych odbywa się w ramach zgóry nakreślonych, zaś system wychowania według ogólnie ustalonych wzorów – to jednak zauważyć można objaw rozrastania się poza te zakreślone ramy.

Stosunek do morza jest głęboki i poważny. Młodzież nawet najmłodsza całkowicie nadąża za szybkimi przeobrażeniami naszego życia morskiego.

Już nawet w pierwszych klasach szkół powszechnych nie można mówić dzieciom ogólnikami o Gdyni i znaczeniu morza dla Polski.

A w szeregu nagromadzonych już faktów, uzasadniających wobec całego świata nasze stopniowe przeobrażanie się psychiczne, znajdujemy takie, jak: rejs «Daru Pomorza» dookoła świata, włącząca po dalekich morzach harcerza Wagnera na «Zjawie» i wreszcie moc tych faktów bez rozgłosu, które jak strumienie ożywcze odmładzają organizm życia społecznego.

Corocznie absolwenci opuszczają nasze szkoły morskie: Szkołę Podchorążych Ma-



W Jastarni

Fot. Z. Rajewski

rynarki Wojennej i Państwową Szkołę Morską. Pierwsi idą do zaszczytnej służby na okrętach wojennych Rzeczypospolitej, a drudzy albo na statki handlowe lub często odbywają jeszcze studia wyższe.

I nawet, gdy poświęcają się dziedzinie pracy, niewiążącej się z morzem, to cechuje ich ten rozległy światopogląd, zdobyty w Szkole Morskiej.

Wyraz realnego pojmowania zagadnień morskich przez tych, których światopogląd w dużej mierze morze udoskonaliło, widzimy również w pięknej inicjatywie, jaką jest «Pionier I».

Można już z poszczególnych, znanych lub nieznanych faktów, gdzie młodzi wychowankowie morza biorą się do życia, po marynarstwu z uporem i fantazją szaloną, – ułożyć prześliczną wiazankę czynów młodego pokolenia.

Radując się, z wyruszenia na morze pierwszej awangardy młodego pokolenia, musimy jednocześnie otoczyć troską te dojrzewające do życia dalsze zastępy, aby nic z tych wartości, które zdobywają, nie uronili.

Stanisław Zadrozny

LINJE POLSKIEJ EKSPANSJI

PROBA BILANSU

Z końcem XVIII stulecia zamyka się okres naszego bytu państwowego. Odtąd nie o ekspansji polskiej mówićby już należało, ale o obronie naszego stanu posiadania, o przeciwstawianiu się polskiej myśli i polskiego poczucia narodowego potężnemu naciskowi dwóch obcych ekspansyj, a mianowicie ekspansji niemieckiej, dążącej ku północnemu wschodowi i zachodniej ekspansji rosyjskiej.

A właśnie wiek XIX, jaki nastąpił po ostatecznym upadku państwowości polskiej, jest okresem, w którym utrwalała się i krzepła ekspansja europejska na rozległych kontynentach obu Ameryk, na starym kontynencie azjatyckim, w dalekiej Australji i wreszcie na czarnym lądzie afrykańskim, gdzie ledwie dwa najdrobniejsze skrawki zachowały niepodległość istotną czy rzekomą.

Państwo polskie, którego ekspansja — jak mieliśmy to sposobność przedstawić szerzej na tem miejscu — nie poszła w kierunku naturalnym, wytkniętym przez pierwszych wielkich Piastów, państwo polskie, które nie tylko nie przyparło rozległym wybrzeżem do wód Bałtyku ale nie zdołało przekroczyć poza ów próg zaczarowany, jakim był dlań przez wieki obcy etnicznie Gdańsk — państwo polskie nie zdołało nigdy wziąć udziału w owych podbojach zamorskich, jakimi wstawiła się w dziejach Portugalia, Hiszpanja, Holandja, Francja, jakimi Wielka Brytania osiągnęła najdumniejszy z tytułów świata «władczyni mórz», jakie pozwoliły wreszcie cesarstwu niemieckiemu — ledwie w XIX w. powstałemu — a nawet drobnej terytorjalnie Belgji stanąć w rzędzie potęg kolonialnych.

I jakby dla tem większego szyderstwa z owej bezsily narodu, jaki utracił byt niepodległy, na ów właśnie okres przypada szaleńcza wyprawa Beniowskiego, któryby mógł — przy poparciu własnego państwa — jeśli nie przyzдобić skroni królewską koroną to zdobyć sobie tytuł polskiego namiestnika Madagaskaru. Na ów właśnie okres przypada polska wyprawa naukowa, która by mogła być dać nam w ręce niewielką wprawdzie ale bogatą kolonię afrykańską w Kamerunie.

Ale do tego trzeba było istnienia państwowości polskiej.

Zamiast więc potężnej ekspansji na dalekie lądy zamorskie, jaką chlubić się mogą narody zachodnio-europejskie — jesteśmy w okresie tymi świadkami przesączania się żywiołu polskiego na obce terytorja, przesączania się reprezentowanego naprzód przez tak zwaną emigrację porozbiorową a następnie przez wychodźstwo, w jakim biorą udział te przedewszystkiem warstwy społeczne, które w świat dąży za chlebem, skoro ich własna ziemia nie

daje im go pod dostatkiem. Ruszają więc rzesze ubogie, niekształcone, zdawałoby się, zgóry już skazane na wynarodowienie — za morza, do obu Ameryk, północnej i południowej; ruszają zastępy inne do pracy w nadreńskich kopalniach węgla; rozprasza się lud polski po całym świecie bądź w drobniejszych skupiskach, bądź wprost w pojedynkę. Stracony dla polskości? — Nie, trzymający się tej polskości najuporczywiej, ale wykreślony z kategorii obywateli państwa polskiego.

W tym stanie rzeczy iści się przepowiednia najgenjalniejszego z naszych wieszczów; nadchodzi wojna ludów, o jaką się modlił za życia, wojna, w czasie której zdobywamy utraconą przed wiekiem niepodległość.

Data nam ona twór polityczny pod względem strategicznym jeden z najtrudniejszych do obrony. — Gdybyśmy przytem mapę polityczną Polski dzisiejszej nałożyli na mapę Polski z przed r. 1772, stwierdzilibyśmy utratę rozległych stosunkowo terenów na wschodzie, terenów, których wszakże za etnicznie polskie uznacby nie można, choć istniała na nich i choć szczerze do nich była przywiązana nąpływowa ludność polska. Z terenów objętych granicą, jaką wytknął traktat ryski, nie wszystkie z kolei uznacby można za polskie etnicznie, ale w tem właśnie wyraża się tragizm naszej ekspansji wschodniej, iż pomieszała ona z sobą dwa różne żywioły, nie doprowadziwszy do zlania się ich z sobą w jakiś stop jednolity.

Zestawienie zachodnich granic Polski przedrozbiorowej i dzisiejszej wykazuje znacznie mniejsze odchylenia. Utraciliśmy wprawdzie Warmię, której zresztą połowa tylko była polska etnicznie, nie pozyskując przytem Mazurów pruskich, etnicznie należących najniawątpliwiej do polskości. Na zachodniej rubieży Pomorza i Poznańskiego zanotować należy również utratę drobnych skrawków; tę wszakże wynagradza nam postokroć odzyskanie części owego Śląska, o który, od czasów Kazimierza Wielkiego, nie troszczyła się nigdy Polska przedrozbiorowa.

Nie wiele z dawnej ziemi śląskiej oparło się wprawdzie naporowi potężnej ekspansji niemieckiej, choć wynarodowienie następowało tam tak wolno, że jeszcze za czasów podboju jej przez państwo pruskie, polskość sięgała aż po Wrocław. Nie cały też Śląsk etnicznie polski objęty został południowo-zachodnią granicą Rzeczypospolitej — niemniej, pomijając tu całe jego znaczenie gospodarcze, szczegółem niezmiernie znamienym pod względem politycznym a pod względem narodowym ze wszech miar cennym jest to właśnie, że w tym punkcie naprawione zostały

naszemi rękoma zaniedbania, sięgające XIV stulecia.

Wyżej nad nie cenić sobie powinniśmy to, czego również ręce nasze dokonały na odzyskanym przez nas skrawku tak rozległego niegdyś—przed wiekami—wybrzeża Bałtyku. Mamy własny port, my, którzyśmy go nigdy zbudować nie zdołali, nawet za czasów najwspanialszego rozkwitu Rzeczypospolitej przedrozbiorowej; mamy zaczątki własnej marynarki wojennej, my, cośmy «armadę morską» królom naszym z ich prywatnej szkatuły budować kazali; mamy wreszcie flotę handlową, która wytyka już pierwsze polskie szlaki oceaniczne.—Co najważniejsza jednak, to to, że właśnie na zachodzie, tam gdzie najsilniej bodaj pa-

ra obca ekspansja, żywioł polski wykazuje najmniej obcych domieszek. Najpewniej to nam zabezpiecza nasz stan posiadania właśnie w tych dwu punktach, na Śląsku i na Pomorzu, bez których państwo polskie istniećby nie mogło.

W dniu szesnastej rocznicy odzyskania dostępu do morza powiedzieć sobie możemy—nie bez żalu może,—iż nie odzyskamy nigdy tego, co dla polskości stracone zostało bezpowrotnie, ale też z poczuciem słusznej dumy stwierdzić mamy prawo, że nie zmarnowaliśmy ani dnia za czasów odzyskanej przez nas niepodległości i że przed nami jest dzień jutrzejszy, w który z ufnością patrzeć mamy prawo.

Stanisław Poraj

NASTĘPNY OKRES

Jednym z naczelných zadań L. M. K. jest zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej. Środki zdobyte w ten sposób mają w całości być przeznaczane na budowę okrętów wojenných Rzeczypospolitej. Nadzór nad funduszami F. O. M. spoczywa w rękach Rządu, natomiast L. M. K. prowadzi tylko zbiórkę i wszelkie koszty z nią związane, pokrywa z własnych fundusów.

Te kilka szczegółów należyście pozwolą zorientować się w zasadniczym schemacie organizacyjnym F. O. M'u.

A teraz przejdźmy do faktów. Zbiórka została rozpoczęta w połowie 1934 r. Po śmierci Marszałka Piłsudskiego, Zarząd F. O. M-u w dniu 21.VI 35 r. powziął wniosek rozpoczęcia z zebranych pieniędzy budowy łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego. Po zatwierdzeniu wniosku, w myśl przepisów statutu F. O. M'u, przez Ministra Spraw Wojskowych Prezydium F. O. M-u przekazało pierwszą ratę w wysokości 3.315.000 do dyspozycji Kierownictwa Marynarki Wojennej, na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego.

Suma ta stanowi dopiero część potrzebnych na ten cel fundusów. Koszt łodzi podwodnej wyniesie przeszło 10 milionów złotych.

Z radością należy podkreślić, że sprawa budowy floty wojennej z fundusów społecznych, zbieranych przez L. M. K. przyjmuje już realne kształty.

Chwila rozpoczęcia, z pieniędzy F. O. M-u, budowy łodzi podwodnej jest nie tylko wyrazem realizowania gromadnego wysiłku tworzenia siły morskiej, lecz stanie się niewątpliwie podniętą do dalszej zbiórki.

Trzeba bowiem uprzytomnić sobie, że istnieje

je wielka niewspółmierność dotychczasowego wyniku zbiórki z potrzebami obrony morskiej.—Ten drugi etap, jaki obecnie rozpoczynamy, po wpłacie pierwszej raty—musi mieć charakter bardziej powszechny.

Ofiarność społeczeństwa na budowę siły morskiej powinna wypływać z wewnętrznego, obywatelskiego obowiązku. Wybrzeże, które zdobyliśmy i gdzie osiągnęliśmy już duże wyniki pracy, musi mieć należyłą gwarancję bezpieczeństwa.

W dotychczasowym okresie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej bardzo żywy udział wzięła również młodzież, tak akademicka jak gimnazjalna.

Zbiórka na propagandę F. O. M-u w Akademickim Związku Morskim była i jest zorganizowana w ten sposób, że na każdym wychodzącym: liście, zaświadczeniu, deklaracji, nalepiony jest znaczek F. O. M-u.

Młodzież gimnazjalna dała również niezwykle dużo dowodów ofiarności i wysiłku w zbiórce na F. O. M.

Mimo, że te skromne sumy, jakie wpłacane były przez młodzież, na Fundusz Obrony Morskiej, nie zaważyły specjalnie na rezultacie materialnym, stanowią jednak poważną pozycję moralną.

