

# SZKWAŁ

SIERPIEŃ 1986





Spadł na nas cios wielki, niezmiernie bolesny: Przywódca nasz,  
ś. p. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer — nie żyje...

Stała się prawda nieubłagana, w której tragizm uwierzyć trudno wszystkim, znającym Jego niespożytą energję i entuzjazm młodzieńczy, pełen żołnierskiego rozmachu i mądrej, przewidywającej, dalekosiężnej inicjatywy, — znającym Jego najgłębsze umiłowanie Sprawy i Jego autorytet, jakże wysoki, — Jego postać rycerską i jakże szlachetną...

Inspektor Armji, Inspektor Obrony Powietrznej, Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej — żołnierz, lotnik i pionier idei morskiej — te trzy postacie w jedną się wcieliły.

Śmierć Jego jest symbolem Jego życia: zginął piękną śmiercią  
lotnika i marynarza.

Śmierć Jego tragiczna ugodziła nie tylko w najbliższych. Stratę bolesną poniosło i odczuło całe społeczeństwo, które On prowadził ku Polsce, wielkiej na morzach, — ku Polsce, co zasobna być musi w kolonje.

Niepowetowaną ponieśliśmy stratę. Niechże jednak pamięć nasza o tym Świetlanym Rycerzu — niestrudzonym, wprost fanatycznym bojowniku polskiej myśli morskiej i kolonjalnej — stanie się nam najlepszym i najtrwalszym drogowskazem, jak mamy prowadzić dalej Wielką Sprawę, której On rozumem  
Swym i sercem szlaki wytyczył.

Z dorobku Jego nic nie utracimy. Iść naprzód — bo tak nam zawsze nakazywał — musimy. To postanawiamy i w tem trwać będziemy.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA



# PAMIĘCI RYCERZA BEZ SKAZY

Zniknęła z tego świata jedna z najbardziej świetlanych postaci Polski współczesnej.

Gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, żołnierz niepodległości, żołnierz Komendanta, pionier pracy Polski na morzu i Jej praw do kolonii, Inspektor Armii, Inspektor Obrony Powietrznej Państwa, rycerz bez skazy i bez lęku — nie żyje.

Trudno opanować natłok słów, cisnących się pod pióro, słów chwały zasłużonej, żalu niepomniernego, miłości wielkiej, słów, które zawsze jednak kłamać będą sercu w nieudolnej chęci sprostania zadaniu pośmiertnego wspomnienia.

Zginął potrójną śmiercią: żołnierza, marynarza i lotnika.

Zniknął nam z oczu, wyrwany z grona przyjaciół, prosto od warsztatu pracy, w mundurze żołnierskim, w polskim morzu, w którym widział potęgę Rzeczypospolitej, na Jej ptaku, który z połamanymi skrzydłami spadł w nurty Bałtyku, tworząc śmiercią wielkiego Polaka jeszcze jeden z tysiącznych, nierozzerwalnych węzłów Polski z morzem.

Kochał, pracował, walczył dla Polski na lądzie, w powietrzu i na morzu. Walczył całe życie o wielkość imienia Ojczyzny, o Jej dobro, potęgę, chwałę, o Jej udział w pochodzie cywilizacyjnym ludzkości.

Zginął tak, jak chciał: śmiercią piękną, rycerską. Zginął śmiercią, dostosowaną do Swego charakteru: nieustraszonego w walce, wiernego w miłości wszystkiego, co jej warło, szalonego w odwadze, duszącego się w małości, śniącego i realizującego sny o potędze.

Walczył o Polskę na lądzie, w powietrzu i na morzu. Walczył w sercach ludzkich, w bohaterskich zmaganiach na polu walki, w zaparciu się Siebie w dniu codziennym, walczył od lat pacholących do zgonu, walczył i pracował każdej godziny, każdej minuty, zasilany nieprzebranym ogromem umiłowania Polski i wielkości.

Walczył orężem żołnierskim w mężnej dłoni, piorunem rozkazów wodza, pracą kierownika nawy społecznej, piórem nauczyciela, płomiennym słowem trybuna.

Nic z tego, co znaczyło coś dla Polski, nie było Mu obce. Wszystko to kochał, o wszystko wal-

czył. Nienawidził tylko małości i ludzi bezdusznych, nienawidził pustki ideowej, szukał i znajdował do pracy utajone siły Polski. Był czysty jak kryształ. Żył w kanonie: «Honor i Ojczyzna».

Żołnierzem był, zanim mundur okrył Jego piersi. Był nim już wtedy, gdy kilkunastoletnich chłopców zaprzysięgał w konspiracji na dobro Narodu, jako najwyższe kryterium postępowania, na walkę o niepodległość Polski, na bezinteresowność służby dla Niej. Był żołnierzem już wtedy, gdy czynnie walczył z najazdem mowy obcej w szkole, był żołnierzem polskim, kiedy mundur oficera rosyjskiego skrywał rymgraf polskiego rycerza. Życie Jego, to jeden epos rycerski pod względem treści i pod względem formy. Różnemi szlakami z emigracji, zza morza, z więzień, z rodzicielskich domów biegła młodzież do walki wyzwolenczej pod sztandary Pierwszej Brygady. Inaczej było z wielkim człowiekiem, którego pogrzebałbym. Przy pierwszych strzałach wielkiej wojny, w rosyjskim mundurze, w pełnym rynsztunku, pod kulami stron obu, przedarł się przez front i konno zameldował Komendantowi. Stosunek Jego do Komendanta, to wzór, to wizerunek wiernej miłości żołnierza do wodza. Od pierwszego zameldowania, w pamiętnych dniach sierpniowych 1914 roku, poprzez całą epopeję legionową, zmagania bojowe Pierwszej Brygady, szarże pod Trojanówką, obozy internowanych w Verlu i Havelbergu, rozbrajanie okupantów, wojnę polsko-rosyjską, w pamiętnym maju 1926 roku, w którym był wykonawczym ramieniem Komendanta, życie Jego upłynęło w walce o Ojczyznę, o Jej powiększanie w wiernej miłości dla Wodza, któremu prowadził ostatnią defiladę.

