

SZKWAŁ



ROK IV
KWIECIEŃ

NR. 4
1936 R.

WYDARZENIA ORGANIZACYJNE

KRONIKA ZARZĄDU GŁÓWNEGO A. Z. M.

W obecnej sytuacji wzmoczonego tempa życia organizacji morskich, zwłaszcza młodych, żeglarskich, specjalnie dawoł się odczuć A. Z. M-owi fakt nielegalizowania statutu organizacji, mimo dwuletnich prawie starań, co w dużej mierze krępowało działalność jego na terenie międzyuczelnianym, ogólnoakademickim, nie pozwalając często na rozstrzygnięcie pilnych kwestyj bez autorytetu prawnie istniejących władz centralnych.

W chwili obecnej w środowiskach: Kraków, Poznań, Wilno oddziały są zalegalizowane przy uczelniach; w Warszawie i Lwowie zarejestrowane przy kilku uczelniach. Zarząd główny, jako instytucja nadrzędna, nadająca całej organizacji charakter międzyuczelniany, dotychczas czekał na zatwierdzenie statutu.

Ostatnie kroki, poczynione ze strony Zarządu Gł., wyraźnie wskazują na ostateczne posunięcia w celu przyspieszenia jego legalizacji. Wizyty w Ministerstwie W. R. i O. P., odbyte przez prezesa Zarz. Gł. kol. J. Grzywaczewskiego postawiły tę sprawę na jak najlepszej drodze.

Pan minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, prof. dr. Wojciech Świętosławski nie wyraził wątpliwości co do zalegalizowania władz centralnych A. Z. M. w przeciągu miesiąca. Sprawa ta więc w najbliższym czasie stanie się faktem dokonanym. Odręcznie pozwolił Pan Minister na zwołanie II Walnego Zjazdu Delegatów przez Zarząd Główny.

Sprawa Zjazdu była również tematem obrad Rady Naczelnej, odbytych w ub. miesiącu. Wobec zbiegających się terminów legalizacji A. Z. M-u i Zjazdu, ten ostatni, zdaniem Rady Naczelnej, winien mieć specjalny, manifestacyjny charakter, będący wyrazem ustosunkowania się młodzieży akademickiej do polskiej rzeczywistości morskiej.

Fakt coraz silniejszego natężenia zainteresowania się młodzieżą akademickiej sprawami morza oraz jej specjalne podejście do niego — drogą rozbudowanego żeglarstwa — zwrócił uwagę p. gen. bryg. min. T. Kasprzyskiego. Specjalnie zainteresowała Pana Ministra kwestia reformy żeglarstwa, poruszana przez A. Z. M., a rozumiana w sensie podciągnięcia go do poziomu morskiego przysposobienia wojskowego młodzieży na wzór ruchu młodzieżowych organizacji morskich innych państw.

Nie bez związku z tem pozostaje fakt ostatecznego zajęcia się Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego sprawami młodego żeglarstwa morskiego i jego potrzebami.

Po wizytach i konferencjach przedstawicieli Zarządu Gł. A. Z. M. w P. U. W. F. można mieć widoki na zbudowanie ośrodka żeglarskiego w Jastarni dla A. Z. M. i Z. H. P. Ośrodek ten mieściłby się prawdopodobnie na terenie zajmowanym dotychczas przez obozy wyżej wspomnianych organizacji.

Teren ten po całkowitej niwelacji i obrzuceniu go trawem nabrzeżem zostałby racjonalnie zabudowany według planu, uwzględniającego pomieszczenia na zimowanie jachtów, ślip, mieszkania dla uczestników obozów morskich, specjalne budynki dla personelu obozowego, komendy, izby chorych, składów, służby kuchennej i t. p.

W chwili obecnej należy uważać za przedwczesne wyrażanie naszego ustosunkowania się do powyższych projektów i wynikających z nich konsekwencji, jak wzajemnego ząębienia się samodzielnej akcji młodzieży, być może uzależnienie jej od zewnętrznych instytucyj. W każdym jednak razie należy mieć nadzieję pomyślnego rozwoju i realizacji tych prac.

Na jak najlepszym stanie żeglarstwa polskiego zależy bowiem już nie tylko A. Z. M-owi, ale i Zw. Harcerstwa Polskiego, z którym ostatnio nastąpiło całkowite uzgodnienie poglądów na istotę żeglarstwa. Wyrazem tej jednolitości zapatrywać jest spólnie podjęta

akcja prasowa, wynikała zresztą z zainicjowanej przez A. Z. M. na łamach prasy codziennej dyskusji na temat stosunków, panujących w żeglarstwie polskim.

O tem, że sprawa wychowania morskiego młodzieży zaczyna żywo obchodzić społeczeństwo świadczy powołanie przez L. M. K. Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży, o czem pisaliśmy w poprzednim numerze «Szkwału».

Celem scementowania działalności poszczególnych środowisk Zarząd Główny dokonywa objazdów środowisk, ustalając z oddziałami wytyczne przyszłej pracy.

ODDZIAŁ WARSZAWSKI AKAD. ZW. MORSKIEGO

Zarząd Oddziału Warszawskiego zorganizował w miesiącu marcu teoretyczny kurs żeglarstwa. Na program kursu złożyły się wykłady z zakresu następujących działów wiedzy żeglarskiej: terminologia żeglarska, budowa i osprzęt jachtów, nawigacja, historia żeglarstwa, meteorologia i inne.

Obok wykładów teoretycznych program kursu obejmował również zajęcia praktyczne jak roboty bosmańskie.

Wykładowcami byli członkowie oddziału A. Z. M. Stanisław Jaxa-Bykowski, Bogdan Cwilong, Stanisław Kownacki i Antoni Piątkowski.

Uczesnicy kursu po osiągnięciu dodatniego wyniku egzaminu z przeprowadzonego kursu teoretycznego, odbywać będą praktyczne szkolenie na Wisle — na łoborze Warsz. A. Z. M.

Należy jeszcze zanotować, że do Zarządu Oddziału na kierowników poszczególnych sekcyj weszły następujące osoby: sekcja kolonialna — J. Reichman, Głogolski, sekcja handlu morskiego — sportowa: A. Piątkowski, prasowa Wanda Karczewska i sekcja towarzyska J. Boksza.

Pozatem sekcja towarzyska uzyskała dla zebrań członków świetlicę w sali Towarzystwa Przyjaciół Młodzieży Akademickiej. Zebrania towarzyskie odbywać się będą we wtorki każdego tygodnia.

KONFERENCJA ŻEGLARSKA

Dnia 1 marca 1936 r. odbyła się w Warszawie w auli Państwowego Gimnazjum im. Króla Władysława IV. Ogólnopolska Harcerska Konferencja Żeglarska, na którą przybyło około 400 delegatów z całej Polski.

Część właściwą konferencji wypełniło sprawozdanie Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich z działalności za rok ubiegły. Po sprawozdaniu i dyskusji nad niem kierownik Drużyn Żeglarskich p. Bublewski wygłosił referat p. t. «Rola Harcerstwa w wychowaniu wodnem młodzieży» poczem omówiono sprawy bieżące, wnioski i dezycje poszczególnych drużyn i t. p. Na zakończenie odśpiewano «Hymn Bollyku».

Tegoroczna konferencja wykazała dalszy konsekwentny postęp w pracy, szczególnie na odcinku morskim. Pewne niedomagania wykazują jedynie «śródlądzie» a to głównie wskutek braków materialnych, gdyż tabor żeglarski jest kosztowny i młodzież z własnych funduszy nie jest w stanie go budować.

Mimo tych niedomagań Harcerstwo jest bezsprzecznie przodującą organizacją żeglarską w Polsce.

Warto tu jeszcze nadmienić, że szczególnie owocnie witano przemówienie gen. Mariusza Zaruskiego, wypróbowanego przyjaciela Harcerstwa, współpracownika Kierownictwa Drużyn Żeglarskich i kapitana harcerskiego żaglowca — «Zawiszy Czarnego».

Zastępującem również na podkreślenie jest fakt, że na Konferencji poruszone były sprawy dotyczące projektów reorganizacji ruchu żeglarskiego w Polsce. Sposób pojmowania proc przez Harcerskie Drużyny Żeglarskie znalazł wyraz w artykułach p. t. O reformie Żeglarstwa p. Kazimierzo Cynkulis, drukowanych zaraz po Konferencji w «Kurjerze Porannym».

SZKWAŁ

Nr. 4

KWIECIEŃ

1936

KOMENDANT I JEGO NASTĘPCA

Pierwszy raz w dziejach odrodzonego państwa w dniu 18 marca, jako przededniu, uroczystości dotychczas obchodzonych Imienin Marszałka zamiast okrzyku «niech żyje», z pośród stukotu maszerujących nóg żołnierskich—ozwał się żałobny werbel, budząc jednocześnie bolesne wspomnienie dnia życzeń składanych Wielkiemu Wodzowi.

Zamiast życzeń, złożono hołd Jego Pamięci.

Pamięci Marszałka Piłsudskiego poświęcone było przemówienie radiowe Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego, w którym ujął On całe życie Marszałka, podkreślając wszystkie najbardziej charakterystyczne dla tego wielkiego żywota—fakty.

Przemówienia tego wysłuchano w skupieniu we wszystkich miastach Polski. Cała Polska wraz ze swym Dostojnym Włodarzem pogrążyła się w rozmyśleniach nad wielkością postaci, która tak niedawno od nas odeszła. Cała Polska od Karpat po Gdynię.

W Gdyni zapalono uroczystości na skwerze Kościuszki znicz przed popiersiem Marszałka Piłsudskiego. Po przemówieniu Pana Prezydenta zapanowała minuta ciszy, po której odezwał się werbel żałobny.

Najwymowniej pamięć Imienia Marszałka Piłsudskiego została uczczona przez wojsko i młodzież.

Przed frontem wojska odczytano rozkaz Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, gen. Edwarda Rydza-Śmigłego, kończący się słowami:

«Miejcie ambicję być wyjątkową i wspaniałą armją!

Kierując się tą piękną ambicją w pełnieniu obowiązków żołnierskich dnia — wywiążemy się najgodniej z długu wdzięczności dla Marszałka za sławę zwycięstwa. A sztandar wojskowy stanie się nieomylnym drogowskazem dla państwowej myśli całego społeczeństwa».

W szkołach dnia 19 marca, oprócz uroczystości wewnętrznych o charakterze podniosłym, poświęconych pamięci Marszałka—przeprowadzono zbiórkę na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego.

I nie ważne jest w tej chwili to, jaka suma została zebrana, lecz że młodzież w ten sposób, przez objaw troski o przyszłość, o przyszły rozwój polskiej siły na morzu, najgodniej uczciła Jego pamięć. Patrzenie w przyszłość jak najodleglejszą było główną cechą Jego pracy dla Polski. Obok niezliczonych faktów — mówi o tem również troska o swego następcę, na stanowisku Naczelnego Wodza jeszcze za życia: «Jak dalece Marszałek myślał o przyszłości—mówił Pan Prezydent w przemówieniu radiowym — świadczy fakt, że na półtora roku przed swoim zgonem doradził mi powołać na Jego zastępcę zaprawionego i doświadczonego w licznych bojach generała Rydza Śmigłego, któremu już dawniej, odchodząc do Magdeburga, powierzył swoje zastępstwo w kraju.

A gdy przyszła ta najsmutniejsza dla nas chwila odejścia Piłsudskiego, z całym przekonaniem ten Jego ustny testament wprowadziłem w życie».

Taki dziwny spłot okoliczności, bo w przeddzień Imienin Marszałka — przypadają Imieniny gen. Edwarda Rydza-Śmigłego.

Dzień Imienin Naczelnego Wodza gen. Edwarda Rydza-Śmigłego stał się okazją do szeregu serdecznych manifestacji w kraju.

Z pośród szeregu uroczystości, jakie w tym dniu się odbyły, powodzi depesz i listów hołdowniczych—należy wymienić tę, która nadeszła od wojewody pomorskiego z Torunia: «Cała ludność Pomorza pokłada głęboką ufność w zbrojnym ramieniu Rzeczypospolitej, któremu przewodzisz Dostojny Panie Generale, dlatego też w imieniu ludności, powierzonego mi województwa i własnym pozwalam sobie złożyć szczerze i gorące życzenia».

Tę ufność, wyrażoną w telegramie Pomorza—pokładają w Naczelnym Wodzu, wszystkie polskie ziemie.

W dniu Imienin Naczelnego Wodza, gen. E. Rydza-Śmigłego, złożyła życzenia Imieninowe, swemu Członkowi Honorowemu—specjalna delegacja w imieniu wszystkich członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej.



Fot. L. Wieleżyński

ŻAGLOWCE A WYCHOWANIE MORSKIE

W odgrzebywaniu bujnej epoki żaglowców, znaleźć można olbrzymi szereg faktów, narzniętych pierwotnym romantyzmem walki człowieka z naturą, kończącej się zwycięstwem człowieka lub żywiołu. Znaleźć można wielką mądrość żeglarską—nagromadzoną przez szereg pokoleń marynarzy, płynących na żaglowcach.

Na szlaki oceaniczne, wyznaczone przez żaglowce — wkroczyły statki parowe i motorowe. W żelaznych więzaniach kadłubów drgają stalowe serca maszyn. Nieba nie wspierają już maszty strzeliste—tylko kładą się po nim długie, ciemne smugi dymu, jako wyraźny ślad na morzu, świadczący o przejściu tędy człowieka, uzbrojonego w dudniące maszyny.

Nie wszystkie żaglowce, usunięte ze szlaków handlowych, zeszyły do lamusa wspomnień minionej świetności, ich tradycja odrodziła się w statkach żaglowych, służących do wychowania morskiego młodych pokoleń.

Gdy Polska odrodzona spojrzała poprzez wolny dostęp do morza w daleką perspektywę świata, gdy zrozumiano, że pojęcie rozwoju państwa uzależnione jest ściśle od dążenia do wyrabiania w sobie jak najwięcej cech narodu morskiego — stała się aktualna kwestja wychowywania kadr przyszłych pracowników morza.

To wychowanie morskie rozpoczęło się pod wpływem potężnego uroku żaglowca, jakim był «Lwów» — pierwszy statek szkolny.

Już w 1921 r. wypłynęła na pokładzie «Lwo-wa» pierwsza załoga uczniów Szkoły Morskiej w przeszło czterdziestodniowy rejs szkolny.

Dzisiaj, «Lwów» stoi w porcie gdyńskim opuszczony, odarty ze strzelistości, niemniej jednak spoczywa na nim często, pełne miłości spojrzenie tych, którzy na jego pokładzie spędzili barwny i bogaty fragment swego życia.

Na jego miejscu—piękna, biała fregata, «Dar Pomorza», rozplomienia młode serca umiłowaniem morza, na jej pokładzie, w cieniu białych żagli — kształtują się młode charaktery,

sposobiac się jednocześnie do przyszłego zawodu marynarskiego.

I wśród tych wartości, zrodzonych pod przeczyszczeniem potężnego oddechu morza — pokaźną już pozycję stanowi dotychczasowy wynik wychowania i fachowego przygotowania młodego pokolenia marynarzy — do służby na statkach, płynących w świat pod polską banderą.

Kilkunastoletni okres istnienia państwowej Szkoły Morskiej—to długi szereg jej absolwentów, którzy wiedzę marynarską i doświadczenie zużytkowują należycie dla dobra polskiej marynarki handlowej.

Nauka w Szkole Morskiej dzieli się na 3 fazy. Pierwsza, w początkowym okresie nauki, ma za zadanie praktyczne zapoznanie uczniów z przyszłym zawodem marynarskim.

Dlatego też po złożeniu egzaminów wstępnych, uczniowie zostają zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia pierwszej podróży szkolnej.