Udział młodzieży w zbiórce na F. O. M. stanowi jeden z argumentów, stwierdzających coraz bardziej powszechne i głębokie zainteresowanie młodzieży—sprawami morza.

W dalszym etapie zbiórki na łódź podwodną im. Marszałka Piłsudskiego, młodzież winna jeszcze silniej niż dotąd zadokumentować swój dalszy udział w tworzeniu obrony wybrzeża morskiego.

DO DNIA 1 STYCZNIA 1936 R.

ZEBRANO NA

F.O.M. ZŁ. 3.753.621.93



ZASTOSOWANIE „AUTOGIRA” W ŻEGLARSTWIE

Coraz większą popularność zyskują samoloty, budowane na zasadzie autogiro, a to ze względu

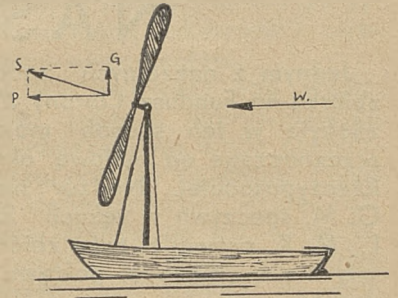
Gdyby śmigło było ustawione w płaszczyźnie równoległej do płaszczyzny masztu, to przy pochyleniu łodzi ku zawietrznej otrzymamylibyśmy pewną siłę składową, wciskającą statek do wody. Należy więc tak umieścić śmigło, by zachowywało płaszczyznę pionową, a więc pod pewnym kątem do płaszczyzny masztu. W ten sposób da się doprowadzić do tego, by śmigło obracało się poza wantami.

Ten sposób umieszczenia śmigła zdawałby się conajmniej bezcelowy w czasie jazdy fordewindem. W rzeczywistości jednak i w tym wypadku wystąpi pewna zaleta, a mianowicie otrzymamy siłę składową, unoszącą dziób statku ku górze, a więc spełniającą zadanie spinakera (rys. 3).

Umieszczenie śmigła poza wantami ma również znaczenie ze względu na bezpieczeństwo załogi. Śmigło, obracające się z dużą szybkością, pomimo, że byłoby sporządzone z materiałów lekkich, stano-

wiłoby poważne niebezpieczeństwo.

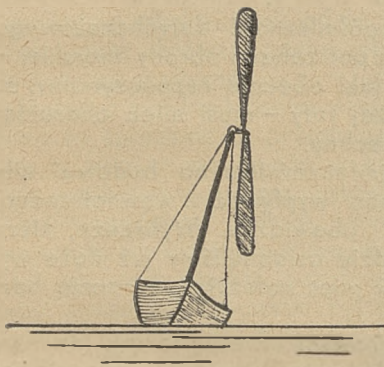
Obracanie śmigła do wiatru mogłoby uskutecznić przez obracanie



Rys. 3

całego masztu, lub jeszcze lepiej przez obrotowe łożysko na jego topie. Maszt byłby wtedy nieruchomy, normalnie usztywniony wantami i sztagiem.

Trzeba by również urządzić przeniesienie obrotów śmigła na pokład, by tu móc hamować jakimkol-

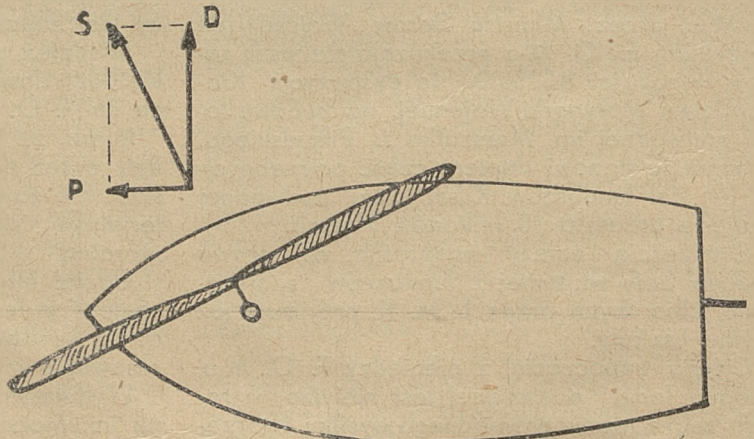


Rys. 2

na ich niezwykle krótki start i prawie pionowe lądowanie. Wynalazcą tego samolotu jest inżynier hiszpański de la Cierra. Samolot taki posiada, oprócz śmigła zwykłego, drugie śmigło poziome. Zasada jest mniej więcej taka. Wiatr pozorny, wywołany ruchem naprzód samolotu, obraca śmigło poziome. Obracające się śmigło działa w ten sposób, że stwarza po stronie «zawietrznej» pewne podciśnienie, powodujące jak gdyby ssanie. Ta siła ssąca jest wykorzystana na podnoszenie samolotu w kierunku pionowym.

Zasadę tę zastosował do łodzi żaglowych—jako pierwszy, inżynier niemiecki Reder—London w ubiegłym roku i poczynił nawet pewne doświadczenia praktyczne. Sprawa ta wywołała w niemieckich kołach żeglarskich ogromne zainteresowanie. Poniżej podamy w streszczeniu wywody tygodnika «Die Yacht».

Zastosowanie autogiro do łodzi żaglowych przedstawia się jak na rys. 1. Siła ssania «S», wytworzona przez obracające się śmigło, rozkłada się na dwie składowe, siłę «P», poruszającą łódź naprzód, i siłę dryfu «D».



Rys. 1

wiek hamulcem. Przeniesienie to można by wykorzystać, by w czasie ciszy śmigło napędzać ręcznie, zyskując w ten sposób rodzaj motoru pomocniczego.

Zbigniew Łukomski

CHMURY



Zarówno mgłą, jak i chmury tworzą drobniutkie kropelki wody lub kryształki lodu. Formacje te powstają wskutek kondensacji nadmiaru «wilgoci» zawartej w powietrzu, to zaś zachodzi przy ochłodzeniu masy powietrza. Ochłodzenie powietrza uzależnione jest od różnych czynników, np. od wypromieniowania pewnej ilości ciepła, od wymieszania się z masą powietrza o niższej temperaturze lub wreszcie od rozprężenia się danej masy powietrza bez wymiany ciepła z otoczeniem (czyli adjakalycznym), a więc od rozprężenia wykonanego kosztem ciepła wewnętrznego.

Międzynarodowa komisja do badań chmur wydała w r. 1930, po ośmioletniej pracy, Atlas Chmur. Klasyfikuje się tam chmury według ich struktury i wysokości *).

Na wszystkich prawie poziomach mogą występować chmury w następujących postaciach:

a) Pojedyncze, w postaci kłębiastej; chmury, te tworząc się, wykazują wzrost w kierunku pionowym, a przy zaniku rozpościerają się w kierunku poziomym;

b) Warstwowe, w formie włókien, cienkich warstw lub brył, często o dużej trwałości lub w stanie rozpadu;

c) W postaci mniej lub więcej ciągłych zasłon, często w fazie powstawania lub wzrostu.

Podział chmur na rodziny i rodzaje.

Rodzina A: Chmury wysokie (średnia najniższa wys. 6000 m).

*) Niżej podane liczby dotyczą wysokości chmur klimatów umiarkowanych od poziomu miejsca obserwacji.

Postać b 1. Rodzaj Cirrus (piezaste); 2. Rodzaj Cirrocumulus (piezasto kłębiaste).

Postać c 3. Rodzaj Cirrostratus (pierzasto-warstwowe).

Rodzina B: Chmury na średnim poziomie (średnia wysokość najwyższa 6000 m, średnia wysokość najniższa 2000 m).

Postać a i postać b 4. Rodzaj Altocumulus (wysoko-kłębiaste);

Postać c 5. Rodzaj Altostratus (wysoko warstwowe).

Rodzina C: Chmury niskie (średnia najwyższa wys. 2000 m, najniższa wysokość: w pobliżu powierzchni ziemi).

Postać a i postać b 6. Rodzaj Stratocumulus (warstwowo-kłębiaste);

Postać c 7. Rodzaj Stratus (warstwowe).

Rodzina D: Chmury o budowie pionowej (średnia najwyższa wysokość: poziom Cirrusów, średnia najniższa wysokość: 500 m).

Postać a 8. Rodzaj Nimbostratus (deszczowo-warstwowe); 9. Rodzaj Cumulus (kłębiaste); 10. Rodzaj Cumulonimbus (kłębiasto-deszczowe).

Opis rodzajów chmur.

I. Rodzaj: Cirrus (Ci). Pojedyncze delikatne chmurki o budowie włóknistej, bez cieni, przeważnie koloru białego z połyskiem jedwabistym. Pojedyncze Cirrusy wykazują różnorodne postacie; występują bądź jako pojedyncze kiście lub chwaściki, bądź też jako smugi na błękitcie nieba, bądź też jako rozgałęzione nitki na podobieństwo piór, pierza, włosów, kłaczek i t. p. Często są one uszeregowane w smugi sklepieniu nieba jako łuki wielkich kół, które dzięki perspektywie

zdają się zbiegać w jednym punkcie horyzontu lub też w dwóch przeciwległych punktach. Cirrusy złożone są zawsze z kryształków lodowych. Przed wschodem i po zachodzie słońca Cirrusy zabarwiają się na kolor żółty lub też żywy czerwony; ukazują się one na niebie rankiem wcześniej, niż inne chmury i są też znacznie dłużej oświetlone wieczorem; po pewnym czasie po zachodzie słońca szarzeją. Także w ciągu dnia w pobliżu horyzontu Cirrusy przybierają często żółtawą barwę; pochodzi to od dużej grubości warstwy powietrza, przez którą przechodzą promienie świetlne od daleko położonej chmury do oka obserwatora.

II. Rodzaj: Cirrocumulus (Cicu). Warstwa lub ławica cirrusowa, składająca się z małych białych płatków lub z bardzo małych kłębuszków, bez cieni.

III. Rodzaj: Cirrostratus (Cist). Delikatna biała zasłona lub woal, które nie zacierają konturów słońca lub księżyca, lecz powodują wokół nich zjawisko halo. Główne postaci zjawiska halo są następujące:
1. Duże koło o promieniu 22°, czasami, zresztą rzadko, duże koło o promieniu 46°.

2. Słońca poboczne, t. zn. blyszczące plamy w odległości 22° lub 46° od słońca lub księżyca na jednej wysokości z niemi.

3. Słupy świetlne t. z. jakby przedłużenia świetlne w dół i w górę tych ciał niebieskich. Często rozpoznać można tylko części tych trzech zjawisk, lecz również i one są charakterystyczne dla chmur wysokich.

IV. Rodzaj Altocumulus (Acu).

Warstwa lub ławica, złożona z płaskich brył lub walców. Brzegi cienkich przejrzystych części wykazują często zjawiska iryzacji, t. j.



brzezi chmur mienią się barwami (o blasku perłowym).

V. Rodzaj: *Altostratus* (Ast).

Jest to włóknista lub prążkowana zasłona mniej lub więcej szara lub błękitnawa.

VI. Rodzaj: *Stratocumulus* (Stcu).

Warstwa lub ławica, składająca się z płaskich brył lub kłębow. Najmniejsze części warstwy, jeszcze regularnie ułożone, są dość grube, obryzowane nieostro i szare, z częściami ciemnymi.

VII. Rodzaj: *Stratus* (St). Jednorodna warstwa chmurowa, odpowiadająca mgłę, nie dosięga jednak powierzchni ziemi.

VIII. Rodzaj: *Nimbostratus* (Nbst). Jest to jednostajna, niska chmura deszczowa o prawie jednolitym i ciemnym wyglądzie i słabo zgóry oświetlona. Z chmury tej pada trwały deszcz lub śnieg.

IX. Rodzaj: *Cumulus* (Cu). Jest to wielka chmura o pionowym rozwoju, której szczyt tworzy kopułę usianą pączkami, podczas gdy jej podstawa jest prawie pozioma.

X Rodzaj: *Cumulonimbus* (CuCb). Potężne masywy chmurowe o silnym pionowym rozwoju, których części kłębiaste wznoszą się w postaci gór lub wieżyc i których część górna posiada budowę włóknistą i rozpocziera się niekiedy w postaci kowadła. Cumulonimbussy dają naogół przelotny deszcz lub śnieg (czasami także grad lub krupy) i towarzyszą burzom.