Stanąwszy u szczytów łdostojęństw, mając powierzoną Sobie inspekcję Armii, nie umieszcowił w wojsku wszystkich Swoich łolbrzymich sił moralnych i fizycznych. Był społecznikiem o dużej wnikiwości metod społecznego postępowania.

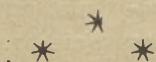
Współorganizator Armii łdowej, kawalerzysta z serca i temperamentu, ostatnie lata pracy, równie młodzieńczej, jak za czasów łat pacholących, poświęcił polskim aspiracjom morskim w dziedzinie stworzenia sił zbrojnych na



morzu i w dziedzinie praw Polski do kolonii. W ostatnich dniach życia powiercono Mu obrotu powietrzną Państwem. Zapytywano Go, czy wobec ogromu zadań, nie wycofa się choćby z jednej dziedziny. Odrzucił Jego siły kazały Mu jednak ogarniać swoimi możliwościami wszystkie umiłowane warsztaty. Ogarnął też nieprzebraną miłością swoją i energią, polski ląd, polskie morze i polskie przestworza. Należał do rzędu tych nielicznych ludzi, którzy, im więcej dają, więcej mają do dania.

W sercu Swojem znalazł miejsce na zajęcie się również zagadnieniem Polonii zagranicznej. Rozwoził dotrą nowinę polską nie tylko po kraju, lecz i po obu stronach półkuli ziemskiej. Dlatego też śmierć Jego kryje żałobą nie tylko społeczeństwo polskie Rzeczypospolitej, ale cały Naród polski, rozszany po świecie, gdziekolwiek bije serce polskie, gdziekolwiek myśl polska, biegnie do Ojczyzny, gdziekolwiek dźwięczy słowo naszej mowy.

Stefan Szwedowski



Zmarły tragicznie dnia 16 lipca 1936 r. w katastrofie samolotowej na Bałtyku, gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, Inspektor Armii, Inspektor Obrony Powietrznej, prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej i przewodniczący jej wydziału kolonialnego, urodził się 2 października 1889 r. w Jadowie pow. radzyńskiego. Wstąpił do szkoły rosyjskiej w Częstochowie, dokąd przeprowadzili się Jego rodzice. W 1903 r. zostaje przyjęty do Organizacji Młodzieży Narodowej szkół średnich. W strajku szkolnym w 1905 r. bierze czynny kierowniczy udział. Jest w lokalnym komitecie strajkowym. W 1906 r. zostaje przyjęty do wewnętrznej, trójjaborowej konspiracji O. M. N. szkół średnich p. n. «Przyszłość» – «Pet». Już w tym okresie zastąpił jako jeden z przywódców Organizacji Młodzieży Narodowej szkół średnich w b. Królestwie. W 1907 r. uzyskuje maturę. Studjuje prawo we Lwowie, a następnie w Liège. U progu swego życia akademickiego zostaje przyjęty do Organizacji Młodzieży Narodowej szkół wyższych do I-go stopnia – «Grupy Narodowej», a bezpośrednio potem do wewnętrznej, trójjaborowej konspiracji akademickiej «Związek Młodzieży Polskiej» – «Zet»: najpierw do stopnia «koleżeńskiego», a wkrótce do najwyższego – «braterskiego». Z Liège, wobec słabnącego bojkotu szkół rosyjskich w 1910 r., zostaje odwołany przez Organizację do kraju i przerywa studia. Pracuje ciężko na chleb, jako buchalter w kinematografie «Sfinks» przy pl. Teatralnym. Współzdziaławcem Lechnickim kieruje pracami młodzieży akademickiej w Królestwie i prowadzi Organizację Młodzieży Narodowej szkół średnich. Jest inicjatorem i kierownikiem bojkotu czynnego, prowadzonego najbardziej bezwzględnie środkami. Inicjuje niezliczone akty bojkotu czynnego wobec łamistraszków Uniwersytetu Warszawskiego i rządowych szkół średnich. Uczestniczy w akcjach terrorystycznych. Wypowiada bezwzględny walkę Narodowej Demokracji za uchwałę poznańską z czerwca 1911 r. o zniesieniu bojkotu szkół rosyjskich. Nie cofa się przed aktami, które ściągają na Niego oburzenie ugodowej, ale jakże przemożnie większej części społeczeństwa. Współzdziaławcem Lechnickim, a zwłaszcza ze zmarłym Kazimierzem Wyszynskim, od roku 1908 sprowadza Organizację Młodzieży Narodowej na grunt bezpośredniej akcji zbrojnej o Niepodległość. W 1912–13 r., nie przerywając pracy kierowniczej, odsluguje służbę woj-