Po powrocie z pierwszej podróży szkolnej następuje podział uczniów według specjalności, jaką sobie przy wstąpieniu do szkoły obrali, przyczem uczniowie wydziału nawigacyjnego odbywają dalsze podróże na statku szkolnym, zaś wydziału mechanicznego, odbywają praktykę w warsztatach szkolnych.

Druga faza studjów, obejmująca dwuletni okres nauki, zamyka się egzaminem dojrzałości dla tych, którzy wstąpili do szkoły po ukończeniu sześciu klas gimnazjalnych, bo są i tacy, którzy wstąpili do szkoły po otrzymaniu świadectwa dojrzałości.

Trzecią i ostatnią fazę studjów w Szkole Morskiej—stanowi czwarty rok nauki, zakończony po przygotowaniu przedmiotów specjalnych—egzaminem końcowym. Poczem następuje ostatnia podróż ćwiczebna na statku szkolnym, względnie praktyka na statkach towarowych lub pasażerskich. Wreszcie po przedłożeniu pracy dyplomowej odbywa się egzamin dyplomowy, który daje prawo stopniowego

uzyskiwania dyplomów, w zależności od wymagań kwalifikacyjnych na poszczególne stopnie oficerskie w marynarce handlowej.

Nie wszyscy absolwenci Szkoły poświęcają się służbie marynarskiej. Niektórzy po jej skończeniu odbywają jeszcze wyższe studia na poszczególnych uczelniach, a potem w pracy, nawet niezwiązanej z morzem, dzięki tym wartościom wychowawczym, zdobyтым w Szkole Morskiej – stają w rzędzie jednostek społecznych silnych – przodujących.

A teraz inne oblicze współczesnego wychowania morskiego, opartego o bogatą tradycję epoki żaglowców, a odbywającego się na pokładach jachtów szkolnych.

Zjawisko to, wyrosłe, jako objaw sentymentu młodzieży polskiej do morza – jako budząca się zaródź przyszłej potęgi – posiada już zdecydowane wyraźne kontury.

Organizacje młodzieżowe jak: Akademicki Związek Morski, Harcerskie Drużyny Żeglarskie – co roku w miesiącach letnich gromadzą w swych obozach żeglarskich młodzież szkolną i akademicką, która uczy się sztuki żeglarskiej.

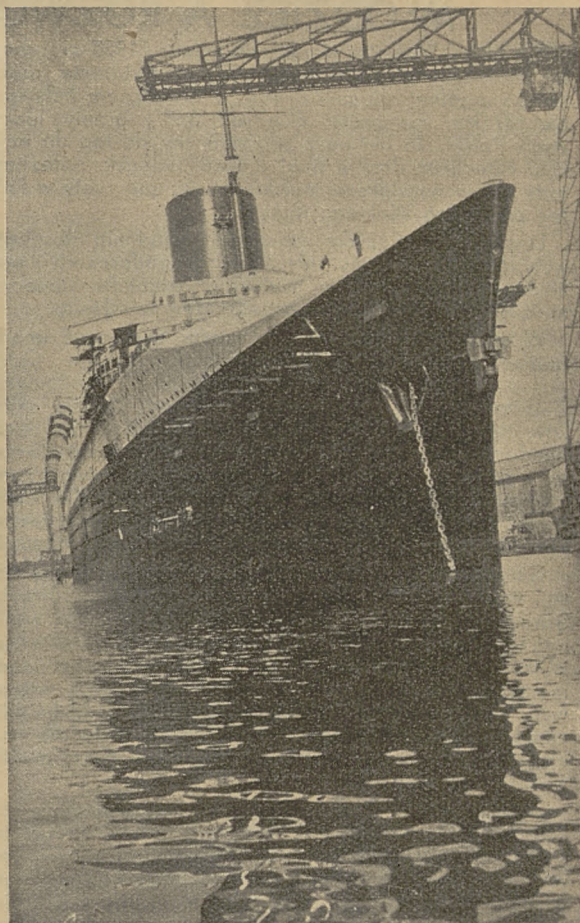
Ogólnie znane są już te elementy, które decydują o wartościach wychowawczych sportu żeglarskiego, które wysuwają go na czoło przed innego rodzaju metodami wychowywania młodzieży przez sport.

Świadomi – wartości wychowawczych sportu żeglarskiego – musimy usilnie pielęgnować tego rodzaju formy wychowawcze, musimy stosować je do jaknajliczniejszej rzeszy młodzieży.

Nasza rzeczywistość tak geograficzna jak i polityczna wymaga ludzi silnych, zdolnych w każdej chwili do pokonywania wielkich przeszkód. Musimy ustawicznie podwajać w sobie czujność, a dla zastępów młodzieży szukać jaknajsurowszych form wychowania, aby nie skarłec, nie pozostać w cieniu dwóch sąsiednich potężnie się rozrastających organizmów politycznych.

Nie ulega zdaje się najmniejszej wątpliwości, że organizowane przez A. Z. M. i Harcerskie Drużyny Żeglarskie – obozy żeglarskie, wskazały w tym wypadku najwłaściwszy środek wychowania młodzieży – nie tylko morskiego, lecz i obywatelskiego.

Istnieje przecież szereg organizacji, mających za cel przygotowanie młodzieży do przyszłej pracy dla państwa i społeczeństwa. Połączenie pewnych form ideologicznych z warunkami życia sportowego tej miary co sport żeglarski – dać może poważne rezultaty. Trudno jest w skromnych ramach tego feljetonu rzucić szkic tego rodzaju powszechnej akcji wychowawczej młodzieży przez sport żeglarski, sport wodny, niemniej jednak przy rozważaniach na ten temat – pożądanym jest udział tych wyżej wspomnianych organizacji młodzieżowych, które tego rodzaju akcję rozpoczęły.



Transatlantyk „Normandie”

Stanowiąc to winno zasadniczy punkt ciężkości przy ustalaniu powszechnych metod wychowawczych młodzieży. Objęcie bowiem tego rodzaju systemem wychowawczym całego młodego pokolenia, pozwoli w jaknajdoskonalszym stopniu nie tylko związać młodzież z morzem, lecz także uczynić z niej pełnowartościowych obywateli w innych dziedzinach życia.

W kształtowaniu duszy ludzkiej biorą udział nie suche naukowe doktryny, lecz jak w czarodziejskim zwierciadle odbija się i promienieje część tych potęg, które istnieją w otaczającym ją świecie natury.

To wychowawcze pojęcie znajduje już całkowite uzasadnienie w tej młodej awangardzie ludzi morza, wchodzących do społeczeństwa, jako jednostki dojrzałe, a którzy wartości te wynieśli z pokładów statków szkolnych. Tam bowiem poznali najgłębszą filozofię życia.

Na tym pokładzie, nad którym rozciąga się najwymowniejszy poemat duszy marynarskiej, przemawiający strzelistością masztów, skrzydłatością rozpiętych żagli – wychowują się nie tylko ludzie morza, lecz kształtują się ich dusze według twardych wzorów, czerpiących swój kształt z form otaczającego ich morza i sposobów walki z nim.

Stanisław Zadrozny

MŁODZIEŻ A ROZWÓJ HANDLU MORSKIEGO

Na mocy Traktatu Wersalskiego w r. 1920 przyznano nam nieznaczny skrawek pustego wybrzeża morskiego ogólnej długości, wraz z przylupem helskim, ok. 147 km, wynoszący zaledwie 3,9% granic lądowych Polski. To był nasz geograficzny dostęp do morza. Handlowy dostęp miał dawać Gdańsk, położony przy ujściu największej polskiej rzeki; ale ujęty w formę polityczną Wolnego Miasta.

Doceniając należycie znaczenie posiadania własnego wybrzeża dla rozwoju stosunków gospodarczych i politycznych kraju, Polska szybko zrozumiała konieczność rozbudowy swego gospodarstwa morskiego.

W ciągu krótkiego okresu czasu osiągnięto imponujące rezultaty — powstało miasto portowe Gdynia, z portami: handlowym, rybockim i wojennym. Z Gdyni biegnie do dalekich krajów szereg szlaków morskich, po których statki pod polską i obcą banderą prują fale mórz i oceanów, rozwożąc towary swego kraju i dając świadectwo bogactwa i znaczenia Polski oraz pracy i wytrwałości narodu, który wielkim wysiłkiem organizacyjnym stanął w pierwszym szeregu narodów, kroczących w pochodzie cywilizacji.

Osiągnięte dotychczas wyniki są wielkie, jednak nie są wystarczające dla rosnących naszych potrzeb. Świadczy o tem fakt, że zaledwie 9,1% towarów ogólnego naszego handlu morskiego przewożymy ostatnio statkami polskimi. Chcąc dorównać innym narodom morskim, musimy w dalszym ciągu intensywnie pracować nad rozwojem naszej żeglugi i naszego handlu zamorskiego, zdobywając nowe rynki zbytu dla naszych towarów i wykorzystując bogactwa oraz możliwości, jakie nam daje morze.

Twórczą pracę budowy Polski na morzu podjęło pokolenie, które w młodości swęj nie miało szczęścia służyć pod ojczystą banderą, ani odczuć radości powrotu po dalekich rejsach do ojczystego portu. Chęć wylądowania energii, nie znajdującej ujścia w kraju rozdarty i uciemiężony, pchała na morze tysiące co gorętszej młodzieży szukać wolności i pracy pod obcą banderą. Można ją było spotkać na wszystkich niemal szlakach mórz i oceanów, pod wszystkimi banderami, w każdym porcie świata.

Gdy padł pamiętny rozkaz Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego o powołaniu do życia Polskiej Marynarki Wojennej, wędrujące po morzach «bezdome płaki» zaczęły ściągać do kraju, tworząc kadry pierwszych pionierów Marynarki Wojennej, wnosząc w życie polskie zaród pasji do morza, stojąc się rzecznikami budowy Gdyni i budowy floty handlowej, tego ramienia Rzeczypospolitej, którym może ona sięgnąć do wszystkich części świata. Oddali oni zdobyte w obcej służbie u innych narodów doświadczenie i wiedzę fachową na usługi Ojczyzny przy budowie fundamentów jej siły i potęgi morskiej.

Praca została zapoczątkowana. Jej rozmiar napewno mierzyć trzeba pokoleniami. Wielkie perspektywy, wielkie zadania i obowiązki leżą na tem polu przed młodzieżą, która musi uprzytomnić sobie, że w jej pracy dla Polski — dziedzina morza czeka niecierpliwie na wysiłki i pracę. Młodzież, odczuwająca szybciej i silniej niż starsze pokolenie, wszelkie przejawy życia społecznego, posiada entuzjazm i garnie się zapałem do nowych poczynań. Ma ona teraz wzniosły i piękny cel: kontynuowania tego, co z takim nakładem trudu i umiłowania podjęli młodzi z okresu niewoli — dziś stare «wilki morskie» — kroczenia śladem tych, którzy położyli fundamenty pod Gdynię. Młodzież polska winna zainteresować się morzem, poznać je i pokochać, wpajając w siebie i rozpowszechniając ideę morską, kształcić się fachowo, dążyć do wyzyskania każdej piędzi wybrzeża morskiego i ujmować stopniowo i silnie w swe ręce ster przyszłej potęgi morskiej Polski.

Idea morską to świadomość społeczeństwa doniosłości znaczenia morza dla narodu, chcącego stać się naprawdę niezależnym politycznie i gospodarczo. Uświadomienie sobie przez społeczeństwo tej idei

spowoduje silne zespolenie obszaru Rzeczypospolitej z Gdynią i Bałtykiem.

Morze wychowuje ludzi silnych, odważnych, zdecydowanych, zdolnych do pokonywania trudności i przeciwności, daje tężyzną moralną i fizyczną, tworzy charakter.

Tempo obecnego rozwoju naszego handlu morskiego i marynarki handlowej wymagają zwiększenia kadr ludzi, obznajmionych dokładnie z dziedziną morską. Zaczyna się odczuwać brak tych ludzi.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni postawiła sobie za zadanie przygotowanie młodzieży do służby morskiej. Wypuszcza ona rok rocznie nowe zastępy młodych ludzi — przyszłych oficerów nawigacyjnych i maszynowych marynarki handlowej. Zadanie Szkoły nie należy do łatwych. Ma ona w ciągu stosunkowo krótkiego okresu czasu wyszkolić swych wychowanków na wytrwałych marynarzy. Cel ten może być znacznie łatwiej osiągnięty, o ile ucząca się w niej młodzież wykaże należyte zamiłowanie i zrozumienie warunków swej przyszłej pracy na morzu.

Jednakże dziedzina pracy na morzu wymaga nie tylko marynarzy, lecz całego szeregu specjalistów z innych gałęzi życia. Do najważniejszych zaliczyć należy odpowiednio przygotowany personel handlowy. Młodzież, która pragnie poświęcić się karierze w handlu morskim, musi również wykazać te same zamiłowania i uzupełnić osiągniętą ogólną wiedzę handlową przez zainteresowanie się wszelkimi zagadnieniami morskimi, życiem portu i morzem ze strony praktycznej, przez poznawanie zwyczajów i dorobku innych narodów, posiadających wiekową tradycję morską. Jest to olbrzymia dziedzina zainteresowań — pole do wykazania inicjatywy i zapewnienia sobie pracy na całe życie. Handel morski potrzebuje ludzi, którzyby poznali cały mechanizm tej pracy, dającej ogromne możliwości: pośrednictwo frachtowe (maklerstwo okrętowe), będące najistotniejszym czynnikiem obrotu morskiego i stanowiące podstawę dla dalszej ekonomicznej ekspansji narodu. Maklerstwo okrętowe pozwala poznać tajemnice żeglugi morskiej i międzynarodowej wymiany towarowej. Do dysponowania frachtami i statkami niezbędna jest duża wiedza i znajomość handlu międzynarodowego oraz gospodarczych stosunków nietylko swego kraju lecz niemal całego świata. Rentowne i szczęśliwe prowadzenie handlu morskiego wymaga wielkiego nakładu pracy, energii i ujęcia inicjatywy handlowej w ręce krajowego kupiectwa. Przy rosnącym tempie rozwoju Gdyni cały szereg innych dziedzin zwiększa zapotrzebowanie na fachowców: spedycja morska, biura armatorów, zaopatrywanie statków, przemysł wylwórczy osprzętu i zaopatrywanie statków i t. d.

Należy pamiętać, że z morzem pracuje nie tylko sam port, lecz cały organizm gospodarczy kraju.

Polska przedrozbiorowa, nawet w najświetniejszych okresach swojej państwowości, nie przywiązywała do morza większego znaczenia i dlatego brak nam dzisiaj tradycji morskiej, co odbija się dotkliwie w naszych poczynaniach morskich. Jednym ze skutków tego jest brak do dzisiaj odpowiednich fachowych zakładów naukowych, traktujących dokładnie całokształt zagadnień dziedziny morskiej.

Podstawowym warunkiem pracy w zakresie handlu importowo-eksportowego jest opanowanie obcych języków, przede wszystkim angielskiego i niemieckiego, znajomość przedmiotów morsko-handlowych i praktyczne zapoznanie się z handlowymi zasadami i organizacją pracy w portach narodów żeglarskich.

Tylko zrozumienie wymaganych od handlowca morskiego warunków i praca w tym kierunku, z całym zapałem i oddaniem się sprawie, pozwoli wychować z młodzieży przyszłe kadry zdolnych kupców morskich.

Przed młodzieżą stoi doniosłe zadanie — odpowiedzialność za przyszłe losy Państwa.

E. Gasiński

UROK POKŁADU

Zdecydowanie lubię duże statki. Ścisłej mówiąc – statki żaglowe. A dziś niestety są one na wielkich wodach jedynie rzadkiem, pięknym zjawiskiem – umierającą poezją morza. Są najtajniejszym, skrytym marzeniem serca każdego, prawdziwie czującego morze marynarza, czy to z wielkich a wspaniałych parowców, czy też tych z małych, przybrzeżnych „smoluchów”.