Ochłodzenie wskutek nagrzewania. Autorem tego paradoksu jest wybitny meteorolog angielski i miennik innego znanego twórcy paradoksów, N. Shaw. Przypuśćmy, iż wskutek jakichkolwiek czynników pewna masa powietrza nagrzała się i w następstwie tego stała się lżejszą od powietrza otaczającego. To spowoduje unoszenie jej w górę, ale w wyższych warstwach powietrza panuje niższe ciśnienie, wobec czego powietrze nasze będzie się rozprężyło kosztem własnego ciepła i stygło... Fizyka okazuje, iż przy wznoszeniu się w wolnej atmosferze, zmiana temperatury wynosi 1°C na każde 100 m., jeśli masa powietrza jest sucha. Jeśli zaś zawiera ona parę wodną, to po minięciu «punktu rosy» para zacznie się skraplać, będzie się przytem wydzielano ciepło utajone skraplania, zmniejszając spad temperatury do 0.5°C na każde dalsze 100 m. wzniesienia.

Łatwo teraz widzieć, kiedy występują warunki pomyślne dla konwekcji pionowej. Pomyślne będą one wtedy, gdy masa wznoszącego się powietrza będzie w miarę wzniesienia się stała się lżejszą względem powietrza otaczającego — będzie to zaś wtedy, gdy temperatura atmosfery będzie, w miarę wzniesienia się w niej, malała szybciej niż 1°C na 100 m. Gdy temperatura będzie malała o 1°C na 100



m., to masa wznoszącego się powietrza na każdej wysokości nie będzie wyróżniała się cieplnie, gdy — będzie malała powolniej, będzie stała lub nawet będzie wzrastała (inwersja), wówczas masa powietrza gdyby nawet została wzniesiona na pewną wysokość, będzie skłonna do ponownego opadnięcia. Wznoszenie się powietrza pociąga za sobą wystąpienie prądów kompensacyjnych, co w ogólności stanowi wiatr.

Ogólna cyrkulacja atmosferyczna. Atmosfera, jako całość, znajduje się w ciągłym ruchu, ta ogólna ruchliwość w różnych porach roku i w różnych miejscach ulega dzięki całemu szeregowi warunków lokalnych mniejszym lub większym zmianom, jeśli jednakże abstrahować od tych miejscowości i czasowych odchyleń, to otrzymamy, jako średnią, ogólną cyrkulację atmosfery.

W strefie równikowej do 30° szer. geogr. występuje zamknięta cyrkulacja, odznaczająca się wielką stałością: w pasie równikowym mają miejsce prądy wstępujące, powietrze, wymienione w ten sposób, rozplywa się następnie od równika górnym wiatrem (antyparat), który opuszcza się do powierzchni ziemi między 15° a 30° szer. geogr. i powraca następnie ku równikowi jako pasat. Wirowanie kuli ziemskiej warunkuje w wiatrach tych odchy-

lenie od kierunków zasadniczych, wobec czego obserwujemy na półkuli N: pasat NE, antypasat SW, na półkuli S: pasat SE, antypasat NW. Minimum ciśnienia przypada tu w pasie równikowym, maksimum między 30° a 35° szer. geogr. Uwzględniając, iż w wyższych szerokościach minimum przypada pod szerokością 60° —do 65° , maksimum zaś na biegunach oraz biorąc pod uwagę ruch obrotowy ziemi, sami dochodzimy do pożądanego wniosku.

Mamy więc na półkuli północnej pod szer. geogr. 60° — 65° granicę wiatru NE i SW, granica ta nazywa się polarnym frontem i gra istotną rolę w całym szeregu wielkich procesów atmosferycznych, bowiem o ile cyrkulacja strefy równikowej nacechowana jest stałością, o tyle dalsze cykle są nader zmienne.

Jeśli nad wodą wieje wiatr, powstają fale. Fizyk Hehnholz wykazał, iż fale powstają zawsze, jeśli istnieje ruch dwu ośrodków o różnych własnościach fizycznych. Rozmaicie nagrzane masy powietrza też stanowią takie dwa ośrodki, przeto na granicy ich wystąpi ruch falowy. Fale powietrza są niewidoczne, jeśli jednakże powietrze będzie zawierało dosyć pary wodnej, to w pewnych miejscach fal może nastąpić kondensacja i zobaczymy wówczas rzędy chmur — sfałowanie powietrznego oceanu. Fale dzikie, wobec małej rozległości samego zjawiska, będą niewielkie, o długości 200—500 m.

Zupełnie co innego wystąpi, jeśli spojrzemy na rozdział mas powietrznych w polarnym froncie. Tam ciągnie się on przez całą ziemię, a fale tam powstające mierzymy tysiącami kilometrów. Rozległość zjawiska była przyczyną, iż na falową strukturę zaburzeń atmosferycznych (cyklony i antycyklony) zwróciliśmy uwagę dopiero w latach ostatnich.

Bogdan Cwilong

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

FUNDUSZ
OBRONY MORSKIEJ
(KONTO P. K O. 30.680)
JEST GWARANCJA
BEZPIECZEŃSTWA
WYBRZEŻA

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

morze



w literaturze pięknej

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

SZESNAŚCIE LAT GDYNI

Ile razy zdarzyło mi się opowiadać o Gdyni dziewczęcej, o tej wiosce-pierwołniaku, w powijakach dzikich sadów śliw i wiśni—łatwość wygrania etjud na cudzej wyobraźni wynikała z samej ciekawości słuchaczy. Jakby chodziło a czasy Kraka i Wandy. Jakby to nie było naprawdę szesnaście lat temu. Ciekawość ta mieszała się z pewnego rodzaju zazdrością.

I cóż z tego? To wszystko było prawdą—szło się ku morzu, brnąc w piasku syką drogą, wzdłuż starych, przycupniętych do ziemi domków kaszubskich. Ginęły w niej przygodne koleiny niewidocznych wozów, zadeptane całkiem wyraźnie śladami bosych nóg. Ślady te tłumaczyły w głuchej wiosce charakter życia sielskiego na ile pogodnej, oczywiście z pozorów, bukoliki rybackiej. Z przykurzonej zieleni ogrodów, tuż za płotami, patrzyły oczy małych dzieci, podobne do polnych kwiatów. Droga prowadziła przez niski wąwóz, opadający z grzbiętowia piaszczystych poletek i badylastych kartoflisk. Na prawo, na Kamiennej Górze, smażyły się w słońcu zarumienione dachówki jakiegoś samotnego folwarcznego zabudowania. Na lewo, wyrastała za czarną łąką torfowiska, szara szkarpa Oksywia, zamykająca z tej strony świat urwistą ścianą.

Ale nawprost siebie wzrok napotykał przestrzeń bez oporu. Pamiętam to pierwsze w życiu skojarzenie wrażeń na widok morza. Tak samo, niedawno, zieleni się rozlewały, rozstoleczniony, drgający w upale step ukraiński. Wtedy szliśmy w żołnierskim szeregu na Kijów. Bezładny jednak ten bezmiar wody dźwigał się przedziwnie w górę ku linii horyzontu, i to narastanie w oczach, zmieniało znów step szeroki w strzelisty, zrównany szczytami drzew, kobłąk puszczańskiemu boru. Dopiero, gdy w tej zieleni dalekiej zabieliły się barankowe fale, jak runo wełniste, jak srebro łyskliwe, ruchliwe i zmienne, znów odezwowało się inne skojarzenie. Toż to podtatrzańskie hale, na których stokach pasty się trzody juhasów, gęślikom do wtóru, i dzberkającym dzwonom do echa. Powiało wreszcie wiatrem, i szumem, i zapachem jodu.

W takiej osnowie kolorowej tworzyła się świadomość widoku bezbrzeżnej otchłani morza. Co najciekawsze, że tyle obrazów naścieżaj całej Polski, na przelot wspomnień całego życia, zmieściło się naraz w tem jednym, pierwszym spojrzeniu z okna gdyńskiego!

Tymczasem na wybrzeżu suszyły się, rozwieszane na pochylonych tykach, sieci i, wyciągnięte na piasek, łodzie. Krzątało się przy nich kilku rybaków z fajkami w zębach. W takim pejzażowym obrazku gubiło się prawie bez wrażenia kilka trawlerów i dwie kanonierki. Nie wiem, skąd odezwowało się w mojej pamięci śmieszne wspomnienie z dzieciństwa o zabawie w okręty z małych puszek od sardynek. Może popełniam niedorzeczność nie do darowania, jeśli wyznam, że tak samo wyglądała wtedy polska Marynarka Wojenna. Co do floty handlowej, nie istniał wtedy u brzegów

gdynskich nawet cień jakiegokolwiek statku towarowego. Dopiero za dobrych chwil kilka, letnią porą 1921 roku, stanął na kotwicy w przyzwoitem oddaleniu od krótkiego, drewnianego pomostu, dobry duch uczniowskiego nawigatorstwa, pierwszy statek szkolny, pięknej pamięci żaglowiec «Lwów».

I cóż z tego, że byłem tam i widziałem to wszystko wcześniej. Ważniejszą jest chyba sprawą, że spotykamy się tam dzisiaj. Otworzyła się przed nami kraina kontrastu z obecną rzeczywistością, przerastającą starosielską bajkę romanyczną o realne wymarzenie współczesnych nam czasów. Ta chwila społecznego zagadnienia nabiera rumieńców gorącej dysputy serca z trzeźwym umysłem.

To prawda, tych lat szesnaście rozrosło się nad podziw w szarym dywanie z piasku w tem samym miejscu, gdzie dziś krzyżują się w Gdyni ulice 10-go Lutego i Starowiejska z ulicą Świętojańską. Ale trudno dopatrzeć się w tem cudu. Jest to raczej wyraz rosnącej, wyleżonej energii i następstw, o wiele ważniejszych od porównań dotychczasowych z grzybem po deszczu lub rośnięciem ciasta na drożdżach. Zamiast mizernej budki, typowego przystanku kolejowego, któremu kiedyś brakło nawet kilku desek na pokrycie ściany frontowej, wznosi się dziś przy węzłowym szyn wielki dworzec, zadość już ciasny, aby starczył za lat kilka nowemu pokoleniu przybyszów z kraju. Przygodna chałupina wiejska z tabliczką urzędu pocztowego, zamieniała się w gmach alchemii współczesnej techniki. Z tamtego prawozoru począł się obecny wielki blok kamienny. Pędzą z niego po drutach telefonów pulsujące myśli w słowach, przynaglnych do pośpiechu i ekonomicznych skrótów. Wśród rozmów o lokatę pieniędzy w towarze, ginie korespondencja idyll miłosnych, gubiąc się w rozgwarze innych pogłosów codziennego życia. Mówi się tu raczej o koniunkturach teraźniejszości, lub o przyszłości, rozłożonej na mnóstwo udziałów w nadziei dorobku, zysku i powodzenia.

Od myśli o przeszłości, Gdynia jest prawie uwolniona. Tkwi w tem głęboka przyczyna jej zamerykanizowanego charakteru, polegającego jedynie na wyścigu naprzód w stronę portu, bez oglądania się za siebie. Przeszłości tej zresztą niema co zbyt żałować. W miejscu, gdzie rozlewne torfowisko jednolistością czarnego rozłogu psuło od wieków wartkie ujście Chylonki do morskiej zatoki, skryta się wstydlive prawda zapomnianej historii. Najpiękniejsza wizja kształtnych oparów, najfantastyczniejsze obrazy mgły, snującej się tu kiedyś w pustkowiu, przescięnęła o wiele natchnień twarda rzeczywistość, wypracowana w betonie wybrzeży portowych i w ażurowej wędrówce stalowych dźwigów, szybujących nad basenami, w dymie okrętowych kominów.

Ani legendarny żeglarz Wyszymir na warownym zamku oksywskim, ani pomorski władca Racibor na pięciuset chrobrowych statek—nie mogliby szumom

radłowskich lasów i grobom wiekowych żeglarzy powierzyć spełnienie tak świętego ukoronowania dzieła słowiańskiego ducha na morzu. Dziś, nawet na zachwycie i wspaniałem jasnowidzeniu Żeromskiego, już nawarstwia się nowa poltrzeba sięgania w dalszą, organiczną promiennosc Gdyni. W jej magicznym zwierciadle odbija się przecież siła ciężenia całego narodu ku nowym metodom wychowania społecznego.

Jesteśmy tej promiennosci świadkami z roku na rok, a cóż dopiero dzisiaj w dniu imienia Gdyni i całego przy niej morskiego wybrzeża. O ile dawniej czyniliśmy tu wysiłki w tworzeniu kształtów realnych w ten sposób, że tempo ich wzrastania objawiało się dla wielu jak cud niepojęty, dziś fakty przemawiają same w kierunku odwrotnym. Zrealizowanie portu w ramach doskonałości domaga się wzajemnie wysiłku, przekształcenia pojęć ogólnych w całym społeczeństwie, na tych samych metodach i przykładach doskonałości, jakie przeprowadzono nie bez trudu, i dokonano nie bez powodu, w porcie gdyńskim.