skową w wojsku rosyjskim, w pułku huzarów, stacjonowanych w Częstochowie, gdzie już zdobywa markę świetnego kawalerzysty. Po odbyciu służby wojskowej, w r. 1914 kończy studia akademickie w Hecrze, pracując w ośrodkach Młodzieży Narodowej zagranicą. Wziął do wojska rosyjskiego w pierwszych dniach mobilizacji rosyjskiej, 14 sierpnia 1914 r., pod strzałami stron obu, konno, w pełnym rynsztunku oficerskim, przedzierając się przez linię bojową do I-lej Brygady i meldując się u Komendanta. Uzyskuje kolejno, z powodu najwybitniejszych cnót żołnierskich i zalet dowódcy, stopień podporucznika, porucznika i rotmistrza. Prowadzi I-lej szwadron I-go pułku ułanów, potem I dywizjon tego pułku (1 i 2 szwadron). Jest zastępcą komendanta pułku, Beliny-Prażmowskiego. Nieustraszony w boju, obdarzony brawurowym temperamentem kawalerskim, świetny organizator, kochany przez żołnierzy, staje się wkrótce jednym z najwybitniejszych bohaterów legionowych. Po przejściu na reorganizację do b. Królestwa pułków legionowych, po ogłoszeniu aktu 5 listopada, odmawia, narówni ze wszystkimi legjonistami I-lej Brygady, przysięgi na rzecz cesarzów sprzymierzonych. W konsekwencji znajduje się w obozie internowanych w Szczypiornie, Verlu i Havelbergu. W listopadzie 1918 r. przyjęty został do Wojska Polskiego w stopniu majora. Rozbraja Niemców w okręgu chełmskim i wołyńskim, którego następnie staje się dowódcą. Rozbrajanie okupantów czyni w porozumieniu z Tow. «Straż Kresowa», działającym na tym terenie. Organizuje z kadr b. I-go pułku ułanów legionowych – I-lej pułk szwoleżerów. W dniu 1 kwietnia 1920 r. zostaje pułkownikiem, dowodzi kolejno w najcięższych miesiącach wojny 1920 r. początkowo brygadą, potem II-gą dywizją kawalerji. Zmaga się On na wszystkich frontach. Skutecznie walczy z Budiennym. Po wojnie przechodzi kurs dla wyższych dowódców i kończy Centrum Wyższych Studiów w 1924 r. W tymże roku zostaje mianowany generałem brygady. Dnia 15 listopada 1925 r., na czele dwóch tysięcy oficerów ofiarowuje do dyspozycji swoją szablę, będącemu w osamotnieniu sulejówkowskim, Komendantowi Józefowi Piłsudskiemu. Ówczesny Minister S. Wojsk. postanawia Go za to wystąpienie przelokować do Poznania. Wypadki mające przekreśliły to postanowienie. W maju 1926 r. Gustaw Dreszer jest dowódcą sił zbrojnych po stronie Komendanta. W 1926 r. przechodzi do Głównego Inspektoratu Sił



Zbrojnych w charakterze generała do prac. W 1930 r. zostaje Inspektorem Armji. W 1931 r. w dniu 1 stycznia zostaje mianowany generałem dywizji. Dekretem Prezydenta w dniu 4 lipca 1936 r. zostaje mianowany Inspektorem Obrony Powietrznej Państwa. Posiadał krzyż *Virtuti Militari*, czterokrotny Krzyż Walecznych, Krzyż Niepodległości z Mieczami oraz szereg innych orderów krajowych i zagranicznych.

Ostatnie 5 lat poświęca się pracom w charakterze społecznym nad obroną wybrzeża, wzmocnieniem Marynarki Wojennej i aspiracjom kolonialnym Rzplitej. W 1930 r. zostaje Prezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Z małej organizacji w ciągu 5-ciu lat czyni największą obok L. O. P. P. instytucję w Polsce.

Prezydent Rzplitej udekorował Jego trumnę wielką wstęgą Odrodzenia Polski.

W tragicznej katastrofie gdyńskiej, która wstrząsnęła sercem całej Polski, rozchodząc się echem po granicy, zginęli dwaj oficerowie: ś. p. ppłk. Stefan Loth i ś. p. kpt. Aleksander Łagiewski.

Ś. p. ppłk. Stefan Loth, jeden z najzdolniejszych oficerów szlabowych, urodził się w r. 1896 w Grodźcu, województwie łódzkim. Kształcił się w Warszawie, gdzie ukończył gimnazjum im. Mikołaja Reja. Jako dziewiętnastoletni chłopak, wcielony został do wojska rosyjskiego, gdzie ukończył szkołę wojskową w Moskwie. Wiadomości, nabytych tam, nie zmarnował. Przydały mu się już to, gdy brał czynny udział w organizowaniu formacji polskich w Saratowie i Syzranii, już to, gdy po powrocie z szeregow I Korpusu Wschodniego pełnił w Warszawie odpowiedzialną funkcję instruktora w P. O. W. jako student Politechniki, a potem wreszcie, po sformowaniu Legji Akademickiej — na stanowisku dowódcy plutonu, następnie — dowódcy kompanii c. k. m.