Żaglowiec, spokany w morzu, wzbudza zawsze zainteresowanie ludzi, którzy po morzach żeglują. Wszystko jedno, czy będzie to starszy czy młodszy marynarz, czy człowiek interesu, czy wreszcie włóczęga, pływający po morzu dla przyjemności. Zjawienie żaglowca wywołuje dyskusje, rozmowy, wspomnienia, w czasie nudnej wachty podczas przebywania regularnej na pamięć znanej już linii, pobudza wyobraźnię do snucia marzeń, rzadziej już dziś realizowanych, bo żaglowce, jak już raz zaznaczyłem, są zjawiskami rzadkimi.

Ba! A cóż dopiero wielkie żaglowce, ciężko załadowane, głęboko w wodzie siedzące, wynurzające wąski pasek kadłuba, jak jaki stwór morski o przepięknie do rysowanym skośnym dziobie – strzelistych, od stóp do czubka, pianką wzdętych żagli, pokrytych maszlach. Takiego zjawiska żaden kapitan największego transatlantyka, czy wódz wspaniałej, wojennej floty, nie „przepuści” płazem. Zmieni kurs, podejdzie, popatrzy, zmusi tem drobnem „zdarzeniem dnia” zainteresować swoich pasażerów, lub poprostu przez snobizm. Lornetują. Fotografują. Patrzą. Podziwiają. Interesują się rzadkim ptakiem, dowiadują, kto zacz, skąd, dokąd i poco. Ażkolwiek maszyny z dumą drżą pod pokładem ukrytą potęgą swych piersi i „pasażer” szybko zawróciwszy na swój stary kurs, oddala się, by dalej odkładać swe setki mil na dobę, zostawiając wyniosłą wieżycę gołyku żagli, zaledwie posuwającą się słabym powiewem „Südwestu”, każdy z marynarzy największego nawet parowca, czy motorowca, rezygnuje z cząstki swej dumy i nie obnosi jej już tak wyniosłe jak przy spokaniu innego, choćby trochę wolniej żeglującego lub brzydszego kolegi.

A z żaglowca? Ci zaś... klną. Zwykle i najniepospoliciej w świecie klną. Przedewszystkiem piekielne maszyny, potem, z pewną obawą, złe wiatry lub, co gorsza, bezwielrza, potem zenzy, pompy i t. d., i t. d. Bez względu na porę roku, pogodę, czy szerokość dobra, a długość zła – ci z żaglowca ciągle klną... Z humorem czy bez humoru, z racją czy bez racji, naprawdę czy na żarty, wiecznie klną.

A tymczasem morze jest czarne jak atrament.

Otchłań, usiana miliardem gwiazd i białą smugą drogi mlecznej, ogarnia roztopiający się w niej ogrom czarnej masy żagli, jak coś tworzącego z nią jeden poemat, gorącej, namiętnej wspólnoty bytowania. Wśród skrzących się diamentami czarnych aksamitów nieskończonej przestrzeni, czarne, strzeliste, bezgwiazdne, zda się, płyły nocy, roztopiają się w tajemniczej, czarnej otchłani pokładu.

Sześćdziesiąta piąta noc podróży trzyma wieki żaglowiec w swej bezwietrznej, śródziemnomorskiej, letniej ciszy.

Jak okiem sięgnąć wokoło, czarna, ciepła otchłań.

Od czasu do czasu załśni, załamany promieniem gwiazdy – samotnie błąkająca się, martwa czarna jak ze smoły lśniącej fala, która lekko uniesie statek, przechyli, szarpnie jakimś blokiem w olinowaniu, zatrzeszczy potężnym bierwionem drewnianego kadłuba, by dalej powędrowawszy, zostawić okręt w spokoju.

W jaśniejszych plamach gwiazdnych ugrupowań rysuje się jakiś fantastyczny kształt, raz okrągły, pękaty z mknącymi hen, w noc, wąsami lin, drugi, znów strzelisty, skośny – to róg żagla. Nad głową wisi tępy, ogromny zda się rozmiarów, bal bomu, którego szoty topią się w niekończącej się, wilgotnej a ledwie wyczuwalnej powierzchni pokładu. Pokładu jakby innego niż zwykle, kryjącego swe niesamowite kształty, załamania, tajemnicę jakąś czy noc tylko.

Bezgłośnie, bezświellnie, a jak jednak dobrze znajomie w swym tajemniczym uroku nocy, pokład pociąga ku sobie...

Ogromny, szeroki jak cztery jezdnie, przestronny i tak daleki jak śpiewny głos marynarza, wołający w noc ciemną, z jego kresu, hen, pod bukszprytem, – „Latarnie się palą”. Jaki ten pokład jest nocą niesamowity.

Tak w noc taką jest tylko niesamowity.

I jest inny niż na każdym innym statku.

A w dzień?

W dzień zalany blaskiem i zarem z nieba, a jaki, przylem sam zarem bijący. U! Wystarczy pochylić się by chłonąć zeń znowu inny urok, inne mieć z nim troski, inne kłopoty, inne zadowolenia. Mój Boże, a jakież to się na nim przedziwne historie dzieją, przetaczają, przewalają, ba, przelewają się tony wody rozbałwanionej, zimnej, kłuszącej, miotającej garnuszkami i talerzami z kuchni (Wacek łapał człapie jeden), szarpia się liny, pękają bloki pod naporem wichury, potrzaskane bale drzewa walą w sztormową pogodę, że niewiadomo, co najpierw chwycić, wiązać, mocować. Liny, stopy, zwo e, kłęby ciał ludzkich to znów wzdęte leciutko ogromne balony, osiadających żagli, przykrywają wszystko i wszystkich – kłębówisko lin i ludzi, targających jakiś topenant czy gaję.

W jakąś siódmą czy ósmą piękną niedzielę o łaskawym wietrze, pokład zacięziony w połowie wysoko stojącymi żaglami, daje uroczą, nie do opisania, spokojną w swym ładzie „sklarowanych lin”, ciszę odpoczynku leżącym, brązowym ciałom zdrowych, młodych chłopców, gubiących swój, słabnący snem, ogarniającym powieki, – wzrok, przez piersi wzdętych żagli – w nieskalności błękitu.

I czyż na parowcu, wśród masy widzów, osób postronnych i ludzi nie morza, można czuć urok pokładu?

A rzecz leży w tem tylko, że pokład na parowcu jest z a b u d o w a n y, podzielony. Jest wykorzystany w każdym calu, żeby można go było w trójnasób wykorzystać.

Tymczasem tu mamy pokład, i jego życie. Jak na świeżej, pięknej ziemi. Swoje własne proste, swoje życie i w tem tkwi właśnie urok żaglowca. Wielkiego żaglowca, o wielkim, szerokim, przestronnym pokładzie.

Michał Leszczyński

PRZESĄDY ŻEGLARSKIE

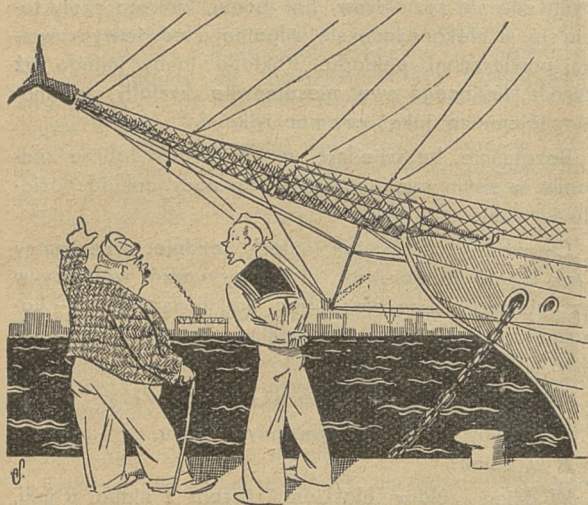
Po powrocie z poprzedniej zimowej podróży, kiedy «Dar Pomorza» stał przycumowany w Gdyni do mola, podszedł do mnie jakiś letnik i wskazując na koniec bukszprytu, zapytał się:

– «Panie marynarzu, co to wystaje na końcu tego grubego patyka?»

– «To szare?» –

– «O, o właśnie...» –

– «To, panie, ogon rekina.» – odpowiedziałem z uśmiechem.



...Co to wystaje na końcu tego grubego patyka?

– «Ogon rekina?!» – spojrzał na mnie z oburzeniem i obrażony odszedł, mrużąc pod nosem, «że to przyjeżdżamy aż z Małopolski, żeby tu wszystkiego się dowiedzieć, a te «majłki» warjata z człowieka strugają».

Zrobiło mi się bardzo przykro, że tyle pieniędzy poszło na marne, ale na końcu «tego patyka» był rzeczywistość ogon rekina.

Skąd się tu wziął, jaką rolę odgrywa, – nie mogłem temu panu z Małopolski wytłómaczyć, bo zbyt krewką miał naturę. Zrobię to jednak teraz, publicznie, aby uchronić na przyszłość kolegów przed wymyśleniem im nazwą niewdzięcznej garderoby.

Otóż człowiek, niemający wiele do czynienia z siłami przyrody, ma na wszystko mniej, lub więcej skuteczne sposoby. Na choroby ma Kasę Chorych, na brak pieniędzy – dochody z pożyczek, zaciąganych u przyjaciół, znajomych, a gdy ktoś, broń Boże, jest studentem i nie ma zdolności kreślarskich, zawsze znajdzie swego murzyna, który za niego tę żmudną pracę wykona. Tylko, zdawałoby się, żeglarze, lotnicy, i rolnicy mają ciężki kłopot, bo na aurę wpływać nie potrafią. Zdawałoby się..., bo, jak tam ci ostatni sobie radzą – nie wiem, zato żeglarze, naród prze-myślny, mają moc sposobów na aurę.

Są więc sposoby ogólnie utarte, na całym świecie stosowane, są i indywidualne, będące specjalnością jednostek.

Pływając na jednym z naszych «pasażerów»¹⁾ w cha-

rakterze marynarza, byłem świadkiem kilku słów, jakie zamienił bosman z pierwszym sternikiem.

– «Stary»²⁾ znów stewę zaklinał i zły chodzi, bo nie pomogło.

– «Mgła jeszcze zgęstniała» – powiedział pierwszy sternik.

– «A może zamała mrucał?...» –

Było to niedaleko Islandji. W dwa dni później stoję «na oku», mgła choć w pysk daj, to też idziemy «średnią naprzód»³⁾ Przychodzi «stary» na bak, mruknął mi, żebym dobrze uważał i wali do stewy. Poglądził ją, podmuchał, poszeptał coś i poszedł.

– «Aha... – Mam cię» – pomyślałem, – a więc naprawdę zaklinał... W godzinę potem schodziłem z wachty i, idąc się wymeldować, zastałem «starego» na mostku.

– «No co, mgła zmałała?» – pyta się.

– «A już lepiej widać. Zaraz, jak pan kapitan zszedł z baku, zaczęło się przejaśniać...» – odpowiadam dyplomatycznie. – «Staremu» aż oczy zajaśniały.

– «A co, nie mówiłem panie poruczniku!...» – zwrócił się do wachtowego oficera.

W kilkanaście minut później zadzwieczał telegraf do maszyny i statek rażniej zadygotał. Dano «całą naprzód», choć mgła nadal snuła się po wodzie.

To był sposób indywidualny. Na czem polegał, – dokładnie nie wiem, podać więc nie mogę. Patent «starego».

W praktyce spotykałem się jednak przeważnie ze sposobami utartymi i stosowanymi przez ogół żeglarzy (zwłaszcza kapitanów), i to z powodzeniem.

Na pierwszy plan idą te, które przyciągają pomysły wiatry. Pomyślnie, – nie dobre. Żeglarze (kliperów!) wzruszali ramionami, gdy im życzone dobrych wiatrów, bo dobry wiatr, to znaczy silny, sztormowy, przy-



...Kapitan prawie boso dobija do portu

²⁾ Stary – kapitan.

³⁾ W czasie mgły statek musi zmniejszyć szybkość.

¹⁾ Klipper – dawne, lekko budowane, żaglowce. (z angielskiego.)

¹⁾ «Pasażer» – statek pasażerski.

czem może to być i bajdewind. A pomyślny, to już co innego, to już—korzystny.

Najlepszym sposobem na korzystne wiatry jest właśnie «to szare, na końcu patyka». Trzeba mianowicie złapać rekina, obciąć mu ogon i powiesić na słońcu, a cielsko wyrzucić «do kisty».²⁾ Po zupełnym wyschnięciu, ogon umocowuje się na końcu bukszprylu. Tak stercząc, przyciąga najpomyślniejsze wiatry, same halfwindy i baksztagi. Chyba, że... «Łysy»³⁾ specjalnie uprzędi się do danego żaglowca.

Bywa jednak czasem, że nie uda się złapać rekina, bo niełakome też się zdarzają i wtedy należy przedsięwziąć inne środki, dorywcze. Najlepiej jest wówczas stanąć tyłem do strony, z której się pożąda wiatru i wyrzucić przez lewe ramię parę bucików za burtę. Najlepiej do tego nadają się stare, jeżeli jednak ktoś zbyt się do starych przyzwyczaił, to można i nowe.

Na jednym z naszych żaglowców, kapitan prawie boso dobija do portu, ale zato zawsze szczęśliwie i na czas.

Jakżeż jednak poradzić sobie, kiedy cisza ogarnie ocean? Stoi się tak czasem w miejscu całymi tygodniami, statek majda się na martwej fali, a żagle tłuką się o maszty i liny, jakby nudą zniecierpliwione.

W podobnym wypadku najlepiej jest wleźć na stengę i cicho pogwizdując, poskrobać ją czemś ostrym od strony, z której się pragnie wiatru. Zaznaczam jednak, że gwizdać trzeba cichutko, bo głośne, nieopatrzne gwizdanie, bywa fatalne w skutkach: szkwał, sztorm, albo i tornado może przyjść jak nic! Na żaglowcu wogóle nie należy gwizdać, bo można wiatr sprowokować do wtórowania w wantach i sztagach, a już jak ta kanalja się rozbawi, to i żaglem podartym przyklasnąć sobie lubi.

W roku 1934 spotkaliśmy się w Falmouth, na redzie, z szwedzkim barkiem «Abraham Riedberg». Zgadaliśmy się z załogą i czego się od niej dowiadujemy! Olóż bark przybył z Australji, w ciągu 107 dni. Przeszło dwa tygodnie zmarudził pod Azorami, w still'u. Wiadomo, już blisko trzy miesiące byli w morzu, a tu jeszcze cisza! Zdenerwowali się i dawaj z nudów gwizdać. Gwizdał sobie kapitan, oficerowie i wogóle... To też jak nie dmuchnęło nagle z pod białej chmurki, aż dwie bombram i jedna bram reja spadły na pokład, a wszystkie żagle w strzepy... I tak jeszcze dobrze się skończyło. Widziałem, wylizywali się. Stanowczo gwizdać trzeba bardzo ostrożnie i cichutko.

A co robić w przeciwnym wypadku, kiedy tego wiatru jest za dużo, albo kiedy «snoutwind»⁴⁾ jest za dobry? I na to jednak znaleziono sposoby. Trzeba mianowicie wyrzucić coś za burtę. Nie człowieka, broń Boże, jak dawniej, tylko jakąś rzecz. Najlepiej coś takiego, co służy do rozrywki, czegoby się nie chciało właśnie wyrzucać.

²⁾ «Do kisty» — wyrażenie, używane na handlowych żaglowcach — za burtę, do wody.

³⁾ «Łysy» — Neptun.

⁴⁾ Dosłownie — w morderczy wiatr.

Parę lat temu, kiedy jeden z naszych statek znajdował się od dłuższego czasu na oceanie, a zbyt dobry wiatr trzymał już kilka dobrych dni, zgarnął kapitan z ciężkim sercem wszystkie talje kart i wyrzucił je za burtę, «do kisty». Smutny to był widok, nawet czapkę chciałem zdjąć, tylko że podwiązana była pod szyję, jako, że w taką pogodę chodziło się w sudwestkach. No, trudno, brydge'a diabli wzięli, ale zato wiatr ustał. Ustał, jak ręką uciął. Ba, do tego nowet stopnia, że na trzeci dzień para przedostatnich kapitańskich butów poszła za burtę.