W kształtach zdobywczycy, w sumie cyfr, przeliczonych na wartości fizyczne i moralne, objawił się morski dorobek państwa. W tym twórczym procesie bierze udział każdy pracownik, przesiany, jak ziarno, przez gałęzie wszelkiej pracy, od kopalni i hut Górnej Śląska, od warsztatów Łodzi, od wszelkich środowisk życia mozolnego, zawartego w niepojętej gromadzie rąk, w sieci myśli i zamierzeń, jak i w tajemnicy zamkniętej w eposie chleba powszedniego, dzielonego na kromki, wśród rodzin przy codziennym stole. Nigdzie dzisiaj nie zaznaczyła się lepiej, jak w Gdyni, sumaryczność olbrzymiego obrazu społecznego, skupionego w końcowym etapie wydajności pracy każdego prawie człowieka. Przedziwną w tem harmonię stanowi posłannictwo w świat bogactw naturalnych i produktów przemysłu polskiego. Ta niewątpliwa poezja czynu, płynąca jednym wspólnym korytem, jak rzeka, opadająca ku morzu wraz z biegiem zawartych w niej strumieni i dorzeczcy, czerpie w zwierciadle Gdyni swe prawo do sentymentu nawskroś współczesnego. Stąd rozwój i rozrost portu jest wierną fotografiją uczuć dumy i trosk o ofiarność własną, tem droższą, że przostłoczoną w kształty nowych motywów wychowawczych, nie spotykanych dotąd w narodowej naszej twórczości.

Do takich motywów twórczych należy tradycjonalizm i porządek rzeczy całego życia morskiego, zaniedbywany kiedyś przez historję błędów dawnej Rzplitej szlacheckiej. Urok morza, który siega wylotem swoich widnokręgów w świat walki z żywiołami, wpływa na charakter zdobywczego człowieka i jest niewątpliwie kopalnią tematu psychologicznego. Stąd przenika dalej w umiłowanie zawodu marynarskiego. Tak samo w społeczności urok morza zaznacza się obyczajowością pewnych zjawisk świeżych, które unicestwiają złudną wędrówkę wyobraźni według starego szablonu bajki, na korzyść rozsądku i prawdy zaznania doświad-

czeń w zaprawie żeglarskiej. Szczególnie to rzecz ważna z uwagi na najmłodsze pokolenie żeglarzy, jachtomanów i coraz to rosące szeregi sportowców wodnych. Pociąg ten daje się wreszcie zaobserwować we wszystkich warstwach społecznych, jako wola gromadna, choć czysto już intuicyjna, gdy chodzi o popieranie potrzeb propagandy, prowadzonej ze świetnymi rezultatami przez Ligę Morską i Kolonjalną. W ślad za tem, równoległe do nowych wciąż doznań, w obliczu naszych czasów, krystalizuje się myśl o morskiej racji stanu, a przy niej staje się jasnym drogowskazem instynkt samoobrony w potrzebie budowania silnej floty wojennej.

Ileż dla malarza, pisarza, poety i każdego szermierza sztuki artystycznej pozostaje tematów wśród tych inspiracji. Wyłaniają się one samorodnie z głębokiego ducha folkloru miejscowego, czy też ze świeżości zagadnień marynistycznych, z symbolicznego znaku bandery, jak i z godności terminologii żeglarskiej, z pracy swobodnego życia na stałkach, czy też wreszcie z ogromnego ekranu nieba, morza i kaszubskiej ziemi.

Gdy w 1910 roku ukazał się piękny w swym praworze artystycznego odczucia szkic Bernarda Chrzanowskiego p. t. «Na kaszubskim brzegu», budziły się wnikliwe myśli autora na tym samym skrawku wybrzeża w niepomiernie trudniejszych warunkach. Mała ta książeczka-przewodniczek, i jej niestrudzony autor, wywarli jednak duży wpływ na twórcze zamierzenia Sienkiewicza, Konopnickiej, a zwłaszcza Żeromskiego. Każda odłóg dziedzina poruszonych tematów przeszła wiele próbnych faz na warsztacie pisarstwa. Od literatury powieściowej z życia Kaszubów i emigracji, poprzez poetycką prozę nastrojów krajobrazowych, do sięgania pamięcią w środowiska marynarskich i żeglarskich doświadczeń, możnaby zebrać drugą już literaturę krytyki pionierskich błędów i traćności. W każdym razie efekt istotny przerost wszelkie wysnzione możliwości. Przedstawia materiał duży, bogaty i nieraz gruntowny, zwłaszcza w dziedzinie spopularyzowania elementarnej wiedzy o morzu, jak i samej idei morskiej propagandy. Teraz, gdy fakty przestają już w tempie życia szybkość tworzenia kiedyś u podstawy wyłania się przed oczami nastrojowe pole oczekiwania na książkę syntetycznej wagi o polskim morzu, na dzieło sprawdzonych już, a także wytkniętych na nową przyszłość, dróg czynu i ducha.

Szesnaście dziś lat mija od wyrośnięcia Gdyni z zapomnianej koleczki. Ileż to czasu jednak upłynęło prawdziwie w kształtowaniu się społecznej ewolucji narodowej, której synonimem, przez ciągłość pokoleń, było również to okno Polski na świat szeroki otwarte! Ileż lat jeszcze przemienie, zanim dojrzeje zmysł morski w każdym polskim sercu i umyśle, na miarę scaleńia się zupełnego z dziełem polskiej twórczości na morzu!

Janusz Stępowski

NOTUJEMY

* Przy Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich organizuje się autonomiczna Sekcja Pisarzy Marynistów, której w następnym numerze «Szkwału» poświęcimy dłuższy artykuł.

* Wanda Brzeska drukuje tom poezji morskich, częściowo znanych czytelnikom naszego czasopisma. Poza tem autorka przystępuje do wydania tomu nowel kaszubskich, pracując jednocześnie nad powieścią z życia Kaszubów sprzed stu laty.

* Ukazał się już utwór poetycki

Janusza Stępowskiego p. t. «Gdynia», nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Utwór ten, zainscenizowany przez Wandę Tatarkiewicz-Matkowską, zilustrowany muzycznie przez Władysława Macurę, zyskał poza tem estetyczną szatę graficzną art. grafika Adama Siemaszko oraz barwne reprodukcje akwareli art. mal. Bolesława Suratto.

* Zbigniew Jasiński obok wykończenia swej antologii poezji marynistycznych, przystąpił do wydania cyklu wierszy, który ukaże się p. t. «Papierowym okrętem».

Errata: W n-rze 10/1935, w ar-

tykule J. Stępowskiego p. t. „Gryf”, na str. 9, wypadł przykładzie drukarskim 18 wiersz od dołu, deformując cylowane zdanie, streszczające jedną z ważnych, podstawowych tez programu wzmiarkowanego wyżej czasopisma. Podajemy więc to zdanie teraz w całości: — „Pragniemy spajać duchowo Kaszuby z Polską i Polskę z Kaszubami, wyrównując zasadnicze poglądy, a głosimy swobodę i równość dla rodzinnych sił kaszubskich, bo tylko w swobodzie i równości, w zgodzie i harmonii wewnętrznej budować można gmach wspólny...”

MŁODZIEŻ PAŃSTW BAŁTYCKICH

«O Litwie, dalibóg, mniej wiem, niż o Chinach»

(A. Mickiewicz «D z i a d y»)

Gdybyśmy dzisiaj pragnęli zaktualizować odbronzowane motto wieszczka, to po Litwie nie omieszkalibyśmy wymienić jeszcze Łotwy i Estonii, a dalej i – Finlandji, t. j. tych państw, któreśmy zwykli obejmować wspólnym mianem «krajów bałtyckich». Uderzmy się w piersi. Nasza ignorancja w zakresie zagadnień, dotyczących państw, z którymi wiąże nas szereg pierwszorzędnych interesów, a łączy wspólne morze – jest doprawdy zastraszająca.

Należy też podnieść z całym uznaniem, że wyłom w murze obojętności zaczyna wybijać młode pokolenie. Zrozumiało ono doskonale, że nie wolno dłużej zamykać oczu na fakt istnienia na północnym wschodzie szeregu państw, z którymi związani jesteśmy nie tylko historyczną tradycją, ale i politycznym realizmem chwili bieżącej, nawet jeżeli wyłączymy specyficzny problem litewski. Pomijając już przesłanki polityczne, czy szersze, przewidujące dynamizm rozwoju przyszłości, koncepcje historjozoficzne, stwierdzić musimy oczywistą konieczność lepszego poznania państw bałtyckich i Finlandji. (Zakres pojęcia «państwa bałtyckie» nie obejmuje właściwie tego kraju, jako należącego do Fennoskandji. Mówiąc o «państwach bałtyckich», będziemy jednak – dla uproszczenia – obejmować tym terminem wszystkie cztery kraje).

Wystarczy jedno uważniejsze spojrzenie na mapę, by nasunęły się wyraźne wnioski. Zwłaszcza jasno odczyta się przedewszystkiem człowiek morza – żeglarz. Niebieska plama Bałtyku ciągnie się wzdłuż przeszło dwutysięcznej granicy morskiej tych państw. A nazwy starych miast portowych od setek lat są chlubnie zapisane w kronikach morskich.

Litwa, Łotwa i Estonia, mając między sobą wspólne granice lądowe, uważają za rzecz zrozumiałą i naturalną łączność z Finlandją. Wody Bałtyku nie dzielą bowiem, ale łączą, może w niemiejszym stopniu niż wytyczne polityki, opartej na wspólnym niebezpieczeństwie ze strony Rosji.

Pierwszorzędne znaczenie problemu państw bałtyckich zrozumieli już oddawna Niemcy. Prowadzona przez nich już od kilkuset lat droga morską akcja kolonizatorska wydała znakomite rezultaty. Dość wymienić sukcesy niemieckich osadników i ich olbrzymie znaczenie w Łotwie, Estonji, czy na odcinku litewskiej Kłajpedy. W tym historycznym wyścigu na północny wschód daliśmy się niestety ubiec, mimo, że mieliśmy w rękę liczne doskonałe atuty...

Granice państwowe trzech krajów wschodnio-bałtyckich zakreśliła wojna światowa. Analogie rozwoju historycznego, podobna struktura gospodarcza i sytuacja polityczna – zmusiły je, mimo rozżarzonych nacjonalizmów, do bliższego zetknięcia i kontaktu. Na północy znaleziono nowego sprzymierzeńca w postaci Finlandji. Charakterystyczny był dla tych państw wspólny front antyrosyjski. Kwestja niemiecka była – przynajmniej tak się wydawało dawniej – mniej groźna. Ostatnie wynurzenia imperjalistycznych ideologów Trzeciej Rzeszy, np. słynnego Rozenberga, kazałyby jednak poddać te poglądy gruntownej rewizji.

Młodzież czterech państw przystąpiła bezpośrednio po skończeniu walk wyzwoleńczych do organizowania platformy wspólnego porozumienia. Przybrało to realne kształty w r. 1923, gdy na wspólnym zjeździe w Dorpacie utworzono silną organizację młodzieży akademickiej Finlandji, Estonji, Łotwy i Litwy. Był to tak zwany «SELL», którego nazwa pochodzi od czterech państw: *Suomi, Eesti, Latvija, Lietuva*.

Związek ten przejawia bardzo ożywioną działalność. Zajmuje się przeprowadzaniem wymiany międzynarodowych praktyk studenckich, organizuje spotkania

sportowe, wysyła wymiennych prelegentów, organizuje liczne wycieczki i t. d., oczywiście przyczyniając się do ściślejszego zacieśniania więzów, łączących młodzież państw bałtyckich.

Kongresy SELL-u odbywają się co roku w innym państwie, a przewodniczenie należy kolejno do przedstawicieli czterech narodów.

Kulisy polityki międzynarodowej znajdują swe żywe odbicie w SELL-u, oraz ciężą i na wzajemnych stosunkach. Sympatje ułożyły się parami, wyłaniając właściwie dwie grupy: fińsko-estońską i łotewsko-litewską. Na wytworzenie podobnego stanu rzeczy złożył się szereg przyczyn. Pewną rolę odegrały tu i przyjazne uznanie, jakim Estonia darzyła i darzy Polskę.