Jego niepospolite zalety charakteru, odwaga i męstwo zajaśniały niezwykle blaskiem podczas walk z Ukraińcami w r. 1919 pod Lwowem, potem w kompanji 36 p. L. A. na wschodzie, gdzie zdumiewał przełożonych rozmachem, energią i brawurą. Pełnią blasku rozbłysło jego imię w r. 1920, kiedy jako kapitan w ofensywie po bitwie warszawskiej dokonał wypadu na Błazów, a w kilka dni potem z fantastyczną wprost brawurą na czele 80 ludzi rzucił się na 30-krotnie większą kolumnę nieprzyjacielską i wziął do niewoli 800 szeregowych i 18 oficerów. Za ten czyn, grani czący z szaleństwem, pierś jego ozdobił order «*Virtuti Militari*».

Z chwilą nastania pokoju ś. p. kpt. Loth powrócił z pułkiem do Warszawy, gdzie objął stanowisko dowódcy kompanji i dowódcy I baonu.

Już jako major, z odznaczeniem ukończył Wyższą Szkołę Wojenną, poczem został wcielony do G. I. S. Z., gdzie pracował, ostatnio jako ppłk., u boku gen. Orlicz-Dreszera, darzącego Go pełnią zaufania.

Aczkolwiek całkowite oddanie się pracy wojskowej zabierało mu niemal cały czas, to jednak potrafił znaleźć wolne chwile dla ożywionej działalności w organizacji kultury fizycznej i sportu, przyczyniając się tem do wzmocnienia wartości, tężyzny fizycznej i moralnej społeczeństwa.

Zginął młodo u progu jasnej przyszłości zdolnego oficera. Mundur jego zdobiły liczne, wysokie odznaczenia, dowodzące cnót rycerskich. Zginął — u boku generała Orlicz-Dreszera — jak żołnierz — na posterunku.

Na trumnie Jego spoczęło jeszcze jedno odznaczenie, złożone ręką Prezydenta R. P. — złoty Krzyż Zasługi.

\* \* \*

Trzeba niezwyklego splotu wypadków, aby ten, który tak dbał o życie generała Orlicz-Dreszera, wiedziony zabójczą siłą przeznaczenia, sam pogrzebał Jego i swoje, tak młode życie. Mawiał przecież: «...gdy lecę z generałem, to Boga proszę, żeby przypadkiem coś się nie zdarzyło. Chodzę sam koło maszyny jak pies... Wszędzie biorę i studuję komunikaty meteo, jak nigdy przedtem. Ciągłe wisi na mnie ta odpowiedzialność. Gdyby to kto inny... Ale generał jest za cennym człowiekiem, zanadto potrzebny Polsce, aby można coś lekceważyć w locie z Nim...»

Odwagę miał we krwi. Urodzony w r. 1900, po ukończeniu szkoły realnej w Warszawie i Szkoły Podchorążych Piechoty idzie na front z 21 p. p., gdzie dowodząc kompanją, zostaje kilkakrotnie ranny. Za odwagę w boju otrzymał Krzyż Walecznych, krzyż lotewski i wiele innych odznaczeń.

Do służby w lotnictwie przeszedł w r. 1926. Wiedzie go tam bujny temperament, usposobienie, charakter i zamiłowanie wreszcie. Po skończeniu szkoły pilotażu, z której wyszli tacy lotnicy, jak kpt. Bajan i kpt. Orliński — kpt. Aleksander Łagiewski otrzymuje dyplom i odznakę pilota oraz przydział do pułku lotniczego w Lidzie. Stamtąd przeniesiony został do 2 pułku lotniczego, gdzie stopniowo, po szeregu stanowisk, dochodzi do dowodzenia eskadrą myśliwską. Skolei przechodzi do 1 pułku, gdzie ostatnio dowodził eskadrą myśliwską.

Od paru lat stale latał z generałem Orlicz-Dreszerem, który darzył Go szczególnem zaufaniem. Kapitan Łagiewski cenił sobie ten dowód wiary w Jego zdolności jako pilota. Starał się zawsze zapewnić Generałowi maksimum bezpieczeństwa.

Aż wreszcie wyleciał po raz ostatni. Czy przewidzieć mógł wtedy, że wróci do stolicy bez życia, o twarzy, spalonej wybuchem silnika?...

Z pism, publikujących wieść o Jego zgonie, sławiących dzielność Jego, męstwo, niepospolite zalety charakteru, — patrzy na nas inna twarz — jasna, pogodna, taka, z jaką opuszczał Warszawę, obiecując wrócić niedługo. Przyjechał, nie na skrzydłach ptaka, które były jego skrzydłami, — ale w trumnie, udekorowanej złotym Krzyżem Zasługi.

\* \* \*

W związku z licznymi ofiarami, napływającymi do Ligi Morskiej i Kolonjalnej powodu śmierci ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera, Zarząd Główny L. M. K. prosi o bezpośrednie kierowanie ich do P. K. O. Nr. 367, konto specjalnego «Funduszu Uczczenia ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera», którym to funduszem zadysponuje Rada Gł. L. M. K.