Bywa jednak i tak, że wiatr jest, ale lądu nie widać, niebo zaciągnięte chmurami, tak, że pozycji określić nie można, a zliczona z powodzeniem może całą mapę zająć. A tu nadomiar złego płytko, jakieś wysepki nieoświetlone i do tego trzeba być w porcie (no, Bergen przypuścimy), na 16-go. W tym wypadku trzeba napisać na kartce papieru o «szczęśliwym przybyciu na czas do Bergen», wsadzić kartkę do koperty zaadresowanej do kogoś (najlepiej żyjącego), i wypisawszy adres nadawczy: «Bergen i t. d.», położyć pod kompas. Widziałem, jak ten sposób kilkakrotnie stosowano i choć czasem statek i przychodził z opóźnieniem kilku dni, ale zato zawsze szczęśliwie, — zawsze dochodził.



...No, trudno, brydge'a diabli wzięli

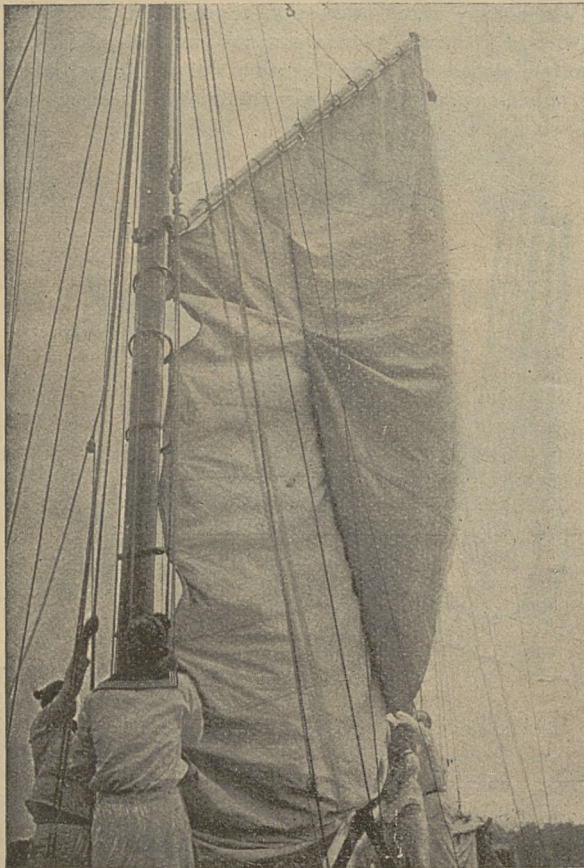
Na zakończenie jeszcze dodam, czego na statku wogóle, gwoli bezpieczeństwa, czynić nie należy, a mianowicie: nie morduje się delfinów, mew, ani albatrosów, no... i nie gwizdże się nieopatrznie. Proszę nie zapominać: — cichutko i delikatnie...

Witold Gorski.

Morze w literaturze pięknej

LOTEM ŻAGLOWYCH NATCHNIEŃ

W tej chwili widzę, a raczej mam zaszczyt patrzeć na czcigodnego, starszego pana w białym cylindrze, na jego nos arystokratycznie wyostrzony,



na siwe, rozległe wąsy i podobnie szeroką i siwą jego brodę, opadającą na staroświecką kamizelkę jasnego koloru. Ten starszy pan, ubrany w czarną marynarkę z białą chustką w bocznej kieszeni na piersiach, wyraża w całej swej postaci dostojność minionej epoki armatorów, których dumą i troskliwą czułością cieszyły się kiedyś romantyczne statki żaglowe angielskich flot handlowych.

Wspomniany jegomość, którego nazwisko brzmi John Willis, po dziś dzień reprezentuje taką właśnie sławę, i to nie tylko w angielskim świecie morskim. Znano go wszędzie. Godność kapitana, łącznie z kopalnią przenikliwego doświadczenia, jakie ten człowiek bezsprzecznie posiadał, nie odbiegała w niczym od tej popularności, jaką zdobył dzięki przezwisku „Old White Hat”. Chociaż znaczy to prosto „Stary

biały kapelusz”, niewybredny ów przydomek Johna Willisa nie ujmował bynajmniej uroku pięknym tradycjom, jakie pół wieku temu krążyły w rejsach wielkiej żeglugi żaglowców między morzami Indyj, Chin i Australji.

Dziś, John Willis oddawna spoczywa w grobie zasłużonych, żyje jednak jego wierna podobizna w albumie morskich natchnień, który w tej chwili oto podziwiam. Jest to wspaniała monografia, napisana ku czci jednej z najszybszych fregat p. t. „The Log of the Cutty Sark” („Dziennik statku „Cutty Sark”), dzieło znakomitego marynisty angielskiego Basila Lubbock'a.

J. Willisa zna wielu czytelników Conrada z jego wpływołogi na psychikę autora „Zwierciadła Morza”, stanowił bowiem synonim dawnych czasów moralności żeglarskiej, przedstawiając w swej osobie prawdziwego patrona i mecenasa najlepszych w świecie istotnie skrzydlatych statków. Niepodzielną postacią J. Willisa znaleźć można często w wiernym odbiciu ówczesnych kapitanów żeglugi wielkiej, którzy na morze ponieśli jego typ myślenia i odczuwania w spełnianiu obowiązku i poszanowania dzielnego posłannictwa żaglowców.

W swej przedmowie do noweli „Ukryty Sojusznik”, Conrad, jak zwykle, spowiadając się ze związku faktów i nastrojów, wspomina o przynależności tego utworu do autentycznego zdarzenia, jakie rozegrało się na pokładzie „Cutty Sark”. Z tej okazji, z pewną widoczną wdzięcznością i zadowoleniem spełnia miły gest piórem, malując postać właściciela tego statku, pana Willisa tak akuratanie i solidnie, jak czyni dobry odtwórca życia wobec wartościowych, godnych polecenia wrażeń: „Był to znany w swoim czasie właściciel statków, z gatunku tych ludzi, którzy mieli zwyczaj wyprawiać osobiście swoje okręty w podróż, ku owym dalekim brzegom, kędy powiewała szanowana flaga właściciela. Cieszę się, że miałem choć raz sposobność ujrzeć pana Willisa pewnego bardzo ponurego i wilgotnego ranka; stał na występie kamiennego podmurowania w New South Dock i patrzył, jak jeden z jego statków wyrusza w podróż do Chin. Była to imponująca, męska postać, w nieodmiennym, białym cylindrze, znanym tak dobrze w porcie londyńskim. Czekał, aż okręt zwróci się dziobem w dół rzeki i wówczas dopiero skinął z godnością w stronę statku wielką dłonią w rękawicze...”

Kiedy teraz poprzez mgłę i bekowisko syren statków, załamujących swoje kursy u cypla Helu, próbuję rozwiązać zagadkę naszej współczesnej twórczości marynistycznej, wyklęte z życia słowo, któremu na imię natchnienie, staje się udziałem tej samej mgły i tych samych okrzyków zabłąkania, dolatujących od strony skłębionych w oparach kolein morskich. To pewne, że czasy Johnów Willisów dawno już w świecie morskim minęły. U nas, w naszych tradycjach żeglarstwa, przeszły, niestety, zu-

pełnie nieznanne. W każdym razie ci, którzy nad nasze morze przybędą, nie wypiastują już nigdy w tym samym stopniu polskich pieśni białych żagli. Jakiś rodzimy, krajowy „Old White Hat“, może patronować i mecenasować od czasu do czasu zaledwie regatom jachtów, tych jednak statków właściwe lary i penaty będą wyrazem współczesności, nakrytej stosowaną z pończochy myką z pomponikiem, lub poprostu fachową südwestką. Zresztą żaglowce giną na morzu. Zwycięza je wstążka dymu każdego parowca. Jest to jakby pożegnalna krepa, znak żałobny, rozwiany z wiatrem po niebie w chwili zmierzchu, zapadającego z słońcem z jednej strony horyzontu, aby obudzić świt nowy z drugiej strony widokregu.

Stoimy, jakby rozkrokiem, na dwóch przeciwnych brzegach morskich o odmiennych kształtach pojęć, uswieconych z jednej strony przez tradycjonalizm, prastarą sztukę żeglarską, z drugiej zaś strony, przez nowoczesność praw techniki i jej dogodnej supremacji nad posłannictwem ludzi morza i ich statków.

Rzecz szczególnie ciekawa, że mimo nuworzystwo tych czasów morskich, w jakich żyjemy, mimo ułatwienia praktyczne i skomasowanie obyczajów morskich dla potrzeb nowego ducha czasu, wartość romantycznej epoki i doświadczenia trudów żaglowców pozostają w dalszym ciągu niewrzeszonym wzorem szkoły pracowników morskich i ich charakterów. Poglądy rewizjonistyczne i obecna moda odbronzowywania pewnych zasług dla nadania ich twórcom cech bliższych występstwu każdego grzesznego człowieka, napotyka tutaj na opór tak samej prawdy, ściśle nigdy nieuchwyconej w wiernej kopji, jak i samej wyobraźni, przesadzonej w podejrzliwościach, zeputej przez specjalne warunki „chwiejbv moralnej“ XX wieku.

Pamiętam dobrze, że jeden z poważniejszych krytyków współczesnego nam świata zarzucił Conradowi, kilka lat temu, zbyt skwapliwie wysługiwanie się armatorom w wspólnych ich sprawach morskich. W historii żaglowców, w ich epopei żeglarskich interesów, tajemniczy przypadek n. p. awarii dla uzyskania premji asekuracyjnej, zatrąca już zmiejsca o szelmowski pomysł, godny anielskiej świeczki i djabelskiego ogarka. Plotka na ten temat, przyjęta w dzisiejszych czasach epigonizmu żaglowców (z powodu istotnego nieopłacania się kosztów tego rodzaju morskiej lokomocji), wydaje się z pozoru bliższą prawdą. Myśl taka stanowi zresztą zasadniczy kanon dedukcji w sądownictwie morskiem. Powiastka taka towarzyszyła n. p. niedawno śmierci naszego s/s „Niemen“, który utonął od zderzenia się z pewnym żaglowcem fińskim.

Nie wchodząc już w tak zawile tajniki wspólności armatorów z ich wykonawcami zleceń na morzu t. zn. kapitanami statków, — pan Willis i z innych powodów wydał mi się do czasu całkiem niesympatycznym. W powierzchownem umiłowaniu żaglowców już dla ich samej artystycznej struktury, skłonny byłbym zaliczyć go do kategorii „panów wygodniczych“, lub przemysłnych żonglerów cyframi, dzwoniących ciężkiem złotem w książkach handlowych. W zimnem wyrachowaniu taki pan mógłby pewnego dnia równie dobrze zdjąć swój biały cylinder z głowy, a wyglądałoby to może jako jeden z owych zło-wróźbnych, umówionych znaków armatora dla kapitana statku. W ten sposób patron skrzydlatych natchnień, rozpiętych na żaglach, mógłby w równym stopniu okazać się synobójcą, kimś w rodzaju wroga żaglowców Nr. 1. Tymczasem jest rzeczą nad wszelki podziw dowiedziona, że wszystkie prawie statki przeżyły p. J. Willisa o wiele lat, a jeden z najsylniejszych, tenże sam „Cutty Sark“ pływa zdrowo i cało, zdaje się bodaj czy nie po dzień dzisiejszy. Dowodziłoby to raczej o niewzruszalności i zwycięstwie zasad moralnych na morzu.

Z dużą pomocą, z tej moralnej strony, przysłała nam ostatnio książka prof. Józefa Ujejskiego „O Konradzie Korzeniowskim“, wydana świeżo przez Dom Książki Polskiej. Chciałbym zgóry zachęcić wszystkich czytelników do zaznajomienia się z tem studjum celem wysubtelnienia pewnych myśli. W posłannictwie żaglowców, w ich głębokiej poezji, związanej z trudem zdobywanego zwycięstwa i myślą o nowem natchnieniu twórczem tkwi właśnie ta wspaniała moralność jednolita i ściśle wierna głębokim prawom szlachetności, jaką podziwiać można w ich linjach, w ich prawidłowym ruchu na morzu, jak i w ogólnej całości, kształtującej tak piękne ucieleśnienie życia w uduchowieniu dzieła ludzkiego na morzu. Józef Ujejski, dając dowód w swej książce niezwykle pracowitej analizy twórczości Conrada, najlepszego przedstawiciela współzycia żaglowców z ludźmi morza, przedstawia tę samą stronę natchnienia na niezwykle charakterystycznym przykładzie harmonji pewnych związków przyczynowych i ich następstw: „W New Yorku — wspomina — wyszła parę lat temu (1933) interesująca książka p. t. „An Introduction to Conrad“. By Frank Cushwa, Prof. of English, Phillips Exeter Academy. Są to wypisy z Conrada do użytku szkolnego, zaopatrzone w komentarze i pytania, skierowane do uczniów. Otóż między temi pytaniami jest i takie: „William Mc Fee napisał we wstępie do tomu p. t. „Młodość“, że ludzie z małemi wyjątkami reagują na dzieła Conrada w stosunku prostym do prawości swojego charakteru. Przebiegli, chciwi, nikczemni nie podziwiają Courada. Jest w jego stylu i duchu coś, co sięga do źródeł moralności i co je sonduje“...

Co do mnie, zastanowiłem się nad tem głęboko przy wizerunku Johna Willisa i doszedłem do przekonania, że mogę ich obu tylko wspólnie podziwiać za jednakowo wysoką klasę człowieczeństwa, a ganić jedynie z powodu tej niewrażliwości na uczciwość zasad i wartości prostolinijnego charakteru,



fot. J. Dąbkowski

Romantyzm żagli

która w dzisiejszych czasach jest tylko wadą organiczną naszego świata myślowego. Zresztą nie tylko zato. Są okoliczności łągdujące.

W naszej literaturze marynistycznej, gdzie wszystko prawie trzeba tworzyć—prócz patosu i hymnów uroczystych—od nowa, mało zwraca się n.p. uwagi na wartości tradycji, które już w tej chwili dojrzały, a znów giną niespisane. Każdy statek handlowy, czy wojenny, schodzący na złom lub cmentarz okrętów, zabiera z sobą w niepamięć duży rozdział nieznaną nikomu powieści. Bohaterowie ich zamieniają między sobą nowe role i zczasem sami zapominają ich teksty. Co więcej, uchodzą całkowicie uważane za niemoralną stronę prostactwa, z jaką wysłużone statki na podobieństwo starych, dawnych wychowawców szkolnych porzuca się z lekceważeniem, bez jakiegokolwiek szacunku, lub myśli o wdzięczności.

To już sprawa partaczenia rzeczy ducha.

Jest np. w bogatej, morskiej literaturze angielskiej specjalny dział, poświęcony monografiom statków. U nas, niema dotąd ani jednej takiej monografii, nie można bowiem zaliczać do nich reportaży okolicznościowych rejsów, lub przygodnych pamiętników podróżników. Wyjątek w tej dziedzinie stanowić może tylko nasze jachty z natury swego amatorstwa. Posiadają one już wcale dużą literaturę poszczególnych rejsów, niezwiązaną jednak dotąd w pewną syntetyczną całość.

Jest przytem do przewalczenia inna trudność, czysto wydawnicza. Tam, gdzie żaglowce siłą swej wymowy od wieków całych stworzyć musiały połot natchnieniom, dyktując dzieła, wyszeptane z ich ducha, — w Anglii, Francji, czy też Hiszpanji, każda książka o morzu spełnia oddawna swoje najpopularniejsze posłannictwo w najszerszych kołach czytelnictwa. U nas, tego rodzaju utwor byłby jeszcze pełen zagadek terminologicznych, które czytelnik niełatwo skojarzyłby z obrazem plastycznego ich piękna.