Zorganizowanie wspólnej reprezentacji jest dużym sukcesem państw bałtyckich, które nazewnątrz zwykły występować jednolicie. Rezultaty pracy SELL-u są też pochlebnie oceniane na międzynarodowym forum akademickim.

Poruszając na tem miejscu zagadnienie organizacji młodzieży państw bałtyckich niepodobna pominąć milczeniem szeregu faktów, mogących na tę sprawę rzucić odpowiednie światło. Musimy przedewszystkiem skonstatować jedno: młodzież organizmów państwowych, ich względnie jednolity skład społeczny, wreszcie brak większych ośrodków miejskich i bardzo niewielka gęstość zaludnienia sprawiły, że w omawianych krajach brak jest dobrze rozbudowanego życia młodzieży i jego różnorodnych przejawów.

Najważniejszą rolę odgrywają bezwzględnie organizacje akademickie. Zwłaszcza popularne na Łotwie i w Estonji są korporacje. Widać tam jeszcze żywe tradycje przedwojennego burzostwa, dostosowane do demokratycznych warunków. Korporacje przyjęły się też i w Kownie. Trzeba w tem miejscu podkreślić ogromny wzrost nacjonalizmu wśród młodzieży państw bałtyckich. Najbardziej rozwija się on w niewielkich i pobawionych państwowych tradycji państewkach wschodnio-bałtyckich. Być może, że przyczyniają się do tego i niezupełnie normalne stosunki wewnętrzno-polityczne. Litwa, Łotwa i Estonia są właściwie obecnie rządzone raczej po dyktatorsku, z pominięciem insytucyj parlamentarnych.

W Finlandji jest inaczej. Stara się ona przedewszystkiem o rozwiązanie problemu wpływów kultury szwedzkiej. Na terenie akademickim istnieją dwa zupełnie odmienne związki studenckie: fiński i szwedzki. Żywe poczucie regionalne każe się studentom fińskim zrzeszać w związkach terenowych (odpowiedniki szerszej pojętych naszych kół prowincjonalnych). W przeciwieństwie do państw wschodnio-bałtyckich, gdzie nie istnieją żadne związki ideowo-polityczne, młodzież fińska posiada nacjonalistyczną organizację «*Suojeluskunta*» i radykalno-demokratyczną «*Kansanvaltainen Ylioppilasyhdistys*». Naczelna reprezentacja fińskich studentów spoczywa w rękę związku narodowego. Podobne związki istnieją i w trzech państwach wschodnio-bałtyckich. Wszystkie one są członkami C. I. E., której prezesem został przed miesiącem Łotysz.

W Estonji mamy organizację młodzieży szkolnej «*Noored Kotkad*» (Młode Orły) oraz odmianę skautingu w postaci «*Noored Sepot*» (Młodzi Kowale). Obok niej istnieje i druga naczelna organizacja skautowa, podobnie jak i w pozostałych państwach.

Bardzo czynna na terenie wszystkich państw bałtyckich jest YMCA. Podkreślić też wypada dużą popularność licznych organizacji sportowych. Związki młodzieży robotniczej i wiejskiej są wszędzie względnie

nieliczne i słabe. Na Łotwie popularne jest wśród katolików słowarzenie katolickie młodzieży «*Katolu Jaunantes Sabiedriba*».

Najsilniejszym typem organizacji, zasilanej licznymi szeregami młodzieży, są we wszystkich państwach bałtyckich związki przysposobienia wojskowego i wychowania obywatelskiego, żywo naogół przypominające nasz Związek Strzelecki. I tak na Łotwie mamy «*Aiz-*

sargs», w Estonii «*Kaittseliit*», w Finlandii «*Laapainen Keetön*».

Po bliższe szczegóły, dotyczące młodzieży państw bałtyckich, po jej żywą i pełną charakterystykę nie odsyłamy do monografii i encyklopedyj. Droga poznania otwarta: szeroka, swobodna, piękna. Kurs: północny wschód...

Stanisław Smoleński

GDYNIA 10 LUTEGO 2005 ROKU

NOWELA

Sen o szklanych miastach zmaterializował się, płynąca lawa myśli i marzeń zakrzepła w kształcie szeregach, przezroczystych, kolorowych, mieniących się w blasku słońca i księżyca, masywnych, wystrzelonych ku niebu, ogromnych, sfłoczonych gęsto nad portem brył-gmachów. Gdynia z r. 2005 nie była jednak kopią starego grzyba Nowego-Yorku, ulice jej nie wcięły się jak kanjony w zwarte bloki kamienic—młode miasto rozpięte na sinem niebie lekko, z wdziękiem i harmonią, kopulaste uwieńczenie opadających tarasowało ku ulicom pałaców, — bo też architektura dawno już zerwała z utylityzmem, z ekonomią w wykorzystaniu miejsca i materiału, z celowością w każdym szczególe, cały swój wysiłek kierując ku stworzeniu piękna. Estetyka urbanistyczna w planowej organizacji ówczesnego społeczeństwa polskiego zajęła tak ważne miejsce, że do niej naginano wszystkie potrzeby budownictwa. Czemże były w porównaniu z tym kamienno-żelbetono-szklanym poematem stare, zwiedzte, zatechłe, koszarowate miasta. Weneckie Ca d'oro, Pałac Dożów, wspaniałe bazyliki, Trianony, pagody, piramidy — wszystko to zachowane w rezerwach historycznej architektury — nie budziły już wzruszeń estetycznych. Urbanizm schyłku dwutysiąclecia i początku nowej ery—osiągnął szczyty doskonałości, a treścią jego było — przeniesienie życia pięknem i otoczenia materialnego piętrem kultury duchowej.

Ulice Gdyni w r. 2005 nie wcięły się jak kanjony w skalnianą skorupę miasta — ulice wily się kondygnacjami, tarasami pałaców wgórę i wdół, jak wykute w skale szlaki górskie. Podstawami stykały się gmachy, zazębiały się z sąsiadem, łańcuchami rozfalowały jak fantastyczny krajobraz górski ku granicy nizin—podmiejskich terenów gęstej sieci autostrad, linii pociągów elektrycznych, które znikwały w podziemiach miasta i wypływały znów przy nabrzeżach u stłowych burt okrętów i przed składnicami wielkiego emporjum światowego handlu.

Port gdyński wkopał się daleko w ląd — za Chylonję — szerokim kanałem, obudowanym z obu stron, jak korkowym tłumikiem przed wyciami syren i hłasem maszyn, magazynami, fabrykami skoncentrowanego przemysłu — zataczał łuk wielkim półkolem poprzez wzgórza i wychodził po kilkudziesięciokilometrowej wędrowce w krajobrazie, któremu przetworzenie techniczne nadało nowy, swoisty urok, szerokiemi, lejowatymi ujściami na Bałtyk—za Helem, przy Rozewiu.

Zachodziło nad półwyspem helskim słońce. Zabarwiło się purpurą niebo i obłoki konserwatywne w swych pierzastych kształtach, których nowe prądy w pojmowaniu piękna nic nie zmieniły — morze zbłękiłniało w głęboką ultramarynę — miasto stanęło w polichromii wielobarwnych, szklanych tafli ściennych i połyskliwych, grających kolorami kopuł. Miasto gorzało łuną barw, jak wyczarowane magią czarnoksiężką. W rozplynieniu matowych światła płynęły między kopułami miasta czerwone żuczki, jak z laki, udoskonalone helikoptery—nowych er autokary.

Wanda wracała do domu z biura Kompanji Handlu z Centralną Azją. Helikopter zawisł na chwilę nad przystankiem — platformą na 15-stym piętrze — i poleciał dalej. W swym dwupokojowym mieszkanku dziewczyna uruchomiła mechaniczny odświeżacz powietrza.

W pokoju poruszyły się biało-atłasowe dywany, rozciągnięte na podłodze, pogłaskane niewidocznym wiewem. Równocześnie natrysk ukrytych rozpylaczy zawiesił w powietrzu wonną rosę. Światło neo-elektryczne sączyło się z półkul z kwasykrystalu górskiego—na szklane ściany o mlecznym kolorze z różowawymi nalotami. W pokoju panińskim wszystko musiało być białe i jak pęc kobieca zarumienione czzerwienią, podcieniowane błękitem, jak urocie podkrzenia oczu, i słonowane jak kolory na płątku róży.

Wanda, usiadłszy w wykuszu ze wspaniałym widokiem na morze, przebiegła myślą wydarzenia dnia: nawał pracy biurowej—właśnie wzrósł tranzyt towarów z Azji do Kanado-Grenlandji (wyspa przesunęta się była blisko kontynentu amerykańskiego, a oba kraje ocieplity znacznie; Grenlandja zrzuciła z siebie panczer lodów i stała się terenem polskiego osadnictwa—była dla Polski tem, czem sto lat temu Australja dla Angliji), pracownicy nie mogli nadążyć w załatwianiu faktur, listów przewozowych i konsumentów i obszernej korespondencji — kraje arktyczne chłonoły z całego świata materiały do budowy nowej cywilizacji; Dyrektorjum Uprzemysłowienia gorączkowało się, nagliło, a urzędniczka Kompanji Handlu z Centralną Azją musiała sprostać zadaniu—ważnej instytucji najpoważniejszego punktu przeladunkowego, Gdyni, w której magistrale handlowe zbiegały się w gęstym splocie z wszystkich krajów olbrzymiego zaplecza, od Dunaju aż po Baikal. Wanda musiała dać z siebie maksimum wysiłków. Nadto — co było bardziej denerwujące — oczekiwania daremnie radjofonu od narzeczonego, młodego kapitana marynarki, Jerzego Wątorskiego, który odbywał pierwszą, pionierską podróż na drugą półkulę ziemską kursem przez biegun. Był to jedyny jeszcze szlak, grozący niebezpieczeństwem. Kapitan Wątorski zgłosił się do wyprawy, ponieważ w niej tylko mógł dać ujście swemu pociągowi do przygód. Z innych dziedzin życia morskiego, przygody i niespodzianki zostały już nieodwołalnie wyparte. Wanda otrzymała wczoraj od narzeczonego radjofonogram, że kurs szczęśliwie odbył, że znajduje się już przy wyspach Łofockich. Statek jego, pędzony nie śrubami, bo te złamałyby się o lodowce przy biegunie, ale obrotowymi walcami, ukrytymi w kadłubie, pozwalającymi rozwinąć niezwykłą szybkość — cprawda przy bardzo dużym zużycowaniu energii — prut jak torpeda Atlantyk wzdłuż fiordów norweskich. Za dzień powinien przycumować się przy nabrzeżu gdyńskim.

W pokoju kilkakrotnie ostre wylbyszy rozdarły kojące światło. Usunięto już bowiem wszelkie dzwonki i przeźraliwe brzęczenia. Wanda poderwała się szybko. Nacisnęła kontakt w aparacie. Na ekranie telewizoru stanął jej narzeczonej: uśmiechał się do niej przystojny mężczyzna, opalony wiatrami morskimi. Otworzył usta i w tubie rozległ się wyraźny, głęboki głos, dość szorstki, ale u brzegów tej nabytej w twardym zawadzie szorstkości drgało uczucie. Wanda wyraziła aczami całą radość zakochanej dziewczyny.

Po socjalnych eksperymentach z instytucją rodziny, zorganizowane społeczeństwo na początku nowego tysiąclecia powróciło do starej zasady szukania szczęścia człowieka w współżyciu dwojga ludzi. I właśnie zaczął się krzewić najpierwotniejszy romantyzm mitos-

ny. Temu należy przypisać całą naiwną, rozbrajającą, śmieszność dialogu, jaki się zawiązał poprzez eter.

— Dlaczego się spóźniłeś, kochany?

— Otrzymałem polecenie od Trust'u Koordynacji Akcji Morskiej i Kolonjalnej, aby przybyć dokładnie w południe jutro. Jest to 10-ty luty. Organizatorzy zamierzają połączyć uroczystość rocznicową z przyjęciem naszego statku.

— Cieszę się, że cię spotka taki zaszczyt. Jako kapitanowi, który pierwszy ulorował drogę handlową przez Arklydę, słusznie ci się należy.