# W RYTMIE ŻAŁOBNYCH WERBLI...

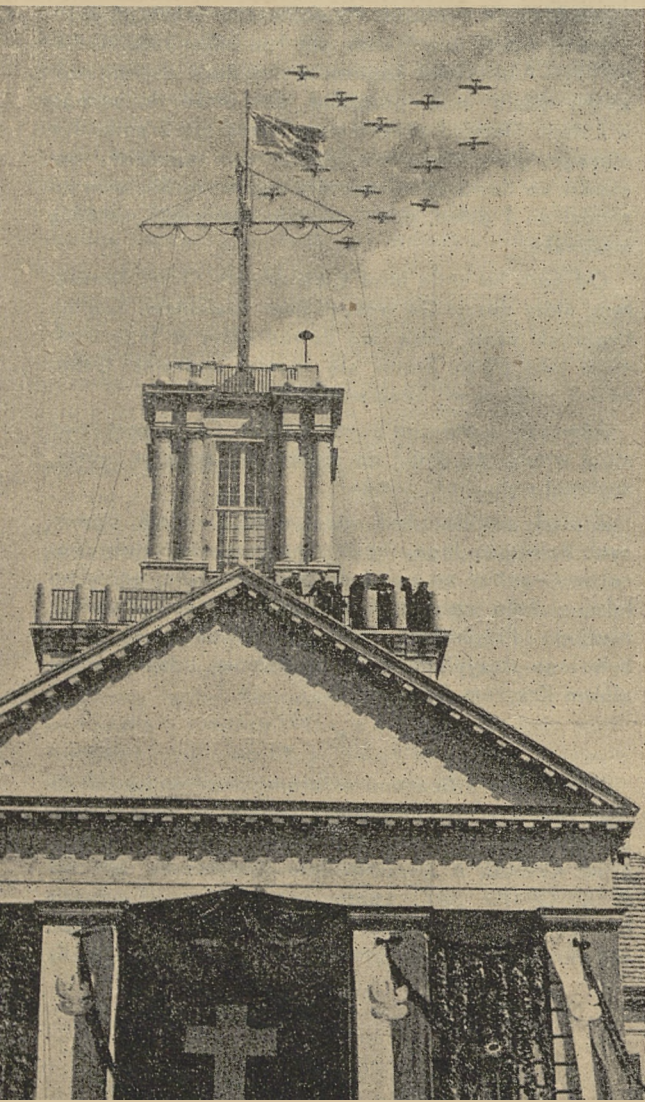
Jeszcze nie tak dawno, bo zaledwie kilka tygodni temu, rozsadał Gdynię radosny entuzjazm, manifestowany podczas tegorocznego Święta Morza.

Rycerska postać gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera, wzniosła, szlachetna, o marsowej, żołnierskiej postawie i o głowie, zlekka srebrzonej siwizną — patronowała tym dniom, jak całemu ruchowi społeczeństwa polskiego, wiedzonego przezeń do morza i na morza, w myśl górnych słów Jego:

„Tam, na chybkiej fali, na niezgłębionej i niezmierzonej toni mórz i oceanów, leży przyszłość wasza i najdalszych pokoleń waszych. W zwycięstwie nad przestrzenią, w walce z burzą i wichrem, hartujcie swe ciało i ducha, abyście łamać i zwyciężać umieli wszelkie przeszkody, leżące wpoprzek drogi do prawdziwej wielkości i prawdziwej wolności...”

Pamiętamy dobrze jednego z największych romantyków, a zarazem i realistów w pracy na morzu, z lat tych jeszcze, w których dopiero powstawały załóżki organizacji żeglarskich młodzieży. Miały one, w myśl Jego idei, zaprowadzić tę młodzież na morze. Wtedy, w r. 1933, wspólnie z innymi dostojnikami państwowymi, dokonał aktu chrztu pełnomorskich jachtów Akademickiego Związku Morskiego, sam będąc ojcem chrzestnym dwumasztowca „Swarożyca”, który od tej chwili już

Fronton Dowództwa Floty w dni żałoby



niezarożnił banderę polską do krajów zamorskich. Blask Jego wizjonerskich oczu padał na rozwinięte do lotu płótna żaglowców, na których wpływał do Gdyni, — chluby Jego i naszej zarazem. Wiedział bowiem lepiej niż kto inny, że właśnie nowe pokolenie, żyjące bezpośrednio z morzem, powiedzie Polskę na szlaki szlaki morskie. W zrozumieniu tego troszczył się o młodzież, wskazując jej drogi, z których schodzić nie powinna, choćby przyszło jej łamać największe przeszkody.