Dla samego przykładu niech mi wolno będzie zanonsować tutaj piśmiennictwa wspomnianego powyżej autora angielskiego, Basila Lubbocka, taką książkę o dziejach kliprów p. t. „The Colonial Clippers”, lub niezwykłe cenne i ciekawe dzieło o życiorysach statków żaglowych, zawartych w dwóch olbrzymich tomach p. t. „The Last of the Windjammers”. Ostatnia ta monografia przedstawia istotnie głęboką kopalnię kryształów serdecznego uczucia, z której czytelnik angielski sięgać może zawsze z dumą i szacunkiem w przeszłość, do samych źródeł kultu morskiego, do wszystkich przeżyć statków, do wszystkich ich typów, do ich sławnych kapitanów, a nawet poszczególnych ludzi załogi. Dzieło to odświeża w pamięci całą historję romantycznych rejsów w drugiej połowie zeszłego stulecia, jak np. bohaterską epopeję walk żaglowców z żywiołem w nieśmiertelnej groźbie przyłądka Horn. Zaszczytne też swoje miejsce zajęły w tej monografii ostatnie rejoyce, szybkie i niebezpieczne, a nawet te pomysły dziwotwory żaglowcowe, które trudno zaliczyć do jakiegokolwiek z ustalonych gatunków. Noszą one na swych burtach nazwisko licznej armatorskiej rodziny Vinnen'ów i znane są nawet w Gdyni z pięknych swoich wizyt. Statki te o pięciu masztach mają najciekawsze ozaglenie rejoyce i gaflove, przedstawiając rzadkość i uosabiając niezwykłą ambicję ich konstruktorów.—ambicję z tego rodzaju, która przynosi życiu morskemu oryginalne, nowe, prawdziwie twórcze obrazy.

W takiej to monografii dziejów flot poszczególnych Kompanij, wśród cyfr tonażu, szczegółów ozaglenia, dat metrykalnych i rejestru rejsów, znalazły swoje miejsce pełne poezji i nastroju opisy wrażeń o charakterze literackim i historycznym. Ilustrują je liczne przypisy utworów poetyckich. Wśród ich autorów, znajdziemy najlepszych poetów morskiego świata brytyjskiego: Johna Masfielda,

R. Kiplinga, S. T. Coleridgea, Ed. Spencera, F. W. Wallacea, C. Fox Smitha i t. d. Są i malarze specjalnie zaangażowani do uwiecznienia na płótnie najpiękniejszych żaglowców w różnych chwilach ich przeżyć.—Trzeba dodać, że nierzadko sami kapitanowie statków byli doskonałymi odtwórcami swych okrętów tak w poezji, jak i w malarstwie.

Obok tego rodzaju materiału literackiego poznamy zbliżka, z opisów i zdjęć fotograficznych, dumne żaglowce, które pamiętają dobrze Conrada, jak: „Loch-Etive”, „Palestine”, „Otago” i inne. Przypominają się tu słowa tego pisarza z „Zaoczenia Łądu” („Zwierciadło Morza”). Otrzymują one w oczach czytelnika jednolity kościec fizyczny i moralny w wspomnieniach owej słynnej „floty miedzianej” z kanału Bristolskiego — „w dziełach tych najtęższych okrętów, w tej szkole dzielnych marynarzy”. Każdy z tych statków składa w tej książce Lubbock'a swój własny hołd Conradowi za uświetnienie piórem ich życia i śmierci, za ową pełnię zdarzeń, wysnutą z głębi ich psychologicznego bogactwa, nie zapominając nigdy nawet takich szczegółów, że Conrad był naprawdę Polakiem — „Polish born and bred”.

Ale nie chodzi mi o przesadę w streszczeniu tego rodzaju dzieła, jak wspomniana monografia „The Last of the Windjammers”, która ma około tysiąca stron. Chciałbym raczej zwrócić uwagę, że jest to niewątpliwie dobry wzór do podobnych poczynają pisarskich w naszej budującej się marynistyce.

Nie w tem jeszcze rzecz cała. W tym lesie masztów natrafiam również na najstarszy statek naszej floty, na dzielnego weterana pierwszych polskich czynów i natchnień na morzu. Przejęło mnie to wzruszeniem. A więc statek szkolny „Lwów”, nazwany ongiś „Chinsura” przy urodzeniu na stożcu Clower w 1868 r., bark 1266 tonnowy, znalazł swoje zaszczytne miejsce w angielskiej pamięci, — a u nas? U nas pozostawia się go nadal na cmentarzu zapomnianych grobów, choć przysporzył polskiej banderze nierównie więcej zasług.

W naszych warunkach—pewnego rodzaju indyferentyzmu duchowych własności, podobny akt zejścia statku z morskiego kursu wydaje się normalnym zjawiskiem fizycznego zgonu. A jednak sam sposób równoczesnego uśmiercenia natchnień i marzeń, związanych z ich kołyską na żaglach, jest prosto zbrodnią. Czemże w tych warunkach, bez kultu tradycji, stanie się po latach służby święty dziś z zasłużonej popularności „Dar Pomorza”, jak nie efemerydą rozpięchłych wspomnień? I jego ciśnie się zczasem za piec, gdzieś w kącie, do portowej graciarni, odbierając prawomorskim ten pewnik moralny, że statki mają dusze, że umieją wszystko widzieć i słyszeć, żyć w zespoleniu ze swemi żeglarzami i przenikać jedną miłością ich współne dzieje, że umieją radować się z dokonania wspólnych zamierzeń, a potem cierpieć, jakże cierpieć za niepopelnione winy i tylko karę otrzymać w nagrodzie, przez obcięcie żywcem ich ramion lotnych i wtłoczenie ich przemocą, na starość, naksztalt żebraczej trumny w grób niepamięci.

Pan John Willis z swym czystym, jak obłok, cyndrem, Conrad, żyjący w zgodzie z moralnością i Basil Lubbock z swemi monografiami statków, stanowią tu jako pointa tylko pewną predyspozycję, której zresztą łatwe rozwiązanie pozostawiam czytelnikowi. Mnie chodzi tylko o cudowną pożywność tych natchnień w skrzydlatym łopocie żagli, których siłę i głębię ducha należałoby zawsze nam uszanować i ocenić w wzorowym kulcie morskich tradycji.

Cóż więc mówić o roli prawdziwego natchnienia w życiu statków, jeżeli dotąd u nas ztraca się ich nieśmiertelne posłannictwo skrzydeł w ucziwej pamięci?

Janusz Stępowski

WIERSZE O WYBRZEŻU

(Z OKAZJI UKAZANIA SIĘ W DRUKU POEZJI W. BRZESKIEJ «U STRĄDU» *)

Polska nie była nigdy krajem morskim, bo związane z nią etnograficznie wybrzeże zbyt małe było w stosunku do obszaru Rzeczypospolitej, bo zarówno charakter kraju jak i warunki życia politycznego zadto absorbowały ją w innych kierunkach. Do rozwinięcia się instynktu morskiego przeszkadzała zresztą Polakom w dużym stopniu ta okoliczność, że ich kontakt z własnym morzem nie był stały, że ulegał długim przerwom w okresach niepomyślnych konjunktur politycznych.

Ciekawy jest fakt, że gdy po pokoju toruńskim z roku 1466 zjawily się warunki, umożliwiające nawiązanie bliższych stosunków z morzem i wybrzeżem, i gdy szlachta zaczęła te warunki, dające doraźny profit, wyzyskiwać, poczęły się odzywać głosy niezadowolenia, piętnujące to zjawisko — jako związane z poniechaniem «rzemiosła rycerskiego» dla spraw gospodarczo-materiałnych.

Oto nabrzmiałe ironią słowa Jana z Czarnolasu, ubolewającego nad zanikiem dawnego ducha w Polakach:

«To największe misterstwo, kto do Brzegu z woły,

A do Gdańska wie drogę z żytem a z popioły.

Na Podolu go nie patrz, bo między Tatary

Szabla więcej popłaca, niż leśne towary»...

Nie był też przyjacielem żeglugi Sebastjan Klonowicz, autor poematu «Flis, to jest spławianie statków Wisłą i innymi rzekami do niej przypadającymi» (1595). Uważał, że bezpieczniej trzymać się ziemi — wożenie do Gdańska zboża dla «zamorczyków» za rzecz niewłaściwą poczytywał. Sam Gdańsk «Chłtańskiem» nazywał, jako że pieniądze szlacheckie, wzięte za zboże, a wydawane na zbytki, pochłania.

Cała tak wielostronna, tak pełna ducha obywatelskiego literatura naszego Wieku Złotego nie dała należytego wyrazu zainteresowaniu morskim współczesnych Polaków, nie odzwierciedliła sentymentu do rodzimego wybrzeża. Fakt ten można usprawiedliwić tylko tem, że zainteresowaniom tym brakowało silniejszego napięcia i szlachetniejszego stylu, że nie były one dość intensywne i głębokie.

Dziś, dzięki rozumnej inicjatywie i rzetelnym wysiłkom wybitnych jednostek, zaczynamy — nietylko rozumieć znaczenie morza dla potęgi Rzeczypospolitej i ogarniać perspektywy, jakie przed nami posiadanie własnego portu otwiera, ale i — przywiązywać się do naszego wybrzeża. Dowodem tego są zarówno gromadne wycieczki do naszego «strądu», jak zapal młodzieży do marynarki i — ukazujące się coraz częściej wydawnictwa z dziedziny morskiej, zarówno informujące, rzeczowe, jak i — wchodzące w zakres literatury pięknej.

Nie potrzeba dowodzić, iż pojawianie się tego rodzaju utworów jest w obecnym czasie zjawiskiem symptomatycznym, świadczącym o kiefkowaniu i rozwijaniu się w psychice współczesnych pokoleń pierwiastków nowych, niezmiernie ważnych.

Czynią one stopniowo zadość tej potrzebie, którą pierwszy wyczuł Żeromski, gdy już w r. 1922 wydał swój «Wiatr od morza», a jeszcze w styczniu r. 1925 ubolewał, że to jego dzieło «nie objęło w całości Pomorza», że stan zdrowia nie pozwolił mu «spojrzeć w życie ludu całego Pomorza» i «wciągnąć go» do jego powieści.

«Liczę na to — mówił, gdy mu wręczano pismo, przyznające nagrodę literacką Ministerstwa W. R. i O. P. za «Wiatr od morza» — że utwór ten za-

chęci młodą generację piszących do studjów nad tą częścią Polski i nad temi częściami, które mi były niedostępne, mam nawet dane, że to nastąpi szybko i ogarnie ten cały kraj, tak sercu naszemu bliski» (p. t. przypisy do książki, przygotowanej do druku przez W. Borowego: St. Żeromski — Elegie i inne pisma... Warszawa 1928—str. 421-a).

Intencjom Żeromskiego, wyrażonem w tem zdaniu, odpowiada całkowicie zbiór poezji Wandy Brzeskiej, wymieniony w nagłówku naszego artykułu. Jest on niewątpliwie wyrazem takiego zżycia się, zbratania z polskim wybrzeżem i z polskim morzem, o jakie właśnie Żeromskiemu chodziło.

Przy uważnem czytaniu tej książeczki łatwo zrozumieć, że — aby ją napisać — musiała autorka niedien miesiąc i w niejednej porze roku przeżyć «u strądu» — bo tylko dłuższe i bliższe obcowanie z wybrzeżem (poza sezonem kąpielowym) mogło jej pozwolić na przeżywanie tylu różnorodnych nastrojów i na skupioną kontemplację drobnych, a charakterystycznych szczegółów,

Wśród wierszy «nastrojowych» do szczególnie udanych zaliczyłbym utwory: «Z połowu» (coś, jakby scherzo z piętnem regionalnem), wiersz «Na molo» i sonet «W karczmie» (utwory w stylu zupełnie romantycznym); niezmiernie obrazowy jest «Port»; egzaltowaną niemal kontemplacją charakterystycznych szczegółów uderzają wiersze: «Krzak jarzębiny», «Chlewik rybacki» (bardzo dobre pod względem formy), «Nety» (doskonale oddający wieczorny powiew wiatru), «Pływaki z kory sosnowej» (dobry ze względu na dokładność obserwacji, słabszy pod względem formy) — i inne.]

Wiersze Wandy Brzeskiej uczą pańczę na polskie wybrzeże, mogą służyć jako przewodnik dla tych, którzy nad morze na krótko przybywają i, w wirze życia towarzyskiego pozostając, nie są w stanie dostrzec wszystkiego, co tam odnaleźć warło i co piękno charakterystyczne i specyficzny urok tego zakątka stanowi.

Co się tyczy formy utworów tego zbioru, to wyróżniają się spośród nich wiersze rytmiczne. W wierszach «wolnych» niezawsze swoista melodia i rytm indywidualny wyraźnie się zaznaczają, a wtedy — podział na zwroty krótsze lub dłuższe traci swój sens, staje się czemś sztucznym i przypadkowym.

Ze p. Brzeską stać na piękną formę wiersza tradycyjnego, o tem świadczą wymownie takie utwory, jak «Morze», wymieniony już przez nas utwór «Na molo», «Maszopy» — i inne.

Gdyby autorka zechciała wziąć pod uwagę moją radę, zalecałbym jej w sposób zdecydowany, aby nadal formy wiersza «wolnego» unikała. Nie każdemu talentowi ona odpowiada, a stosowanie jej przez wszystkich zakrawa na snobizm.

Język p. Brzeskiej jest jedyny, obrazowy, i — co na szczególną uwagę zasługuje — pełen wyrazów, bądź zacierpiętych z mowy kaszubskiej, bądź specjalnych — morskich, rybackich, portowych, które powinny już wzbogacić nasz język literacki, tak, jak naszą psychikę wzbogaca potrochu instynkt morski i przywiązanie do rodzimego wybrzeża.

Jedna tylko uwaga na marginesie tej sprawy: obowiązkem autora jest w takich wypadkach umożliwić jakoś szerszemu ogółowi zrozumienie tych regionalnych czy fachowych wyrażań (których nawet u Lindego nie znajdzie!) przez dyskretne załączenie wyjaśnień na końcu zbioru.

Pałosu poetyckiego to nie zwarzy, a intensywność przeżycia estetycznego spotęguje.

Wydanie poezji nader staranne i estetyczne. Szkoda tylko, że większej ilości zdjęć fotograficznych nie zawiera.

Dr. Tadeusz Nassalski

*) Wanda Brzeska — «U strądu» — poezje. Warszawa. 1936. Skład główny Gebethner i Wolff.

NOTUJEMY

Staraniem zarządu Okręgu Lubelskiego L. M. K., w dniu 9 marca r. b. w sali Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego odbył się pierwszy tego rodzaju w Polsce «Wieczór Poezji Morskiej», połączone z turniejem poetów: W. Jankowskiego, T. Jaszowskiego, W. Kokosińskiego, K. Lipczyńskiego, H. Platówny,

W. Podstawki, Z. Popowskiego i J. Szczepkowskiego.

Prelekcję wstępną na temat «Polska poezja marynistyczna» wygłosił, zaproszony z Warszawy, p. Zbigniew Jasiński.

Po turnieju, decyzją jury (w składzie: ks. prof. Zaleski, p. prof. Jakubanis, p. Jasiński, I nagrodę wręczono p. Z. Popowskiemu («Pieśń

o zatopionych okrętach» i Śpiew triumfalny)), a trzy dalsze, równorzędne nagrody, uzyskali pp.: H. Platówna W. Jankowski oraz K. Lipczyński.

Turniej zakończony został przemówieniem p. prof. Henryka Jakubowicza i wręczeniem laureatom nagród, ufundowanych przez L.M.K.

OSTATNI Z BOSMANÓW

Każdy chyba z absolwentów Szkoły Morskiej zgodzi się ze mną, że «bosmanek» był najlepszym, najpocześniejszym i najgrubszym żeglarzem w Polsce.