Trust Koordynacji Akcji M. i K. było to potężne kierownictwo spraw zamorskich i współpracy z Bratnimi Republikami w zakresie migracji, i kolonizowania. Był to prawdziwy trust mózgow, równorzędny z najwyższymi Służbami (ministerstwami) Państwa. Wywodził się ze starej, zasłużonej organizacji, założonej prawie przed wiekiem, Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która z biegiem czasu podlegała ciągłym przeobrażeniom i wreszcie wraz z wzrostem swych prac wyłoniła z siebie najwyższą władzę pod nazwą Trust'u Koordynacji. Plan stworzenia drogi handlowej przez morza podbiegunowe powstał w zbiorowym mózgu Trust'u. Do wykonania tego zadania wybrano spośród licznie zgłaszających się ochotników młodego kapitana Wątorskiego. W zorganizowanym społeczeństwie przedsięwzięcie prywatna wzięła się harmonijnie z planowością państwową — jakże śmiesznie wydawały się wtedy obawy przedstawicieli niedołączonych jeszcze w pierwszej połowie XX wieku nauk ekonomicznych i społecznych co do niebezpieczeństw dla indywidualności, inicjatywy prywatnej i t. p. w zorganizowanym społeczeństwie.

Rozmowa Wandy z Jerzym zamknęła się wiązanką obiecujących uśmiechów i słów. Trzasnął zacisk. Obraz narzeczonego poszarzał, roztopiał się w srebrzystą biel ekranu.

Wanda stała jeszcze chwilę przed aparatem, poczem włączyła kontakt Kosm-Symfonjon'u. Ostatniej dały wynalazek ten wypierał coraz skuteczniej programy muzyczne z starego, pocziwego radia, ponieważ bez płyt, bez trudzenia cennego gardła śpiewaka i wysilania pianisty i skrzypka, dostarczał najwspanialszej, najcudniejszej, najdyskretniejszej — muzyki sfer. Genjalny wynalazca zebrał do rozgłośni, podobnie jak już przed nim ściągano z chmur ich ładunki elektryczne do zasobników na ziemi, muzykę, którą — jak odkryto — przepojony był wszechświat. Pokój Wandy, oddzielony od miasta głososzczelnymi ścianami, napełnił się jak zapachem ambry cichymi dźwiękami. Wanda usiadła z książką w rękę, urzędzenia społeczne bowiem pozwałały, żeby każdy pracownik miał czas na czytanie, kształcenie się i ulepszenie swego wewnętrznego «ja» zapomocą dobrej lektury.

Odłożyła książkę i myśli poniosły ją w nieznaną jej świat, gdzie był Jerzy. W umyśle jej odmalowała się noc biegunowa, groźna, dysząca zimnem obcego świata. W tę noc wdrązał się szerokim słupem światła reflektor, szukający wolnej drogi na drugą półkulę. Jerzy na mostku przy skomplikowanej aparaturze nawigacyjnej, wskazującej automatycznie położenie statku, głębokość dna — neo-elektroskop sygnalizował odchyleniami strzałki zbliżenie się do lodowca — wśród połyskliwych metali, dźwigni, tarcz, strzałek, migających wyblasków świetlnych — w naprężeniu uwagi, woli, wszystkich sił duchowych — wyglądał jak nowoczesny bohater, walczący z wrogiem w pojedynku na szpady, lśniące w blasku słońca.

Wyobraźnia poniosła Wandę. Jutro...

Jutro, z samego rana, jeden za drugim pociągi — błyskawice wpadały w mroczne hale dworcowe Gdyni. Powietrze zamrowiło się warczeniem aerostatków. Z całej Polski płynął do Gdyni tłum na uroczystość 10 lutego, która z pierwotnej rocznicy odzyskania morza zamieniła się w wielką manifestację zwycięstwa nad żywiołem, w pokaz energii narodu, jego mocy — w wyraz dumy, że w wysięgu prac między Bratnimi Republikami Polska zajęła jedno z przodujących miejsc, wnosząc do wspólnego dobra ludzkości swój wkład

olbrzymiej, wyleżonej pracy mrówczej, cierpliwości uczynnych; produkty niezłomnej woli i zmysłu organizacyjnego; przemysł; wykwit bogatej kultury swojej i ducha; arcydzieła pisarzy i artystów.

10 luty 2005 przynosił nowy sukces. Plan Trust'u Koordynacji Akcji Morskiej i Kolonjalnej i wykonanie planu przez kapitana Jerzego Wątorskiego darowały ludzkości nowy trakt handlowy przez biegun.

Bałtyk był w tym dniu siny sinością stali. Blaski zimowego słońca nie imaly się jego powierzchni. Na redzie zewnętrznej, w szyku towarowym, statki drgały przygotowanymi maszynami. Za chwilę, na dany sygnał popłyną w defiladzie przed Pierwszym Obywatelom Rzeczypospolitej.

Z nad zatoki puckiej oderwało się kilka ciężkich samolotów, wzbilo się kluczem żorawim wysoko, poczem zaczęło gwałtownie pikować na linię statków, wlokąc za sobą długie, kolorowe smugi. Biało-szkarłatna wstęga rozwijała się w powietrzu! Szeroką szarfą zarzuciła pomost od Helu do Kamiennej Góry. Jedna wielka bandera narodowa objęła jak łuk tęczy całą flotę na morzu.

Na galerjach Linji Żeglugowych przy molach, na balkonach, wszystkich pięt, na platformach, we wszystkich oknach gigantycznego miasta — zastygło na ustach westchnienie.

Wanda szukała daremnie w szyku nagromadzonych okrętów dobrze sobie znanej sylwetki statku Jerzego. Poznałaby go odrazu po stalowej, wystrzonej jak lemmiesz, dziobnicy, i ciężkiej, głęboko w wodzie osadzonej rufie. Nie było go na redzie. Wanda uczyła dziwne drżenie w sercu.

Wielka rewja morska rozpoczęła się... Statki ruszyły równocześnie z miejsca, sunąc w prostej linji jeden za drugim. Poczem wykonały równocześnie zwrot o ćwierć obrotu (przekazniki do maszyn były sprzężone telemechanicznie) i dwoma rozwartymi wachlarzami zwróciły się ku otwartemu morzu. W środku, w miejscu rozerwanej linji, powstała wielka luka, wolna aż do mierzeji helskiej, widocznej w tym dniu przesyconym jasnym acz zimnym blaskiem słońca. Od cypla helskiego — serce Wandy jęło tomatąc z radości — rósł w oczach statek. Roto-walce pracowały z najwyższą, dozwoloną szybkością wytłaczając wzdłużniami rurami tony wody, wznoszące się za rufą naksztali olbrzymiego wodozwału. Statek pędził jak torpeda, jak ślizgowiec — jak błyskawica! Od dziobnicy leciały dwa rozpryski jak dwie fontanny, jak dwa gejzery!

Nagle z wszystkich syren okrętowych dobył się przeraźliwy gwizd, uderzył o strop nieba, uorganizował się tam z bezładnej, rozdierającej uszy mieszaniny tonów w potężny basowy ryk i powrócił triumfalnym powitaniem zdobywcy.

Jerzy Wątorski stał na mostku. Zachłystywał się pędem powietrza (do ostatnich granic wytrzymałości silników, do ostatnich granic! — myślał zuchwale), radość waliła mu we krwi, rozsadzała tętnice; chwycił się rękoma za skronie.

— Stop! — krzyknął. — Maszyny stop! Całą mocą wstecz!

Roto-walce bluznęły wodę naprzód: statek znieruchomiał o dwa kable przed trybuną Pierwszego Obywatela.

Gigantofony obwieściły całemu miastu, że Prezydent Rzeczypospolitej wezwał dzielnego kapitana. Jerzy wchodził tarasem w górę; stanął w głębokim skłonie przed siwym człowiekiem o mądrych, łagodnych oczach i pomarszczonym czole. To czoło zwierzało mnogość spraw państwowych: huczące warsztaty pracy, melioracje na Polesiu, sprawiedliwość społeczną, opiekę nad nauką i sztuką — wszystko to przyginało tę siwą głowę ogromnym ciężarem.

Jerzy skłonił się głęboko przed Pierwszym Obywatelom. Pan Prezydent podniósł się i zbliżył do kapitana z wyciągniętą ręką; uściśnął szorstką prawicę marynarza. Spojrzył przytem łagodnym, ciepłym wzrokiem. Jerzy podniósł głowę, by spoikać to wejście.

I zaraz potem powiódł oczyma daleko, po galerjach, szukając rysów twarzy kochanej kobiety.

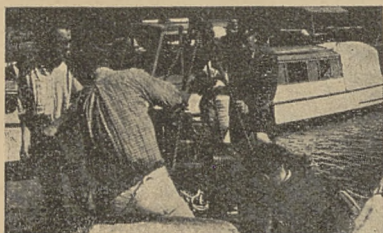
Fryderyk Kuleschitz

Wspomnienia i reportaże

PRZEZ SŁONE I SŁODKIE WODY

NA SZKERACH

«Wilkomen! Wilkomen Till Sverige». — Jacobson, b sman portu w Biskopsudden wracał od masztów



Wybudowaliśmy motor

flagowych na molo, gdzie postawił polską banderę na znak, że «Nike» cumuje w ich porcie i pozdrawiał nas wesóło. — Stary znajomy. — Trzy lata temu, gdyśmy pierwszy raz zawijali do Sztokholmu, wyjechał nam na spotkanie na swojej «dhingji» i pozdrawiając takim samym jak dziś zawołaniem — wprowadził do tego miłego portu. Dziś—to było już trzeci raz z rzędu.

Jego szeroka, ciemna marynarska gęba uśmiechała się.

— What's the matter with you — Boys? — tak samo pytał, gdy po stracie «Nike I» szukaliśmy w K.S.S.S. nowego jachtu i cieszył się, gdy za jego radą kupiliśmy «Ing Margret» — dzisiajszą «Nike II».

Po kilkunastu minutach mieliśmy telefoniczną wiadomość, że mechanik do naszego motoru przyjdzie o 5-ej po południu. Uczynność, uprzejmość i szybkość w załatwieniu cechuje Szwedów. Formalność odprawy celnej trwała kilka minut. Krótkie pytania, między innymi — czy nie mamy psa lub kota? — (nie mieliśmy — mały pies w małej kajucie, to duży kłopot w czasie dużej fali) i «Tullpass» gotowy. Możemy iść do miasta. Bez tego pozwolenia też można wychodzić i nikt z tego powodu w Szwecji kwestii nie robi. Idziemy oczywiście na pocztę Poste restante — ta zawsze jest na pierwszym miejscu w zwiedzaniu obcego miasta. Jakiś przedziwny skurcz radości przeżywa człowiek, śledząc palce urzędnika, wyrzucające ze stosu kopert jeden, drugi, trzeci list, adresowany tak dobrze znanym pismem i przynoszący tyle ciekawych, tyle

oddawna oczekiwanych wieści. Jedno słowo, jedno krótkie zdanie takiego listu jest więcej warte, niż szesnaście stron kurjerkowych wiadomości z kraju. Załoga, która na jachcie tworzy jedną całość, smutek czy radość jednego przeżywa ją wszyscy, tu pod tem okienkiem «Poste-restante» rozpada się. Każdy nie może doczekać się swej kolejki. — On dostał — czy dla mnie też coś przysłał? — płacze się po głowie myśl. — Czy ona napisała i co napisała? — Dłoń zaciska się na barierce, to znów uderza w nią lekko, niepozornie, żeby nikt nie poznał zdenerwowania. To nie przystoi żeglarzom. A potem chwytła się zdobycz, jak jaki los z główną wygraną i ginie na kilka chwil sam na sam z wieścią z daleka. Hall wielkiej poczty sztokholmskiej ma dziwnie miłe światło. A jeśli w stosie kopert niema nic, jeśli urzędnik, koślawym ruchem rozłożonych rąk, przekreśli wszystkie marzenia i całe napięcie oczekiwania...