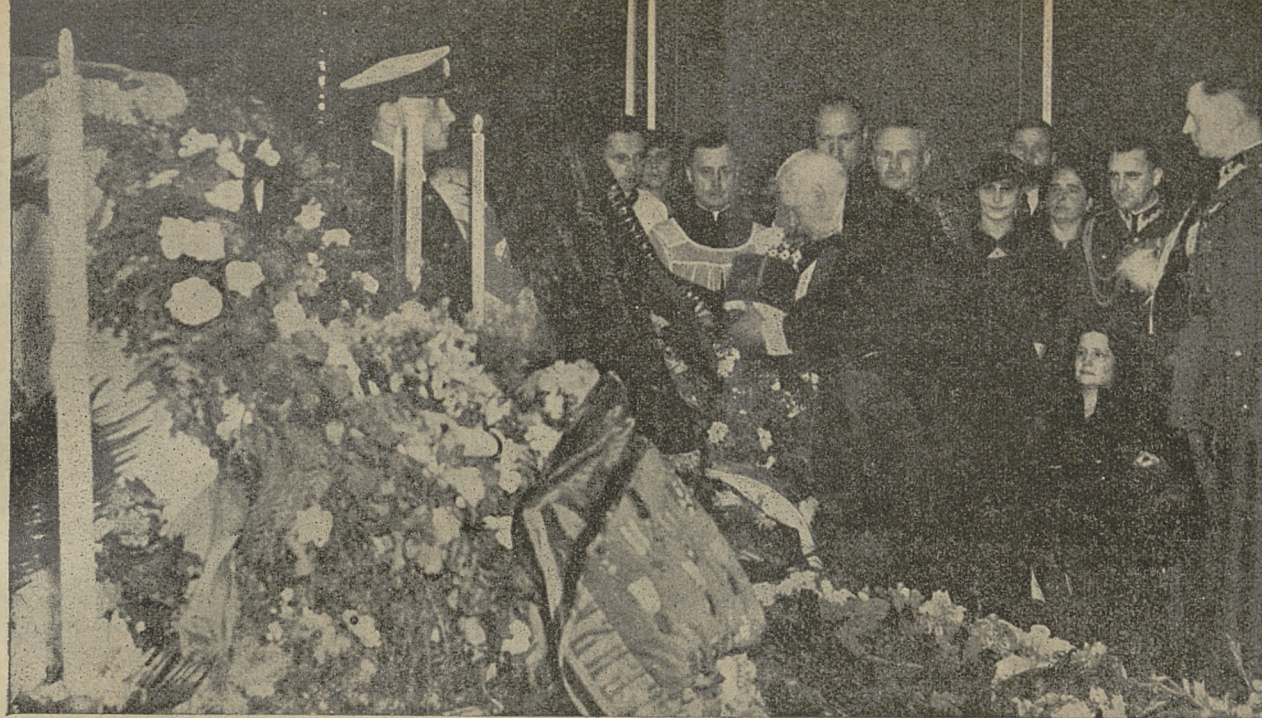
I teraz, gdyśmy zaczęli iść zwartą masą, gdy wody nasze sprzęgły się z niebem strzelistymi topami masztów, — czoła nasze, odrzucone dumnie i hardo ku zrywom sztormowym, musiały się pochylić pod brzemieniem tragicznej klęski, ręce, rozwarłe ku linom — zacisnąć w spazmie głębokiego żalu. Generał Orlicz-Dreszer, patron naszych pierwszych kroków na morzu, zginął w wzburzonych falach Bałtyku, łącząc nas z nim najsilniejszym węzłem — śmierci. Tak dokonał zaślubin nieba i ziemi naszej z morzem, stalowym ściegiem ptaka skrzydlatego, drogocenną ofiarą Swego życia.

Gdynia radosna, Gdynia tętniąca młodością, spowiła się w żałobne kiry. Bandery, opuszczone do pół masztu, apele w ponurych obwódkach, rozlepione na murach białego miasta — oto zmienione, jakżeż inne oblicze stolicy morskiej, że łzami żegnającej płomiennego pioniera idei morskiej.

Drogę ostatnią, wiodącą z Dowództwa Floty na cmentarz oksywski, obramowały flagi czarne, zwisające z kilkunastometrowych masztów. Na szczytach ich przesyły skrzydła orły legjonowe, spod wstęg żałobnych wypływały żaglowce o rozwiniętych płótnach — emblematy Ligi Morskiej, i Kolonjalnej, której Prezesem był ś. p. Generał. Wzdłuż kamienistej drogi, ustawiły się szpalierami niezliczone organizacje, w milczeniu oczekując wyjścia żałobnego konduktu z gmachu Dowództwa Floty, — gdzie w sali konferencyjnej, na tle krepy i ukrzyżowanego Chrystusa — leżał w majestacie śmierci. Po obu stronach miał towarzyszyć tragicznego lotu, — śp. ppłk. Lotha i śp. kpt. Łagiewskiego. Środkowa trumna aż ugięła się pod ciężarem wieńców, wiązanek i wstęg różnobarwnych. Pachniały duszącą wonią szkarłatne róże, żółte, białe, mdlały gałązki mimozy, wędliki upajające tuberozy. Spod ciężkich girland wylaniała się niebieskość niezapominajek i strzępiaste głowy chryzantem. Cicho spalały się świece, w których blasku kamieniali oblicza warty honorowej — oficerów Marynarki i Beliniaków w błękitno-amarantowych mundurach.

Na bogatym tle kwiatów i szarf legły jeszcze wieńce w barwach narodowych, od Prezydenta Rzeczypospolitej, który tuż przed wyniesieniem zwłok udekorował trumnę Generała wielką wstęgą orderu Polonia Restituta, a boczne złotymi Krzyżami Zasługi. Podniosła się wreszcie zbielała głowa Pierwszego Obywatela Państwa, a szczątki doczesne Wielkiego Generała spoczęły na barkach najbliższych towarzyszy broni, by leć na lawecie, oczekującej Go na placu przed Dowództwem Floty. Odchodził, w głuchym warkocie werbli, Generał Dywizji Orlicz-Dreszer, by spod pomnika zwycięstwa floty polskiej pod Oliwą przyjąć ostatnią defiladę.