Wyglądał nieprzeciętnie. Łysawa główka o kilku podbródkach, nos przytyły, lekko zaróżowiony, spojrzenie takie, co to człowiek w pociągu spotkawszy, zasypia ufny, nie troszcząc się o swój bagaż. To wszystko tkwi na okrągłym brzuszku, pod którym zwiisa fartuszek z płótna żaglowego, «szymansgarnem» podwiązany. Nóżki i rączki krótkie, pulchne i mocne przylem nad podziw.

Toczył się «bosmanek» wolno po pokładzie, kolebie się i gdera od czasu do czasu z kaszubska:

– Ti jest sailor?!... Ti jest kucharz, a nie marinarz!... Idz pszakrew i rób coszkolwiek!...

To jednak nie znaczy, że trzeba naprawdę iść i robić «coszkolwiek». To tylko tak sobie powiedziane, kokieterynie.

Sam jednak ciągle coś grzebie. To szplajs jakiś, to obijak; a podczas sztormowej pogody sprawdza fały i szoty pracujących żagli, czasem wolno gramoli się na reję, aby zobaczyć czy jakaś tam «dzura» w żaglu nie jest zbyt groźna.†

Chcąc zajmować tak poważne stanowisko społeczne, jakim jest bosman na szkolnej fregacie, na to trzeba było, – jak «bosmanek» – całe życie na żaglowcach «przebrasować». Żeglarz z niego łęgi, niedarmo dostał brązowy Krzyż Zasługi za ratowanie «Daru Pomorza» w Biskajii. Na «Darze» wówczas jeszcze żagלי tyle co i nie było, motoru też, a holownik hol puścił i poszedł sobie. A tu dmucha. Wiadomo: «Biskaja» – «Kocioł Djabelski». I tu właśnie «bosmanek» rozwinął swoją ideologię żeglarską w całej rozciągłości. Mimo, że mu krew do głowy z wiekiem uderzać już zaczęła, migał po masztach i rejach, jak pasikonik po żdźbłach trawy, cudów powiewności dokazując.

Duszę ten żeglarz miał balystową. Niczego odmówić nie potrafił. Farby czasem któremu z nas zabraknie, wali więc do kabelgatu, rezydencji «bosmanka».

– Bosman, białej farby zabrakło.

– Nimo nic, nie doml!...

I rzeczywiście w dużej blaszance dno już wygląda, same reszki, których żaden bosman za żadną sumę by nie oddał. Ale nie nasz «bosmanek!» Ten dalej powtarza, że «nimo», ale jednocześnie wygrzebuje nawet owe reszki. Już farby naleje, już młodociany żeglarz po trapie «siura», a on jeszcze wślad za nim krzyczy, że «nie du», że «nimo»...

Wyrozumiały był dla nas też ogromnie. Młodzi przecież byliśmy, nic więc dziwnego, że jeden z drugim po miesięcznym pobycie na «rozchwianej taflii żywiołowego oceanu», w porcie, do miasta się wyrwawszy, wraca z głową przeogromną. Oczy się jakoś pocą i rzecz dziwna, apetyt gdzieś wsiąka. Niechno «bosman» zobaczy taką gębę w ziewnięciu rozdziawioną, oczy maślane, – zaraz każe iść sprzątać do kabelgatu. Zamyka drzwi na klucz i trzyma tak do obiadu. Na obiad po takiej pracy idzie człowiek już wypoczęty, z myślą jasną i piosnką na ustach, tą samą, co to w nocy zasłyszał. Idzie i chwali swój żeglarski stan, no i «bosmanka»...

Przy wybieraniu szotów, giejtaw, podczas silnego wiatru, a przedewszystkiem przy «braniu» fałów, zwłaszcza far–górnego–marsla, «bosmanek» był niezastąpiony. Bywało, – dwie wachty «przykleszczą się» do fału, tarmoszą go i nic. Wtedy wołano «bosmanka». Wypływał wolno z kabelgatu, łapał za fał ponad dolnym blokiem, i w takt «dzirkającego» krążka, zaczynał swoją, zawsze na inną, nową nutę śpiewaną, Margarytę:

– Ooo... dzigi, dzigi, dzigi... Ohoo... wzieny rrrazem!..

– Ooohohoho... jidzie, jidziel.. Oho, Margaryta, dziewczę moje, chodz... całuska daj... ho jidzie, jidziel!..

I fał rzeczywiście, nietylko «jidzie», ale wprost pomyka. Po chwili jeszcze kilka krótkich, zgodnych szarpnięć w takt bosmańskiego:

– Ohooo... rrrazem – uhu... jjeszczel.. ohej, rrrazem!!...–i for–górn–mars już sloi i w szotach «trzeszczy».

Naogół był «bosmanek» małowówny. Nucić tylko lubił pod nosem. Czasem jednak, zresztą rzadko i to przy umiejętnym pociągnięciu w odpowiednim momencie za język, lubił pogadać na jeden temat: o t. zw. w bałtyckiej gwarze «szlepermanach» – żywych topielcach.

Dziwne to bywały historie, ale wszystkie prawdziwe. Tak zresztą twierdził «bosmanek».

Poszedłem kiedyś przed wieczorem na bak. (Było to na wysokości wysp Kanaryjskich: ciepło, pogoda cudna). Na baku «oka» jeszcze nie było i tylko «bosmanek» sam siedział, i nucąc, matę plół. Prziadłem się, zapaliłem papierosa i milczę. Bosmanek przestał nucić i też milczy. Przemilczeliśmy tak z pół godziny, a może i więcej, wreszcie powiadam:

– Fajna pogoda, co bosman?...

– Jo, jo...–I dalej milczymy.

– Dziwne tu morze, tak spokojne, jakby dobre «szlepermany» w niem mieszkaly – znów powiadam po chwili.

– Szlepermany? Jednego znam, z naszego barku so utopił – i popłynęła z ust «bosmanka» jedna z tych dziwnych, niezdarnie opowiadanych historii.

Pływał więc «bosmanek» swego czasu, sporo przed wojną, na pięcio-masztowym barku z Hamburga. Był tam jeden młody marynarz, Franc. Bark pożeglował do Australji po zboże i po tej podróży Franc chciał. asiąść już na stałe w porcie Hamburgu i ożenić się. W swym żeglarskim kuferku przechowywał pod kłuczem kilka listów i fotografię umiłowanej. Nie był jednak skryty i czasem wyciągał te skarby i pokazywał je w kubryku ciekawym. Fotografia budziła zawsze zachwyt, za to listy stawały się tematem niesnasek. Jedni doszukiwali się w nich błędów ortograficznych i stylistycznych, inni twierdzili, że to właśnie prawidłowo jest napisane i «dobre ma ujęcie».

I tak płynęło życie na barku. I dobrze by się wszystko skończyło, gdyby «perzna») dalej na Süd nie wleźli w paskudny cyklon.

W nocy «bosmanek» razem z Francem i jeszcze jednym poleźli zwiąć grot–górn–marsel. Na noku pracowali, i już prawie zdławili żagiel, kiedy nowy poryw wiatru szarpnął płótniskiem, wydał w balon i rozszarpał. Biedny Franc tak się przytem zaplątał w sejingu, że razem z żaglem został zdarty z reji i zwałił się w czarną, rozhukaną wodę.

O ratowaniu nawet nikt nie pomyślał.

Z nastaniem drugiej nocy, kiedy już wiatr prawie ustał, zebrali się marynarze w kubryku, wspominając biednego Franca. I nagle drzwi się otwierają i wchodzi Franc ociekający wodą. Nic nie mówiąc, podszedł do kuferka, wyjął listy i fotografię «mulki») i zatrzymawszy przez moment wzrok na tych, co tyle o błędach jego dziewczyny mówili, – wyszedł.

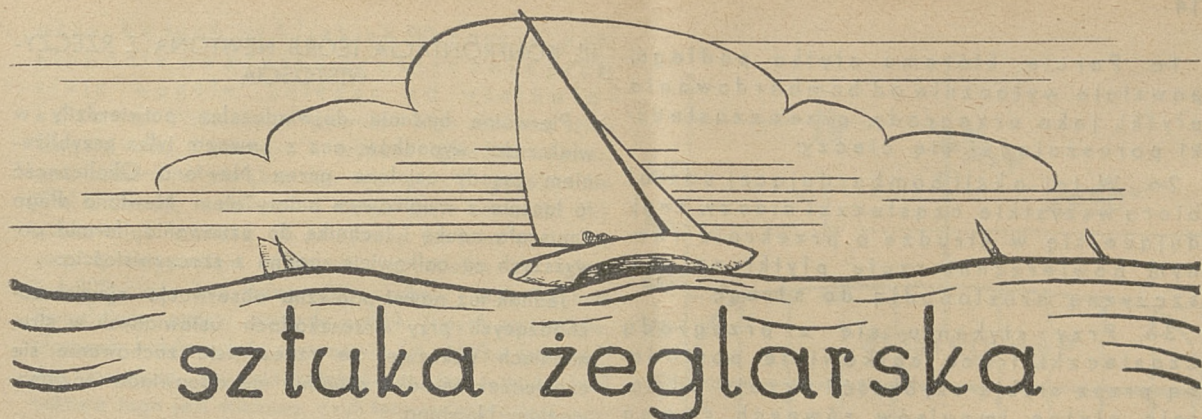
– Stary sam widział – kończył «bosmanek» – że rzeczy w kuferku bele mokre, a fotografia i listy zginęły. Ja so nie boję, bo wiedno mówię, że to belo dobrze napisane, ale do tych inszych Franc jeszcze przynde...

Odchodząc na wachtę, z rozczuleniem popatrzyłem na nucącego «bosmanka»: toż to już ostatni, jutro wraz z żaglowcami do legendy przejdzie...

Wega

*) trochę (po kaszubsku).

**) dziewczyna, narzeczona.

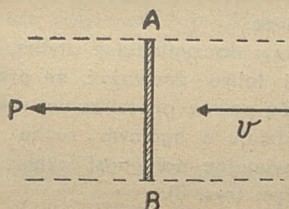


TAJEMNICA OWIEWU I OPŁYWU

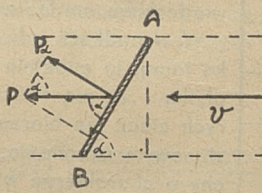
CZĘŚĆ I

Pozorna prostota zjawisk, zachodzących przy oddziaływaniu wiatru na żagle (owiewie) i przy podobnym co do istoty oddziaływaniu kadłuba na otaczającą go wodę (opływie), jest jedynie wynikiem niedoskonałości naszych zmysłów. W rzeczywistości bowiem procesy te posiadają swoją głęboką, acz niedostrzeganą dla zmysłów naszych wymowę, poznanie tajników której nie należy do rzeczy najprostszych.

Nauka idąca w dziedzinie tej czas długi poomacku, popełniła początkowo szereg błędów. Pomimo, iż błędy te zostały z czasem wykryte i sprostowane, to jednak w szerokiej opinii przetrwały do dziś dnia, co szczególnie daje się zauważyć w świecie żeglarskim takżnie z podręcznikami traktującymi o żeglarstwie.



Rys. 1



Rys. 2

Jeśli chodzi o podręczniki, to stwierdzić należy, że w większości wypadków wiadomości podawane przez nie o działaniu żagli, steru i t.p. są nietylko zbyt uogólnione i uproszczone, lecz także i wręcz błędne.

A przecież znajomość tych zagadnień stanowi niewątpliwie podstawę wiedzy żeglarskiej, przerażającej się z biegiem czasu i w zetknięciu z praktyką oraz przy udziale intuicji w umiejętność wyższego rzędu t. j. w sztukę żeglowania.

Te braki podręczników żeglarskich stwarzają potrzebę poświęcenia zagadnieniom tym nieco więcej miejsca na łamach pism żeglarskich. Kierując się temi względami postaramy się na tem miejscu scharakteryzować w sposób możliwie najogólniejszy i przystępny zasadnicze cechy zjawisk, występujących przy opływie i owiewie, kładąc szczególny nacisk na pokonujące w szerokiej opinii żeglarskiej błędy oraz na wnioski posiadające wartość praktyczną dla żeglarstwa.

I. ZJAWISKO OPORU OŚRODKA

Każde ciało znajdujące się w ruchu względem otaczającego go środowiska (woda, powietrze) wywołuje

ze strony tego ośrodka opór, t. j. siły przeciwstawiające się ruchowi.

Izaak Newton, który pierwszy zajął się naukowem zbadaniem tego zjawiska, ustalił teoretyczną zależność, dającą ocenę wielkości podobnego oporu. Z zależności tej wynikało, że opór (P) wywołwany ruchem*) jakiegoś ciała w jednolitem środowisku jest wprost proporcjonalny do gęstości środowiska ($\rho = \frac{r}{g}$), do szybkości ruchu w drugiej potęgze (v) oraz do wielkości powierzchni największego przekroju poprzecznego (do kierunku ruchu) ciała (Fq), czyli że:

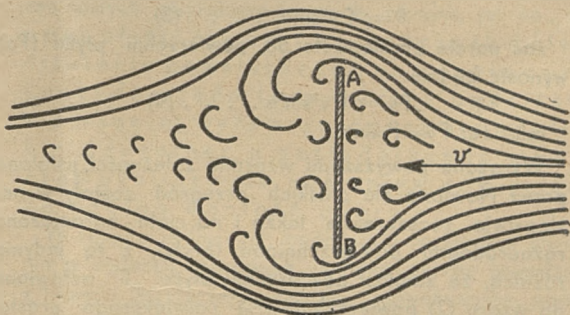
$$P = \rho \cdot Fq \cdot v^2$$

Ta generalizowana do wszystkich wypadków zależność przez długie lata uważana była, tak w nauce jak i technice, za jedyną właściwą miarę oporu ośrodka i dopiero wyniki praktyczne szeregu doświadczeń laboratoryjnych, poczynionych w wielkiej obfitości w czasach ostatnich, rzuciły snop nowego światła na to zagadnienie.

Chcąc plastycznie uświadomić, chociażby ogólnie, istotny przebieg zjawisk, wywołujących opór ośrodka, oraz skutecznie pozbyć się błędów, którym podświadomie ulega większość żeglarzy—celowe jest rozpatrzenie rozumowań Newtona, konfrontując je z nowoczesnymi zdobyczami wiedzy.

II. TEORJA NEWTONA

Swe dociekania Newton oparł na obserwacji płytki stanowiącej prostokątną przegrodę dla strumienia cieczy. Wysnute przezzeń wnioski były m. w. następujące:



Rys. 3

1-o. Parcie, któremu płytka podlega, powstaje wyłącznie od bombardowania płytki, jako przegrody, przez cząsteczki poruszającej się cieczy;

2-o. W tej akcji bombardującej udział biorą wszystkie cząsteczki cieczy, znajdujące się w strudze o przekroju równym powierzchni rzutu płytki na płaszczyznę prostopadłą do strugi;

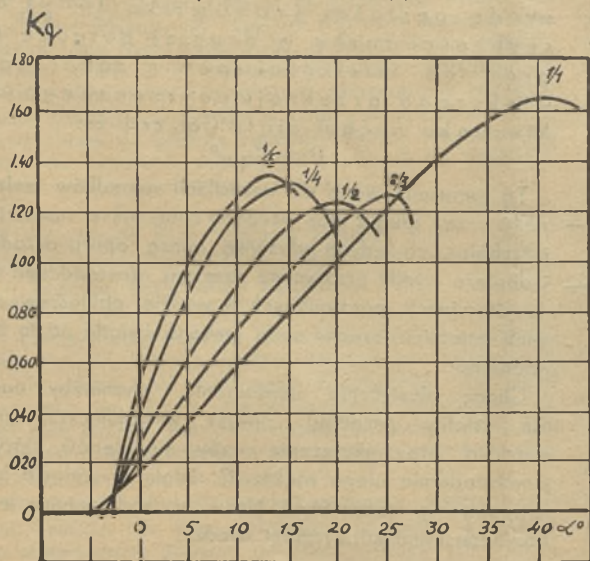
3-o. Przy stykaniu się z przegrodą cząsteczki tracą całkowicie posiadaną przez siebie szybkość i przeto udzielają płytce impulsów równych swemu pędowi (impuls jest równy iloczynowi masy przez szybkość).