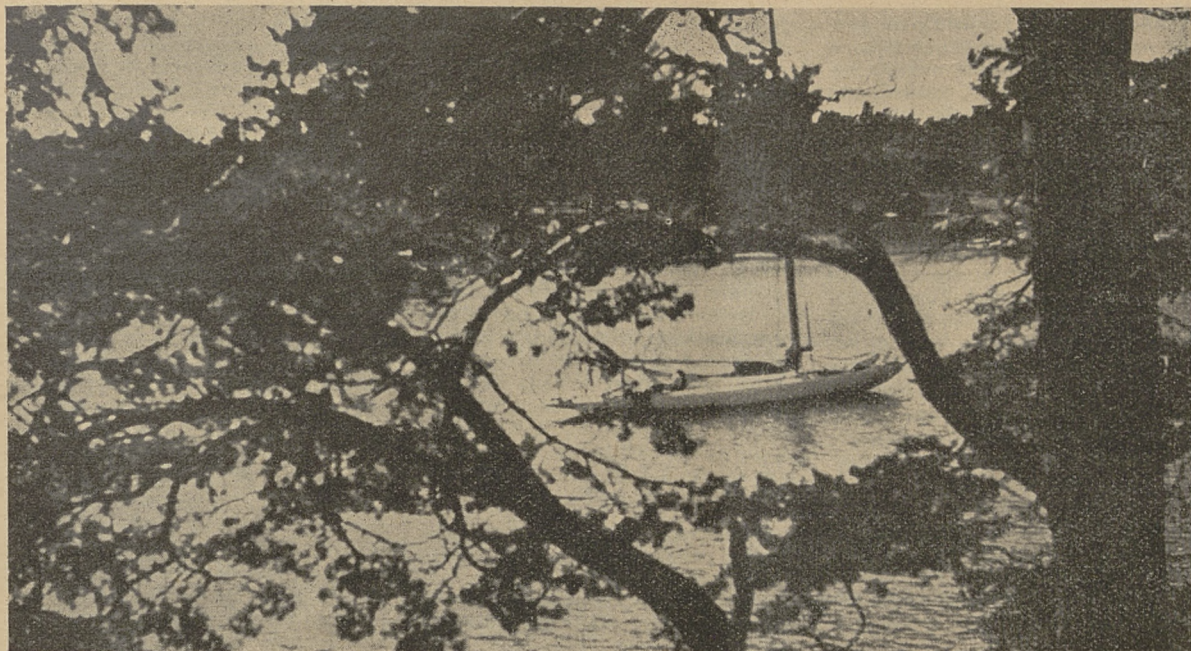
Żeglarz powoli odbiera swój «dowód», podany dla odczytowania nieznośnie trudnego nazwiska, pochylony opuszcza ręce i — uśmiecha się. Nie wolno mu się smucić. Tylko ten uśmiech tak dziwnie nie chce się ułożyć, z takim trudem wykrzywia twarz. Na pytający wzrok kolegów mówi się — «och, głupstwo, będzie jutro, albo w innym porcie» — i okrasza się to lekceważeniem jakimś soczystem słowem bez zenady, gło-

śno rzuconem w obszerny, zupełnie pusty hall. I wtedy załoga jest znów całością. Wszyscy koledzy czytają opuszczonemu urywki swoich listów, odczytują pozdrowienia od wspólnych znajomych, choć ich zwykle w listach niema i — wtedy idzie się do knajpy. W Sztokholmie jest ich dużo, ale takiej marynarskiej piwnicy jak «Den Gyldene Frieden» niema chyba na świecie. Schodzi się tam po wąskich, stromych schodkach z czarnej prawie cegły, przeszło 4 wieki już deptanej. Półmrok. Kępy woskowych świec w żelaznych kutych świecznikach rzucają migotliwe światło. Cienie wspaniałych mebli, brygów, fregat i brygantyn rysują kute w skale sklepienia w fantastyczne kształty i widzie z dawnej, zdobywczej przeszłości. W czasach Wielkiej Armady ta knajpa miała już swoją tradycję. — Tam zjedliśmy lunch. Szwedzka «Smörga-bricka» — cały bataljon szklanych miseczek z najrozmaitszymi przystawkami, befsztyk z renifera i t. d., trunki tylko, jak wszędzie w «suchej» Szwecji były stanowczo za drogie na nasze tramposkie kieszenie.

W Biskopsudden czekał już na nas mechanik. Stwierdził zerwanie legarów, podtrzymujących motor na ramie, co było powodem nadmiernej jego wibracji i rozluźnienia się pakunków. Nie było rady. Musieliśmy zrezygnować ze zwiedzania Sztokholmu i ruszyć rano do



Farwater Sztokholmu



W zatoce Missingsfiordu

słoczni w zatoce Svindelsvik i tam poraz drugi już w tym rejsie wbudować motor. Mała słocznia położona u stóp skał, z wysoka spoglądających w wąski, zielony fiord, przez trzy dni była naszym miejscem schronienia. W wolnych chwilach, których nie było wiele, gdyż starałem się jak najprędzej skończyć z naprawą motoru i szeregiem innych robót, których na jachcie jest zawsze wiele, — pływaliśmy, a wieczorami chodziliśmy na szczyty wzgórz, aby podziwiać cudowny w nocy Stokholm. Nie przeczuwając nic złego, przekreśliliśmy nazwę tej małej zatoki na bardziej zrozumiałe dla nas słowo «Szwindelsvik», co na trzeci już dzień pobytu znalazło swoje uzasadnienie w znacznym pogorszeniu się choroby oczu, którą przeżywał Andrzej z powodu dziwnie, jak na szkery, niezdrowej wody w tej zatoce. Do Stokholmu wróciliśmy 8 sierpnia rano. Cały dzień zajęły nam wizyty w poselstwie polskim, w głównej siedzibie K. S. S. S. w Stokholmie, odebranie naprawionego kompasu z fabryki Lytha i szereg innych spraw, związanych z bliskim wyjazdem.

W K.S.S.S. rozmawiałem z dziennikarzami i ci z podziwem odnosili się do rozwoju naszego żeglarstwa. Imponował im fakt, że jednego dnia aż dziesięć jachtów polskich znajdowało się na Gollandzie w portach Visby i Farösundzie. Zapytali mnie, jak wiele jachtów jest w Polsce, jeśli taka ilość wyszła równocześnie w tę daleką drogę. — Tu trzeba wyjaśnić, że Szwedzi posiadają ogromnie rozwinięty jachting, jak zresztą wszystkie państwa o starej kulturze morskiej, lecz uprawiają go przeważnie przy brzegu, wśród

swych tysiąca wysp, w znikomym tylko procencie wyruszając na morze. Polskie zaś jachty prawie wszystkie żeglują daleko. Cieszyłem się z tego komplementu, który w ustach żeglarzy szwedzkich nabiera rzeczywistej wartości. Pozostałem ich jednak nadal w mniemaniu, że nasze żeglarstwo rzeczywiście zaczyna być silne, co zresztą powoli staje się prawdą.

Wieczorem mieliśmy jeszcze pójść na Skansen. Przez ten «szwindelsvik», jak często później kłęto się u nas, załoga nie zobaczyła właściwie Stokholmu. Ale i Skansen nas minęło. W Diurgorden przypomniałem sobie, że jutro jest piątek, dzień w którym «Nike II» nie opuszcza portu, a z czwartku zostało jeszcze tylko 50 minut. — Zwrot. «Niedzielne» spodnie wróciły do szafy. Zrzucili-

śmy cumy i «Nike» cicho wypłynęła z portu na ciemny, gładki, otulony nocą fiord.

Dwie drogi prowadziły do latarni Landsort, — jedna szeroka i oświetlona przez Vaxholm, druga krótsza o 15 mil, ciemna i bardzo wąska — przez Skuru - sund. Zbliżał się tra-wers tej cieśniny.

— Bull, idziemy przez «Skuru» — rzuciłem.

— Jak uważasz, ale tam ciemno. W tym rowie między skałami będzie jak w szalicy, bo dziś nawet księżyc nie ma.

Obydwaj znaliśmy tę cieśninę dobrze. Dzisiaj miałem ją przejść poraz czwarty z rzędu. Zaryzykowałem.

Wysokie na kilkadziesiąt metrów



Zajęcia w porcie

granitowe brzegi zamknęły się prawie nad nami, zostawiając tylko w górze wąski, chmurami pokryty wycinek nieba. Linja skał, opadających pionowo w czarną wodę fiordu zatracala się na dole w ciemnościach. Prowadząc jacht, wyczuwałem raczej niż widziałem zakłany farwater. Śruba motoru najwolniejszymi obrotami wkręcała się w oleisty, gęsty prawie nurt. Czasem błysło zapóźnione światło w małym oknie przyklepionego do skał domku i za jaśniało drgającą gwiazdą na wodzie. Czasem Julek i Andrzej podawali z dziobu sygnały. Dziwnie głęboki i nieskończenie poważny był ten wawóz. Żeglowałem tędy w słońcu w gwarne i rojne popołudnie i dziś zdawał mi się on jakiś inny, nieznan. Dziś ginął człowiek w jego czeluści zamieniony cały w słuch, wpatrzony w pustkę gęstą, czarną pustkę dna. Za strzelistym łukiem żelbetowego mostu brzegi rozszerzyły się i obniżyły, odstaniając obszerny pas wody.

Andrzej odetchnął: «udało się».

— Jeszcze nie koniec — zaśmiał się Bull — teraz dopiero zobaczysz wąskie przejście, jeszcze Skrapansund przed nami.

Chmury powoli ustępowały, robiło się jaśniej. Tuż prawie przed ciemną linią brzegu, zamykającą nam drogę, zawróciliśmy pod ostrym kątem w gardziel wykutego w skałach przesmyku. Brzegi tu były niskie, tylko potężny las gwarzył szczytami z wiatrem, przybiegającym od morza. Szliśmy samym środkiem dwudziestometrowego kanału. Nagle kil zgrzytnął na odstającym od dna kamieniu. Szarpnął jachtem i spłynął. Julek odliczył: raz, jakby czekał na drugie uderzenie. Bosman zerwał się, o mało nie palnął go pięścią po głowie.—Nie wolno kpić,

gdy jacht jest w niebezpieczeństwie.

Po kilku sekundach «Nike» siedła na piasku.

— Cumy na brzeg!

Teczek już siedział w bąku. Całowy hol, obłożony na pniu starej sosny, wyprężył się. Chłopcy zaparli się mocno nogami — hej! rup! — pociągnęli i nie znajdując oporu gruchnęli na kamienie. «Nike» odciążona spłynęła odrazu, a Julek za zbytnią gorliwość zapłacił potężnym sińcem. Sondując zobaczyliśmy, że nurt nie idzie środkiem, jak pokazywała mapa, tylko bliżej lewego brzegu. Dobrze, że tak się skończyło. Jak później opowiadał mi w Kopenhadze kapitan «Junaka» właśnie w tym czasie był bardzo niski stan wody w tem przejściu.

Na Ingaröfiordzie, w chwili gdy Teczek pokazywał nam fokę, wylegującą się na małych skałach, motor nagle zazgrzytał i od strony sprzęgła zaczął niebezpiecznie dymić. Podnieśliśmy żagle, choć bryza nadciągała dopiero. Gdy rozluźniałem taśmę rozgrzanego nadmiernie sprzęgła, w nagłym przechyle jachtu wpadł mi do środka klucz. O Santa! Nowe dwadzieścia godzin drogiego czasu zmitrężyliśmy w małej stoczni Dalarö, wyławiając ten klucz z krateru. Złe ustawienie motoru jeszcze w stoczni Svindelsvik, które było powodem rozgrzewania się sprzęgła, naprawiliśmy jednak dopiero stojąc na kotwicy w jednej z małych zatok Missingsfiordu. Pierwszy raz miałem pretensję do szwedzkiej roboty, ale nie wiele brakowało, a przez ten «szvindelsvik» musielibyśmy zrezygnować z przejścia Goå kanału. Motor był wreszcie klar. Postanowiłem go jednak, ku ogólnej ucieście załogi, zapuścić dopiero przed pierwszą służą. Wiatr dmuchał

mocno, ale prosto w nos. Przeżywaliliśmy więc wspaniałe emocje, lawirując w wąskich farwaterach. Stańce grzało. Teraz dopiero mogliśmy się nacieszyć szkerami. Dwa dni lawirowania w ciągle nowym, coraz piękniejszym krajobrazie — to prawdziwe święto dla żeglarza. W Sövesundzie, dwadzieścikilka metrów szerokim przesmyku, wpadliśmy w cień wiatru. Dopiero kilkanaście centymetrów od skały chwyciła «Nike» wiatr i uratowała nas od hańby stłknięcia nieledwie o próg domu pilota, który patrzył z góry na naszą banderę i pewnie nie wiedział skąd płyniemy. «Nike» i załoga zdawały egzamin. Przy przejściu Twörenfiordu Bull zaskoczył nas zręcznością. Wysunęła się listwa z grota i przy pierwszym topocie mogła wylecieć. Nie chciałem zrzucić żagla, gdyż musiałbym ze względu na bliskość mielizn stanąć na kotwicy, a doskonałej listwy też było szkoda. Bull nie wiele myśląc wyskoczył na bom i trzymając się topenanły wdrapał się po żaglu na górę, wyjął listwę i tak się tam dobrze czuł, że nie chciał zlażyć. Dopiero komenda: «Przygotować się do zwrotu przez rufę!» spędziła go na dół. Humor panował na pokładzie. Bosman pośpiewywał swoje sprośne piosenki, a stojąc na oku, z wielką już wprawą wyszukiwał znaki ustawione wzdłuż krętej i ciekawej drogi. «Nike» szła smukła i szybka, to prawą to lewą burtę nurzała w błękitnej wodzie fiordu, a tak zwinna była i niezawodna, że chciało się ją pogłaskać, jak żywe, przywiązane do człowieka stworzenie. W Oxëlesundzie, małym porcie, w którym przetładowuje się rudę szwedzką dla całego świata, zatrzymaliśmy się na noc, aby wypocząć przed ciężką pracą, jaka czekała nas na Göta-kanale.