Trumnę Pan Prezydent udekorował wielką wstęgą Polonia Restituta

Pochód otworzył gen. Wieniawa-Długoszowski. Za-  
kładały o bruk kopyta końskie, zafurkotały ułańskie  
proporczyki. Ciągnął za nimi miarowy krok bataljonu  
morskiego, loskot ciężkich karabinów maszynowych. A  
nad tem wszystkim grzmiały bezlitosne werble, które  
bolesnymi uderzeniami spadały na pochylone głowy,  
raniąc serca zimnem, nieubłaganem stwierdzeniem  
śmierci.

Za oddziałami wojska rozciągał się długi po-  
chód wieńców; za nimi, przed duchowieństwem,  
odznaczenia, lśniące złotem na miękkiej purpu-  
rze poduszek. Potem na lawecie ukazała się  
trumna, a na niej czapka generalska, czapka,  
która już nigdy nie nakryje skroni bohaterskiego bo-  
jownika o niepodległość, owianego czarem romantyzmu  
walk legjonowych, fanatyka idei morza, do którego  
przypuścił szarżę kawaleryjską, by ułani umoczyli  
w niem szable i proporce, — a cały naród oddał, jak  
On, swe serca.

Trzeba było dopiero tej strasznej katastrofy, aby ten,  
którego wykołysały skrzydlate pieśni husarskie, który,  
party nieustępliwie naprzód pragnieniem siły i potęgi,  
szedł w życie z zarzewiem buntu przeciw wszyst-  
kiemu, co małe i przyziemne, aby ten właśnie runął w  
tak młodym wieku z podciętemi skrzydłami husarji  
dwudziestego wieku — lotnictwa, w skłębione morze —  
symbol wielkości. I teraz, aby objąć w wieczyste wła-  
danie wybrzeże polskie i morze, leżące u Jego stóp,  
musiał wejść na Kępę Oksywską, ale już nie o własnych  
siłach, lecz na barkach nieodłącznych towarzyszków.  
Wnieśli Go jeszcze po drodze do skromnego kościołka  
oksywskiego, przybranego flagami narodowymi, kirem  
i wstęgami o barwach Virtuti Militari i Krzyża Niepod-  
ległości, — gdzie odprawiono egzekwie. Ruszył stąd  
kondukt żałobny wprost na cypel oksywski o poszar-  
panych zrębach brzegów, które, zalesione gęstwą lasu,  
opadają na dziką, głazami zawaloną plażę.

Na samym przylądku wycięto ze zboczy las bujny,  
a na tle morza postawiono olbrzymi krzyż i wysokie  
maszty z flagami narodowymi.

W skupieniu i ciszy, przerywanej tylko furkotaniem  
płóci na masztach, czekano na czoło pochodu, które  
ukazało się zza zakrętu piaszczystej drogi, poszerzonej  
ścierniskiem, zżętego, niedojrzałego jeszcze żyta. Przed-  
wczesna, niepotrzebna śmierć.

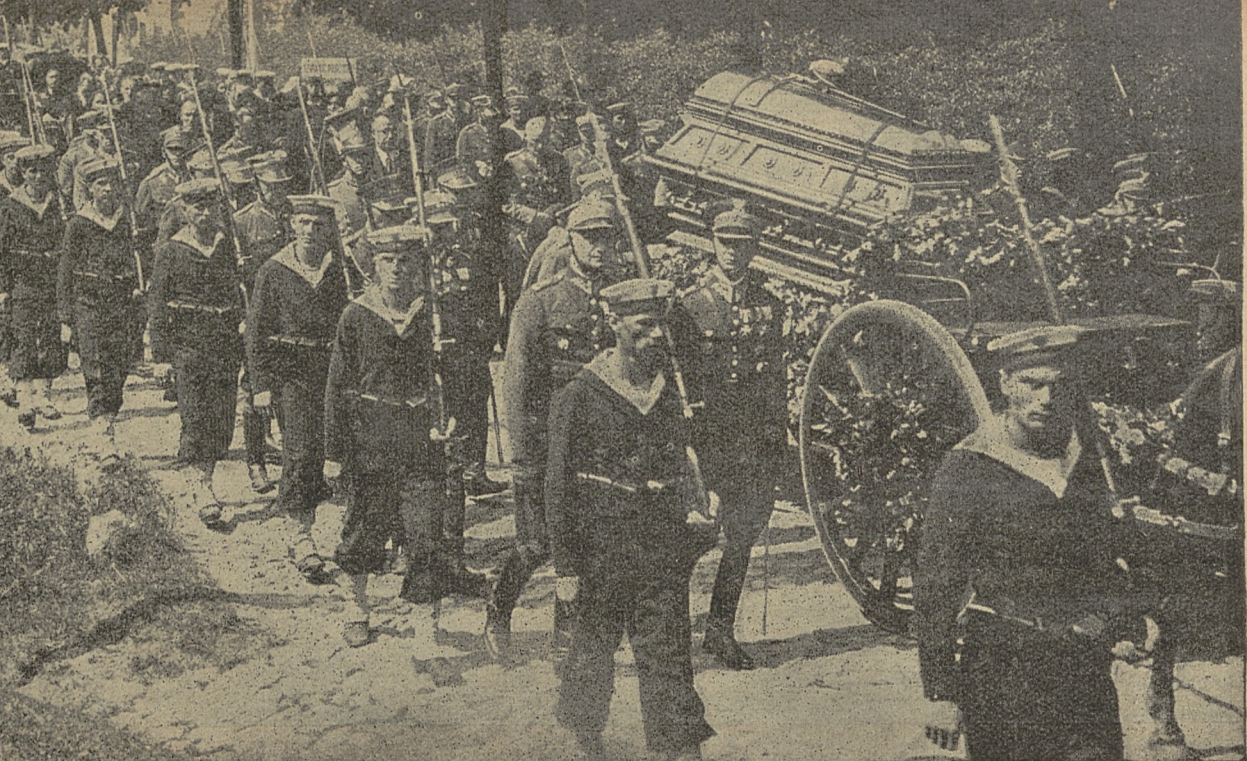
Delegacje z wieńcami weszły na plac. Utworzył się  
z nich czworobok kwiatów i zieleni. Dalej za nimi  
trzepotały na wietrze niezliczone bandery oddziałów  
LMK, błękitniała duża flaga AZM i las chorągwi  
i sztandarów. Na błoniach drżały febrycznie ułańskie  
proporce, lśniła w słońcu stal karabinów i helmów. Na  
miejscu, gdzie wczoraj jeszcze falowały łany zbóż,  
wyrosły łany głów ludzkich: kawalerja, piechota, ma-  
rynarze i tłumy, tłumy ludu. Wszyscy przybyli, by od-  
dać hołd ostatni niezłomnemu żołnierzowi, gorącemu  
szermierzowi idei morskiej, człowiekowi, któremu ża-  
dne nieszczęście nie ugięło dumnego karku, a zgięła go  
dopiero okrutna, bezlitosna śmierć.