Aby zatem określić wartość powstającego parcia na przegrodę (oporu) wystarczy obliczyć sumę wszystkich udzielanych przez ciecz płytce impulsów momentalnych, co też i wyraża przytoczony wyżej wzór **)

$$P = \rho F q v^2 \dots (1)$$

Jeżeli płytka jest ustawiona prostopadle do strumienia (rys. 1), to oczywiście powierzchnia jej F stanowi także podstawę objętości strugi biorącej udział w procesie i zatem wzór (1) przyjmie wygląd:

$$P = \rho \cdot F \cdot v^2 \dots (2)$$



Rys. 4

Jeżeli natomiast płytka tworzy ze strumieniem kąt ostry (α), to $Fq = F \cdot \sin \alpha$ (rys. 2) i zatem wzór na parcie w kierunku ruchu strumienia przyjmie postać:

$$P = \rho \cdot F \cdot v^2 \sin \alpha \dots (3)$$

zaś parcie prostopadłe do powierzchni płytki (P_α) wynosić będzie:

$$P_\alpha = \rho \cdot F \cdot v^2 \sin^2 \alpha \dots (4)$$

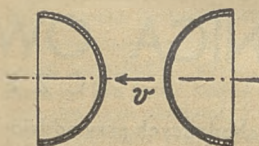
jako że: $P_\alpha = P \cdot \sin \alpha$.

Wyrażone powyższymi wzorami zależności, ustalone przez Newtona dla płaskich przegród zostały w następstwie rozszerzone także i na ciała ograniczone różnorodnymi powierzchniami (bryły), z tą jedynie różnicą, że zamiast powierzchni płytki „ F ” wstawiono do wzoru (2) powierzchnię (F_0) największego prostopadłego do ruchu przekroju ciała, co odpowiada pojęciu owręza głównego w statkach.

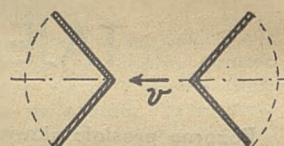
III. KONFRONTACJA TEORJI NEWTONA Z RZECZYWISTOŚCIĄ

Pierwotne badania doświadczalne potwierdziły w większości wypadków, acz z pewnym tylko przybliżeniem, zasady ustalone przez Newtona. Okoliczność ta łącznie z wyjątkowym autorytetem Newtona długo zmuszała naukę i technikę do uznawania formuł powyższych za całkowicie zgodne z rzeczywistością.

Jednak już nawet pobieżna obserwacja zjawisk zachodzących przy przeszkodach ustawianych w strumieniach wskazuje, że rzeczywiste zachowanie się cząsteczek ośrodka zupełnie nie odpowiada rozumowaniom Newtona.



Rys. 5



Rys. 6

Cząsteczki strugi znajdujące się nawprost przeszkody t. j. płytki (w objętości powstającej z ruchu płytki w kierunku przeciwnym do strumienia)—w miarę zbliżania się do płytki zaczynają odchyłać się od swego pierwotnego kierunku i zamiast tego żeby,—zgodnie z twierdzeniem Newtona, uderzyć w płytkę i stracić przytem swą szybkość,—opływają płytkę dookoła nie dotykając jej wcale.

Każdy z czytelników miał możliwość obserwowania podobnego zjawiska chociażby przy wyławianiu tyżeczką ze szklanki listka herbaty, lub przy poławianiu waderkiem meduz z morza.

W wypadkach gdy mamy doczynienia z płytką, jako tamą, to zupełnie jest łatwo zauważyć, że przed płytką i za nią tworzą się pewne przestrzenie, w których ciecz nie bierze udziału w ogólnym ruchu postępowym strumienia, przyjmując natomiast lokalne ruchy o charakterze wirowym (rys. 3).

Ponieważ rzeczywisty przebieg opływu płytki różni się od wyobrażeń przyjętych przez Newtona nie należy się przeto dziwić, że wyniki liczbowe praktycznych doświadczeń nad oporem płytek jaskrawo odbiegają od wyników uzyskiwanych teoretycznie podług wzorów Newtona.

Ze współczesnych doświadczeń (np. Eiffel'a) wynika na przykład, że dla płytek prostokątnych, zbliżonych stosunkiem boków do 1 (kwadratów)***) opór posiada o m. w. 40% mniejszą wartość niż to wypadłoby ze wzoru Newtona, czyli że w wypadku tym stosować należy zamiast wzorów (1—2) wzór:

$$P = 0,60 \rho \cdot F \cdot v^2 \dots (5)$$

Doświadczenia współczesne nie potwierdziły także ustalonej przez Newtona, a tak szczególnie ważnej dla żeglarstwa, zależności pomiędzy wielkością oporu płytki, a t. zw. kątem natarcia (α) t. j. od jej nachylenia względem kierunku strumienia.

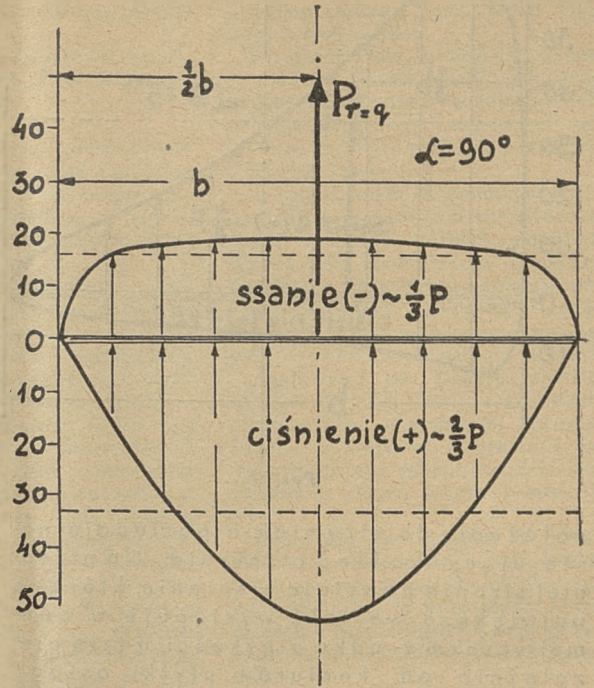
Większość pod tym względem doświadczeń skłania do stwierdzenia, że przy małych kątach natarcia (α) parcie prostopadłe (P_α) na płytkę zmienia się m. w. proporcjonalnie do wielkości tego kąta, względnie do jego sinususa w potęgę pierwszej, natomiast

przy kątach (α) bliskich 90° parcie prostopadłe na płytkę praktycznie przestaje wogóle zależeć od wielkości kąta α . Wyjaśnienie przyczyn tego zjawiska znajdziemy dalej. Zauważyc tu wypada tylko, że rozwarłość sektora, w obrębie którego parcie prostopadłe (P_α) przestaje zależeć od zmian kąta natarcia (α), zachowując wartość m. w. równą tej jaka występuje przy prostopadłym działaniu strumienia na płytę ($\alpha=90^\circ$) może być różna. Na wielkość tego sektora decydujący wpływ posiada, obok innych czynników, stosunek boków płytki oporowej. Im płytka jest węższa (mniejszą posiada głębokość) tem rozwarłość sektora tego jest większa, czyli tem mniejszą jest wartość graniczna kąta natarcia (α) od której parcie prostopadłe ustabilizowuje się. Rys. 4 podaje wykresy kilka charakterystycznych pod tym względem wypadków.

O ile wzory Newtonowskie w zastosowaniu do płaskich przegród wymagają tylko nieznacznych korekt o tyle wręcz nieprawdziwymi się okazały przy próbach stosowania ich do obliczania oporów brył ograniczonych różnorodnymi powierzchniami, czyli o różnorodnym kształcie.

Gdybyśmy przyjęli, jak to z rozszerzonej teorii po-Newtonowskiej wynikać miało, że na wielkość oporu wpływ posiada jedynie powierzchnia największego przekroju prostopadłego do ruchu, a kształt ciała udziału w tem nie bierze, tobyśmy musieli dojść do wniosków o mniej więcej następującym charakterze:

Opór ośrodka, wywołowany przez półkulistą szalę, powinien być jednakowy, zarówno w wypadku zwrócenia wypukłością w kierunku ruchu, jak i przy odwrotnym położeniu, t. j. wklęsłością ku przodowi (rys. 5); lub, że opór klina, utworzonego z dwóch płaszczyzn



Rys. 8

IV. CIŚNIENIE, SSANIE I ŚRODEK PARCIA

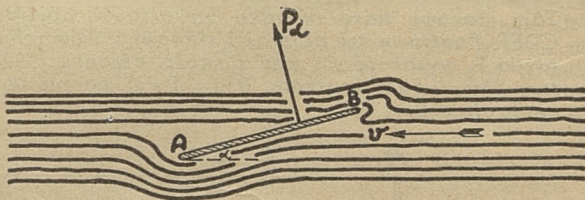
W konsekwencji przyjęcia przez naukę i technikę nieścisłej teorii Newtona przyjęto także, że parcie wywierane przez środowisko na ruchomą względem niego płytkę oporową rozkładać się winno równomiernie we wszystkich punktach płytki, a zatem, że wypadkowa parcia posiada swe zaczepienie w geometrycznym środku ciężkości płaszczyzny oporowej niezależnie od jej kąta nachylenia względem strumienia. (Błąd, posiadający szczególne znaczenie dla żeglarstwa).

Tymczasem powierzchowna nawet obserwacja procesów opływu i owiewu skłania nas do stwierdzenia, że ciśnienie to w żadnym wypadku nie może być równomierne we wszystkich punktach płytki oporowej. Wydaje się nam naturalnem, że np. przy płytce ustawionej prostopadłe do strumienia największe ciśnienie (parcie) powstawać będzie w geometrycznym środku ciężkości, malejąc stopniowo ku krawędziom. Zaś przy płytkach nachylonych pod kątem ostrym do strumienia jesteśmy przekonani, zgodnie z rys. 7, że wypadkowa parcia zaczepienie swoje posiada w punkcie przesuniętym od środka ciężkości w kierunku przeciwnym do strumienia, zwanym środkiem parcia.

Doświadczenia laboratoryjne w zupełności potwierdziły powyższe przypuszczenie, wykazując nadto szereg innych charakterystycznych zjawisk, jak np., że opór płytki nie jest wyłącznie skutkiem ciśnienia powstającego na stronie zwróconej do prądu, lecz także i podciśnienia (ssania), wytwarzającego się na stronie odwrotnej, a posiadającego w pewnych okolicznościach wpływ dominujący na ogólną wartość oporu.

W rezultacie licznych badań nad rozkładem ciśnienia w płytkach oporowych ustalono szereg twierdzeń, z których przytoczymy niektóre najważniejsze, posiadające bezpośrednie znaczenie dla żeglarstwa.

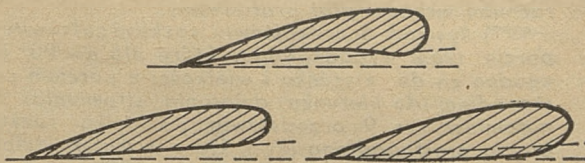
Płytki oporowe przy prostopadłym



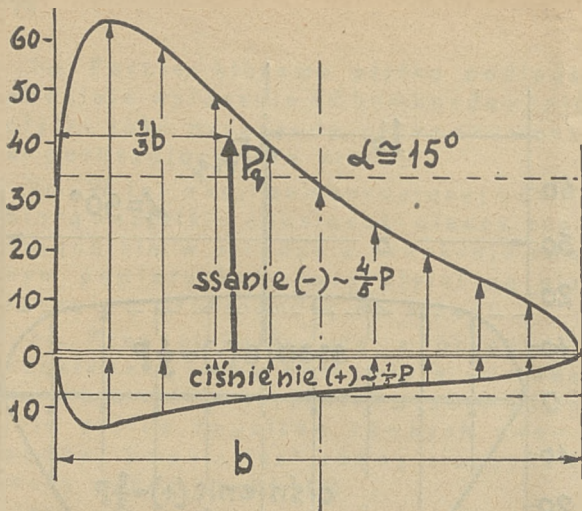
Rys. 7

nie zależy od tego, czy porusza się w kierunku swego wierzchołka, czy też swjej podstawy, o ile oba te kierunki leżą w dwusiecznej kąta, tworzonego przez klin i zachowana będzie ta sama szybkość (rys. 6).

Niedorzeczność wywodów tych jest aż nazbyt oczywista, aby należało nad tem dłużej się zastanawiać, zatem opór zależny jest nie tylko od gęstości ośrodka, szybkości ruchu i wielkości powierzchni głównego przekroju, lecz także i od kształtu bryły poruszającej się i położenia, w którym ciało się znajduje względem osi ruchu.



Rys. 10



Rys. 9

położeniu do strumienia posiadają następujący rozkład ciśnienia: Na przedniej stronie powstaje ciśnienie, którego największa wartość występuje w geometrycznym środku ciężkości, gdzie niezależnie od konturów płytki osiąga prawie dokładnie wielkość $\frac{1}{2}\rho \cdot v^2$. W miarę oddalania się od punktu tego ku krawędziom ciśnienie to stopniowo maleje. Natomiast na tylnej stronie płytek powstaje t. zw. rozrzedzenie (ssanie), którego rozkład jest prawie zupełnie równomierny we wszystkich punktach. Intensywność tego rozrzedzenia zależy od kształtu (konturów) płytki. Np. w środku tylnej powierzchni okrągłej płytki rozrzedzenie wynosi $\sim -0,5 \cdot \frac{1}{2} \rho \cdot v^2$, podczas gdy w środku kwadratowej płytki osiąga $\sim -0,67 \cdot \frac{1}{2} \rho \cdot v^2$.

Jeśli natomiast chodzi o stosunek ciśnienia do ssania, to dla płytek prostopadłe ustawionych pełna wartość oporu jest w $\frac{2}{3}$ wywoływana ciśnieniem, na przedniej stronie, a w $\frac{1}{3}$ ssaniem (rozrzedzeniem) pozostającym na stronie tylnej. Czyli że ciśnienie jest tu czynnikiem dominującym. Natomiast dla płyt nachylonych pod ostrym kątem do strumienia badania wykazały rzecz szczególnie znamioną, zwłaszcza dla lotnictwa i żeglarstwa, mianowicie, że przy kątach natarcia nie przekraczających 20° tylko około $\frac{1}{5}$ ogólnego oporu przypada na ciśnienie, a pozostałe $\frac{4}{5}$ tworzą wartość siły zasysania, powstającej na stronie odwrotnej.

Ostatni wynik badań zdał ostateczny cios teorii Newtona ograniczającej się wyłącznie do wyciągania wniosków ze zjawisk zachodzących na przedniej stronie płytek, które, jak widzimy, posiadają tylko częściowy wpływ na ogólną wartość oporu i tem mniejszy im z mniejszymi kątami natarcia mamy do czynienia. Rys. 8 i 9 podają rozkład ciśnienia i ssania dla kwadratowej płytki w wypadkach prostopadłego i nachylnego położenia względem strumienia. ***)

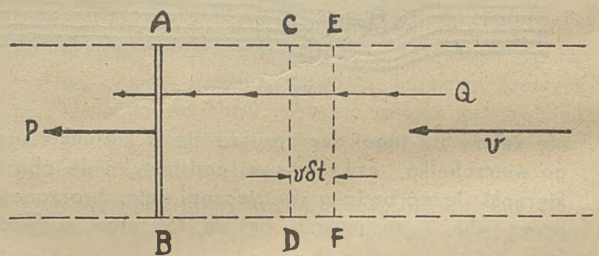
Jak z powyższego wynika tam wszędzie, gdzie mając do czynienia z małymi kątami natarcia (lotnictwo, żegluga w bejdewind) chodzi o posiadanie stosunkowo dużego parcia prostopadłego (siły nośnej) uwaga nasza winna być zwrócona przede wszystkim na czynniki warunkujące sobą przebieg zjawisk (np. kształt powierzchni) zachodzących na tylnej, a nie przedniej, stronie płytek oporowych, gdyż one posiadają wpływ dominujący na wielkość siły nośnej.