Leszek Wieleżyński



Fale i mewy

Fot. Karolina Kahlówna

Z E Ś W I A T A

PUHAR AMERYKI W KLASIE «K»

Według jednego z ostatnich numerów «Yachting World», Nowojorski Jacht Klub ma w niedługim czasie ogłosić wyniki swoich pertraktacji z jednym z klubów angielskich, a mianowicie z «Royal London Y. C.», w sprawie udziału jachtów klasy «K» w przyszłych regatach o puchar Ameryki. Jak wiadomo, w regatach tych dotychczas brały udział jedynie największe jednostki, to jest jachty klasy «J» i przybycie nowej konkurencji przyczyni się niewątpliwie do uświetnienia i tak już sławnych zawodów.

ROYAL OCEAN RACING CLUB

Mniej więcej w połowie grudnia ub. r. odbyło się walne zebranie tego klubu, poświęconego, jak wskazuje sama nazwa, szerzeniu propagandy turystyki i regat oceanicznych. Na zebraniu omawiano szeroko możliwości zorganizowania regat na nowej trasie—do Lizbony, co miałyby miejsce równoległe ze wznowionymi w tym roku regatami Benodet-Santander. Projekt ten, jak wynika ze sprawozdania majora Rose-Richardsa, spotkał się z gorącym aplauzem jachtomanów portugalskich, ofiarujących nawet jeden z basenów portu marynarki wojennej do całkowitego użytku biorących udział w zawodach jachtów. Poza tem uchwalono ostatecznie następujące regaty z terminami: Helgoland i Maas—29 maja, ze startem z Burnham-on-Crouch; regaty wzdłuż Kanału La Manche, ze startem z Southsea 31 lipca; Plymouth—Benodet 15 sierpnia, oraz Benodet 15 sierpnia, oraz Benodet—Santander 21 sierpnia.

DWIE WIELKIE AWARJE

Sezon jachtowy 1935 r. był niewątpliwym wyrazem postępu w dziedzinie konstrukcji jednostek najwyższej klasy, ale jednocześnie wyrazem, pozornego przynajmniej, niepowodzenia, uwieńczonego dwiema wielkimi awaryjami: awaryjami masztów na jachtach «Endeavour» i «Yankee». Omawiając szeroko te dwa smutne wypadki, fachowa prasa zagraniczna zwraca w pierwszym rzędzie uwagę na istotną, zachodzącą między nimi różnicę. Awarja «Endeavoura» była spowodowana wylącznie wadliwym osztagowaniem, a więc całkowicie z winy załogi, podczas gdy maszt na «Yankee» pękł jedynie pod naporem wiatru. A więc drążony maszt, będący wyrazem najwyższej techniki jachtowej, nie wytrzymał próby!

Tak jest w istocie. To też warto się zastanowić nad przyczyną awarii, aby możliwie jasno zdać sobie sprawę, czy ona rzeczywiście dyskwalifikuje nowoczesną konstrukcję drążonych masztów, czy też świadczy jedynie o pewnych błędach konstruktora, które dałoby się na przyszłość uniknąć.

Zauważono w czasie awarii, że maszt, bezpośrednio swoim upadkiem, uległ bardzo silnemu «wybrzuszeniu» i potem dopiero pękł w kilku miejscach naraz, padając za burtę. Świadczy to o tem, że miało tu miejsce zjawisko, znane w nauce wytrzymałości pod nazwą wyboczenia. Nie było ono niespodzianką dla konstruktora i maszt, jak i każda, podlegała siłom wyboaczającym konstrukcja, był ściśle liczony wzorami Eulera, które, przy wysokich współczynnikach bezpieczeństwa, miały dać idealny wytrzymałościowo układ. I właśnie ta ścisłość popsuta wszystko.

Maszt był liczony na minimum wagi i zużycia materiału i dlatego wypadł zbyt «smukły». Konstruktor nie mógł przewidzieć ściśle wszystkich sił. Przecież obok normalnych, zwykłych sił, powstałych wskutek parcia wiatru, istnieją jeszcze naprężenia dynamiczne, siły zginające, powstałe przy mimoosiowym wyboczeniu i wiele, wiele innych. Ich wartości nie potrafimy tak łatwo ocenić, to przyjdzie z czasem dopiero po nabyciu pewnej praktyki.

Reasumując powyższe, dochodzimy do wniosku, że nowoczesne konstrukcje zdały w tym roku egzamin na b. dobrze i jeżeli nie można ich jeszcze zakwalifikować na celująco, to tylko dlatego, że mają pewne niedociągnięcia, wynikłe jedynie z braku doświadczenia konstruktorów, które, nie wątpimy w to, już w najbliższym czasie zostaną usunięte.

Wracając jeszcze na chwilę do starych, «pewniejszych» drewnianych konstrukcji masztów, należy zwrócić uwagę, że i tu zdarzają się wypadki całkiem nieprzewidziane, jak naprz. awaria bezana na «Swarożycu» w ub. sezonie. Starzy konstruktorzy, opierając się na doświadczeniu, nie umieli przewidzieć takich rzeczy, które dla nas teraz są zupełnie oczywiste. Oto np. nie umieli oni zupełnie ocenić wpływu wilgoci na wytrzymałość drzewa, które przy wzroście zawartości wody w tkankach zaledwie o 10%, traci 30% cech wytrzymałościowych.

CIEKAWY KONKURS

Angielskie pismo jachtowe «Yachting Monthly» zorganizowało wśród swych czytelników ciekawy konkurs na najlepszy artykuł p. t. «Statek, jakiego pragnę», z nagrodą pięciu gwinei dla zwycięzcy. Największa jednak wartość konkursu leży nie w znacznej, jak widać—nagrodzie, lecz w jego dalszych warunkach.

Autorom pozostawia się całkowitą swobodę w wyborze typu, wymiarów i rodzaju jachtu, ale zarówno sam rodzaj jachtu, jak i wszelkie opisywane nowości jego wyposażenia, muszą być jak najszczegółowiej uzasadnione. Od tego w pierwszym rzędzie ma zależeć ocena.

Jak widzimy więc, konkurs ten przyniesie niewątpliwą korzyść nie tylko zwycięzcy, nie tylko biorącym w nim udział, ale i ogółowi jachtmenów, pozwalając im zapoznać się z wielu inowacjami.

Możeby tak u nas zorganizować coś podobnego?

NAUKA JĘZYKA POLSKIEGO W U. S. A.

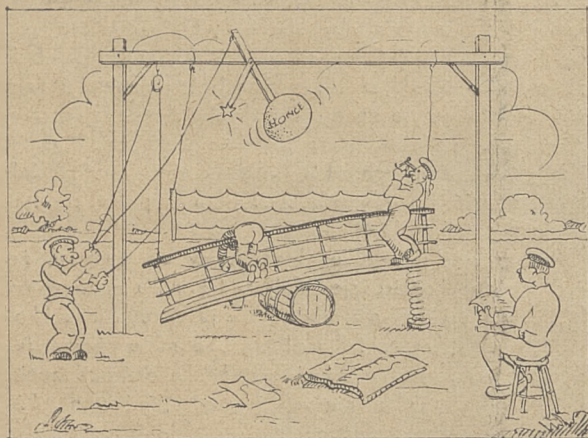
Według wiadomości, otrzymanych ze Światowego Związku Polaków z Zagranicy, stan szkolnictwa polskiego w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej przedstawia się następująco:

Zakładów średnich, kolegiów wraz z seminarjami duchownymi jest 50, do których uczęszcza przeszło 6.000 młodzieży. Szkół parafjalnych czyli w naszym pojęciu szkół powszechnych—jest 572 z 320 tysiącami uczniów, szkół zaś dokształcających jest 302, do których uczęszcza 24 tysiące dzieci.

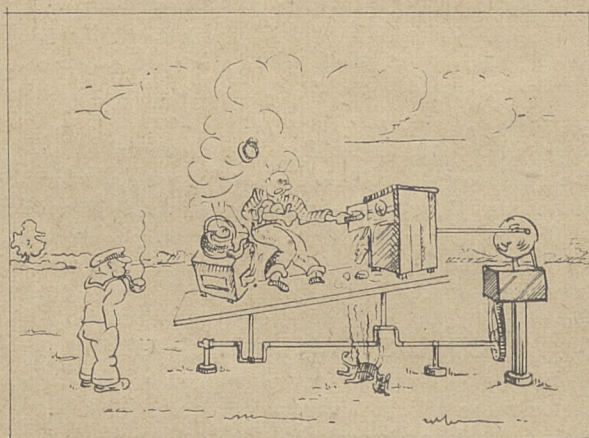
Oczywiście, ilość ta nie obejmuje wszystkich polskich dzieci, zamieszkałych w U. S. A. Polacy czynią starania przy każdej nadarzającej się okazji, aby w ramach istniejących możliwości rozszerzyć zakres nauczania języka polskiego.

HUMOR

ZAPRAWA ŻEGLARSKA NA LĄDZIE



Ćwiczenia sekstansem



Nauka gotowania na jachcie

Rys. Stanisław Jaxa-Bykowski

WIADOMOŚCI ORGANIZACYJNE

PRZEDSTAWICIELE WŁADZ L. M. K. NA ZAMKU

W dniu 2 stycznia r. b. Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, przyjął na Zamku delegację władz naczelnych L. M. K. w składzie: prezes Rady Głównej, min. J. Kożuchowski, wiceprezes Banku Gospodarstwa Krajowego; prezes Zarządu Głównego L.M.K., gen. dyw. Gustaw Orlicz Dreszer; wiceprezes Zarz. Gł. L. M. K., dyr. E. Kłopotowski; dyr. Jan Dębski; dyr. Wiesław Czermiński.

Delegacja Ligi Morskiej i Kolonjalnej przedłożyła Panu Prezydentowi sprawozdanie z działalności za rok 1935, wręczyła medal pamiątkowy, wszystkie wydawnictwa L. M. K. oraz kły słonia, zabitego przez plantatorów polskich w Liberji.

NOWY ZARZĄD A. Z. M.

W grudniu, w lokalu Oddziału Warszawskiego A. Z. M., Polna 50, odbyło się Kadencyjne Walne Zebranie, na którym zostały wybrane władze Oddziału.

Prezesem został wybrany ponownie kol. Wodzinowski Przemysław, jako członkowie zarządu weszli kol. kol.: Frąckiewicz Marjan,

Rejmentówna Mieczysława, Jarosińska Janina i Pogorzelski Jan.

W skład komisji rewizyjnej weszli: jako przewodniczący kol. Borowski Aleksander, oraz członkowie: kol. kol.: Górkiewicz Maksymilian i Sobański Henryk.

Sąd koleżeński ukonstytuował się następująco: przewodniczący: kol. Szper Jerzy i członkowie kol. kol.: Żwan Tadeusz i Krauss Janusz.

Z DZIAŁALNOŚCI KOŁA SZKOLNEGO LMK

Członkowie Koła Szkolnego L. M. K. przy Szkole Handlowej w Jarosławiu zaczęli się już gruntownie przygotowywać do wycieczki kajakowej, jaką pragną odbyć w lecie. Koło podjęło starania celem budowy większej łodzi żaglowej, a pomoc finansową obiecała samopomoc uczniowska.

Styczeniowy numer wspólnego miesięcznika Kół Jarosławskich, p.t. «Frontem do morza», został wydany przez wyżej wspomniane Koło, którego członkowie opracowali szereg poważnych i rzeczowych artykułów. Całość numeru uzupełnia sonet o morzu, napisany przez ucznia kl. IV Józefa Jareckiego. Następny numer tego miesięcznika wydany będzie skołej przez inne koło w Jarosławiu.

Redaktor: Stanisław Zadrozny

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 «Szkwałe»: 1 strona 500 zł., 1/2 strony 270 zł., 1/4 strony 150 zł., 1/8 strony 90 zł., 1/16 strony 50 zł.