Znakomity zarówno pod tym względem jak i pod względem wpływu kształtu na opór sprawdzian daje następujący przykład z płacami lotniczymi. Jak powszechnie wiadomo właściwości płatów nośnych zależą od ich profili. Ołów podane na rys. 10 trzy różne profile zachowują jednakowe właściwości aerodynamiczne dzięki temu, że pomimo różnic w kształcie swych przednich powierzchni posiadają jednakowy kształt powierzchni tylnych płatów. Tymczasem najmniejsze nawet zmiany w krzywiznach tylnych powierzchni tychże skrzydeł wpływają decydująco na zmianę ich właściwości aerodynamicznych

Olgiert Jabłoński

*) Chodzi tu o ruch względny t. j. o geometryczną sumę obu wchodzących w rachubę ruchów. W rozważaniach niniejszego artykułu przyjmuje się tożsamość wypadków gdy ośrodek znajduje się w spoczynku, a porusza się względem niego ciało oporowe i gdy rzecz się ma odwrotnie, czyli pomija się nieznaczne różnice zwane paradoksem Dubua.

**) Na rys. 1 AB stanowi bok przegrody o powierzchni F, zaś P wyraża parcie wywierane przez ciecz na płytkę AB. Przy uderzeniu o przegrodę każda cząsteczka cieczy Q udziela płytce impulsu $\Delta m \cdot v$, gdzie Δm stanowi masę tej cząsteczki. Jeżeli w pewnym momencie cząsteczki ośrodka, znajdujące się w przekroju CD, dojdą do zetknięcia z płytką AB, to w następnym małym czasokresie δt suma udzielonych przez ciecz impulsów $P \cdot \delta t$ będzie równa iloczynowi $v \cdot \Sigma \Delta m$, czyli $P \cdot \delta t = v \cdot \Sigma \Delta m$, gdzie $\Sigma \Delta m$ stanowi masę ośrodka zawartą w objętości CDEF. Podstawę tej objętości stanowi powierzchnia płytki F, wysokość $v \delta t$, zaś gęstość ośrodka ρ . Zatem $\Sigma \Delta m = \rho \cdot F \cdot v \delta t$ i przeto $P \cdot \delta t = \rho \cdot F \cdot v^2 \delta t$, co po skróceniu daje $P = \rho \cdot F \cdot v^2$.



Rys 1

***) Współczynnik liczbowy oznaczony zwykle we wzorach lit. „k” zależy od stosunku do siebie boków płytki. Będąc największym ($k=0,60$) dla płytek kwadratowych zmniejsza się stopniowo, acz nieznacznie wraz ze wzrostem stosunku boków (ze zwiększaniem się płytki). Nadto zależy także od formy płytki oraz od kształtu, o ile zamiast płytki w rachubę wchodzi płat profilowany.

****) Rysunek 8 przedstawia rozkład całkowitego parcia (Pr.) wypadkowego, które dla $\alpha=90^\circ$ jest zgodne co do kierunku i wielkości z parciem prostopadłym (do kierunku działania strumienia) P_q , natomiast rys. 9 przedstawia już tylko rozkład parcia prostopadłego (P_q), które wskutek działania strumienia pod kątem ostrym $\alpha < 90^\circ$ — nie pokrywa się co do wielkości z parciem wypadkowym Pr.

SKRZYŃKA ŻEGLARSKA

W. Str. — Lublin. Zapytuje Pan, jakie mogą być najmniejsze wymiary jachtu żaglowego, nadającego się do bezpiecznego odbycia podróży transoceanicznej i za jaką najniższą cenę jacht taki można nabyć?

Z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, wielkość statków nie odgrywa prawie żadnej roli. Panujące powszechnie mniemania (nieśmiało także i u części zawodowych marynarzy), jakoby statki duże miały być z reguły bezpieczniejsze od małych, jest zgruntu fałszywe.

Wśród czynników, stanowiących o bezpieczeństwie statków, dominujący wpływ posiadają: niewywrótność, niezatapialność i konstrukcyjna wytrzymałość na niszczące działanie fal i wiatru, względnie zdolność do uchylania się przed temi siłami. Ciekawą jest rzeczą, że w zakresie tych głównych warunków bezpieczeństwa praktycznie osiągać się daje tem wyższy stopień doskonałości, z im mniejszymi jednostkami ma się do czynienia. Szczególnie wysoki poziom tych zalet reprezentują właśnie małe jachty sportowo-żaglowe, które są bez porównania bezpieczniejsze od wielkich statków handlowych, nie wyłaczając olbrzymów transoceanicznych. Dzięki tej szczególnej właściwości, najmniejsze nawet jachciki nadają się do odbywania dalekiej turystyki morskiej, oczywiście, o ile są one należycie wybudowane, odpowiednio wyposażone w sprzęt i fachowo obsługiwane.

Praktycznie udowodnione to zostało przez wielkich żeglarzy sportowych, jak: kpt. Vossa, kpt. Slocuma, A. Gerbaulta, Robinsona i innych.

Stwierdzając, iż bezpieczeństwo nie stwarza granic dalszych dla wielkości nadającego się dla żeglugi oceanicznej jachtu, bynajmniej nie chcemy powiedzieć, że granice te nie wynikają ze względu na ilość jadących (załogi), na rodzaj trasy, ilość zabieranego ekwipunku i wreszcie ze względu na stawiane wymagania w zakresie minimum wygód.

Naogół stwierdzić można, że dla typowej sportowej żeglugi i 2 osób załogi, w dalekich rejsach posilkować się należy jachtami o wyporności około 6 ton i 50 mtr. kwadratowych żagla.

Cena podobnych nowych obiektów wynosi od m. w. 8 tys. złotych wzwyż.

Oczywiście, że uciekanie się do jachtów używanych, doje b. poważnie oszczędności.

Leszek Kobyliński — Warszawa. Zapytuje Pan, co to są tony rejestrowe i jak może Pan orientować się o wielkości statków z prasy, która przy tonażu nie określa bliżej, o jakie tony chodzi.

Podzielając w zupełności Pańskie mniemanie o panującym pod tym względem laicyzmem naszej prasy, śpieszymy wyjaśnić następująco: Istnieją metody zasadnicze dwie przy określaniu wielkości statków: techniczna i handlowa. O ile przy pierwszej chodzi przede wszystkim o scharakteryzowanie elementów, stanowiących podstawę do technicznej oceny, o tyle przy drugiej metodzie uwaga zwrócona jest ku elementom, stanowiącym o handlowej użyteczności statków.

Przy charakterystyce technicznej określa się zwykle t. zw. displacement statków, t. j. pojemność tylko tej części, która znajduje się pod wodą przy jego największym dopuszczalnym obciążeniu (do t. zw. najwyższej linii załadowania).

Displacement określa się zwykle w metrach sześciennych. Liczba, określająca displacement dla zanurzenia do najwyższej linii wodnej w słodkiej wodzie (ciężar gatunkowy!) określa zarazem łączny ciężar statku i ładunku, wyrażony w tonach ciężarowych, to jest po 1.000 kg. Jest to t. zw. tonaż displacementu. Różnica pomiędzy displacementem do najwyższej linii wodnej, a displacementem statku próżnego (w tonach) określa sobą t. zw. nosność, zwaną w angielskim «deadweight», czyli wskazuje na ilość ton ładunku, możliwego do załadowania na dany statek.

Jest to jedna z najbardziej rozpowszechnionych charakterystyk statków handlowych towarowych.

Pozatem przy handlowej charakterystyce określa się często wielkość statków przez t. zw. tonaż rejestrowy brutto lub netto. Jeżeli chodzi o tonaż brutto, to od displacementu różni się pod dwoma względami. 1-o wyraża sobą nie pojemność zanurzonej części kadłuba, lecz pojemność wszystkich, wcho-

dzących w rachubę pomieszczeń, a zatem także i tych, które leżą ponad linią wodną.

2-o określa się tę pojemność nie w metrach sześciennych (jak przy displacementie), lecz w jednostkach o wiele większych, t. zw. tonach rejestrowych. 1 t. r. = 100 stóp sześć. = 2,83 mtr. sześć.

Z tego wynika, że pomiędzy tonażem depl., a tonażem rejestrowym brutto zachodzi różnica, podobna do tej, jaka zachodziłaby pomiędzy objętością przestrzeni, zajmowanej przez drzewo wraz z koroną, wyrażonej w mtr. sześć., a objętością samego pnia drzewa, wyrażoną np. w dm³.

Podobnie, jak bywają cienkie drzewa o dużej koronie i odwrotnie — grube, o szczupłej koronie, bywa i ze statkami i przeto z tonażem depl. nie można osądzić dokładnie o tonażu brutto i odwrotnie.

Jeśli natomiast chodzi o tonaż rej. netto, to od tonażu rej. brutto różni się tem tylko, że określa sobą ściśle tylko tę pojemność, która może być eksploatowana przy przewożeniu ładunków, względnie pasażerów.

Nadmienić tu należy, że przy obliczaniu tonażu rej. stosuje się specjalne formy, według których niektóre pomieszczenia nie wlicza się do tonażu zupełnie lub też tylko częściowo.

O ile tonaż rejestrowy stosuje się często do statków handlowych, to nigdy nie bywa podawany, ani przy charakterystykach statków wojennych, ani też przy statkach sportowych (jachtach).

M. Kr.—Kraków. Doświadczenia, poczynione przez Panią w zesłorocznej podróży ychtem «Sworóżyk» dookoła wyspy Öland, posiadają niewątpliwie duże, praktyczne znaczenie dla dalekiej turystyki żeglarskiej, zwłaszcza w szczupłym gronie osób. Przez możliwość przyrządzania gorących posiłków podczas wachl, na pokładzie, w skrzynce Jej pomysłu, oszczędzałoby się znakomicie siły załogi w okresach, gdy na to pogoda pozwala. Jedna osoba jest wówczas w stanie obsługiwać jacht i zarazem przyrządzić posiłek dla całej załogi.

Proponujemy, aby Pani zechciała wypowiedzieć się na ten temat w artykule, który chętnie zamieścimy.

NA WIDNOKRĘGU

OSTATNIA PODRÓŻ «MAJESTIC»

«Cunard White Star Line» podaje nam do wiadomości, że «Majestic», dawniejszy niemiecki olbrzym oceaniczny «Bismarck», z wiosną 1936 r. kończy swą służbę i zostaje wycofany z linii Southampton-New York. Dowiadujemy się również, że ma być sprzedany na złom.

«Majestic» posiada 56.500 tonn i był największym na świecie oceanicznym statkiem przed «Normandie».

«BRITANIA» W ŻAŁOBIE PO ZGONIE SWEGO PANA.

Na znak żałoby po zgonie króla angielskiego, znany powszechnie jacht «Britania», własność zmarłego króla i chluba całego narodu angielskiego, zaprzestaje w bieżącym roku brania udziału w regatach, przechodząc tem samym w stan spoczynku. Wierna służba jachtu tego trwała aż 45 lat. Pomimo swego sędziwego wieku, jacht ten do ostatnich czasów startował do re-

gat, konkurując skutecznie z najbardziej doskonałymi jachtami współczesnymi. Zawdzięczał to wyjątkowej troskliwości swego pana, który z najwyższym pietyzmem jacht konserwował i stale unowocześniał jego ożaglowanie. Obecnie jacht stanowi o szczególnie cenny i pamiątkowy zabytek.

ANGIELSKA KRYTYKA «NORMANDIE».

Londyńskie dzienniki podają nam, że jeden z angielskich artystów

scenicznych dowcipnie krytykuje francuski transatlantyk «Normandie» Wypowiedział podobno przed mikrofonem angielskiego radja następującą anegdotkę: Wibracja «Normandie» jest tak silna, że gdy pasażer zamówi sadzone jajka, nim steward zdąży je przynieść, zrobi się z nich jajecznica.

Wywołało to burzę w opinii francuskiej. Dyrekcja «Compagnie Générale Transatlantique» zożądała od angielskiego radja satysfakcji i odwołania poprzedniej informacji.

Na marginesie powyższych spraw niemiecki dziennik sportowy, «Die Jacht», powołuje się na opinię pewnego fachowca hamburskiego, który brał udział w próbnym rejsie «Normandie».

W sprawozdaniu swem fachowiec ten miał oświadczyć, że już w czasie pierwszej podróży, kabiny nad wałem śrubowym naskutek silnych drgań musiały być uznane za nie nadające się dla pasażerów.

REGATY OCEANICZNE

W tegorocznym sezonie letnim odbędą się międzynarodowe regaty oceaniczne, zakrojone na większą skalę. W tym też celu prowadzone były starania ze strony licznych klubów amerykańskich, niemieckich, szwedzkich, norweskich i innych nad ustaleniem terminu, trasy oraz określenia rodzaju jachtów.

Dziś już wiemy, że w regatach tych ma wziąć udział około 40 jachtów, podczas gdy w r. 1934 brało udział 29 jednostek.

Pierwszym punktem zbornym ma być New Port, skąd 23 czerwca b. r. odbędzie się start do wysp Bermudzkich.

W dniu 1 lipca b. r. ma odbyć się start do właściwych regat oceanicznych Bermunda - Cuxhaven. Przewiduje się że uczestnicy regat osiągną Cuxhaven w ostatnim tygodniu lipca b. r., będą więc mogli być widziani w czasie regat olimpijskich w Kolonii oraz na Olimpiadzie w Berlinie.

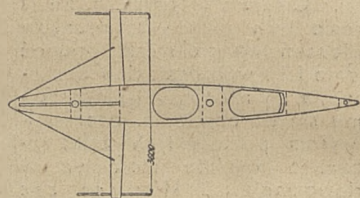
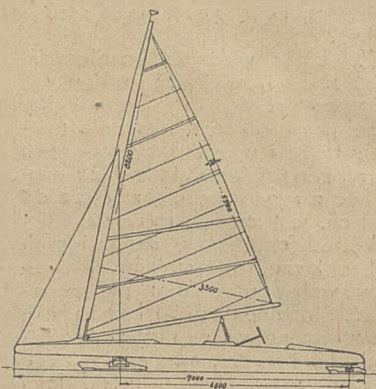
Przepisy regat pozostają przejęte z zeszłorocznych regat Newport - Bergen, z tą tylko zmianą, że wielkość jachtów została ściślej określona, mianowicie od 44 do 80 sóp.

NOWY TYP ŚLIZGU LODOWEGO

Znany niemiecki konstruktor ślizgów lodowych, G. Tepper, opracował w b. r. nowy typ ślizgu popularnego o 12 m² żagla. Typ ten niemieckie sfery żeglarskie powitały z entuzjazmem, proponując międzynarodowemu związkowi uznanie go za nową klasę międzynarodową.

Klasa ta odznaczać się ma przede wszystkim taniością swej konstrukcji oraz elastycznością norm wykonawczych.

Wyżej podajemy szkic nowego typu jachtu, zaznaczając, iż na tle wariantów wykonawczych rozwinęła się w Niemczech ożywiona polemika, odkrywająca bardzo szerokie



możliwości do uzyskania jeszcze dalszej, niż to zakładał Tepper, zniżki kosztów budowy, zwłaszcza w zakresie sposobu wykonywania płóz.

HUMOR



Polowanie na boje

Redaktor: Stanisław Zadrozny

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