I znów zagrały werble. Posypały się przeraźliwie,  
złowrogo — na trumnę, niesioną na barkach generałów  
do mogiły, — spadły na wieko jak grudy piachu. Od-  
działy wojskowe sprezentowały broń. Na trybunę wcho-  
dził, podążający cały czas za trumną, Prezydent, o po-  
chylonych lekko plecach, w otoczeniu srebrnych szlifów  
generalskich i czerni cywilnych dostojników państwo-  
wych. Naprzeciw tej trybuny żałobną plamą krepy roz-  
lała się garść zakwefionych kobiet, podtrzymywanych  
pod ręce, — to rodziny Zmarłych. Dokoła zwarły się  
barwne szeregi attachés wojskowych, tworząc egzoty-  
czną oazę na tle czarnych ubrań.

Na mównicę wszedł gen. Wieniawa-Długoszow-  
ski.

Dotkliwe milczenie zebranych zaciążyło nad placem  
słów pożegnalnych. Pan Prezydent pochylił głowę na  
dłoń ręki, opartej o poręcz fotela. Spada nań cios po  
ciosie. Odchodzi Żołnierz po Żołnierzu, unosząc do gro-  
bu wspomnienia lat górnych i chmurnych, dumne sny  
o potędze Polski, na której ołtarzu gorzały niezniszczal-  
nym zniczem. Jeszcze nie tak dawno widzieliśmy białą  
głowę Prezydenta na tle krepy po stracie Komendanta.





Honorową eskortę tworzyli marynarze

Teraz, wślad za ukochanym Wodzem, pierwszy poszedł nie kto inny, tylko On, generał Orlicz, by zameldować Mu się na tamtym świecie, jak kiedyś, gdy przedarłszy się z bezprzykładnym bohaterstwem przez kordony nieprzyjacielskie, stanął przed obliczem Komendanta. Ale Generał odszedł młodo, w rozkwicie sił, zachłanny na pracę, której miał się z niespożytą nigdy energją, wypełniając ogrom wszystkich powziętych obowiązków, gorejący wulkanem marzeń najszlachetniejszych. — I dlatego nie dziwić się łzom w oczach Pierwszego Dostojnika Państwa, wzruszeniu generalicji, twardych żołnierzy, którzy przecież w okopach, byli niejednej śmierci świadkami.

Zegnali go już. Łamał się twardy głos Wieniawy:

„Panie Generale Orlicz-Dreszer, inspektorze Armji, inspektorze sił powietrznych, w imieniu Armji żegnam Cię!”

Nie jest wstydem, gdy po stracie wielkich ludzi błdną żołnierzom twarze. Mówca zszedł z trybuny z wargami, drgającymi od hamowanego wzruszenia.

Matka Zmarłego cierpiała w bohaterskim milczeniu.

Na wzniesienie wszedł Prezes Rady LMK, wiceminister Kożuchowski. Znów popłynęły słowa, pełne żalu i dumy z współpracy ze Zmarłym:

„Sp. generał Gustaw Orlicz-Dreszer... w rozwoju świadomości morskiej społeczeństwa stanowi epokę...”

„...Nie było trudności dla Niego, któreby Go zniechęcały, rzucał się do walki z wyzębionymi i małymi sercami, On, który miał piękne i gorące serce” — płynął zciszony głos na sławę, na cześć Zmarłego:

„Pod Jego natchnieniem i opieką rozwijały się kadry młodzieży, przygotowującej się do pracy na morzu...”

Młodzieży, która oto zebrała się u Jego mogiły, zaprawiona już w służbie morza, przemierzająca je w zuchwałych łupinach żaglowych, szukająca na niem nowych zdobyczy, według słów Generała: „musimy

iść naprzód, jeżeli nie ma być pomniejszona Polska jaką nam Józef Piłsudski zostawił.”

„W imieniu tysięcy Polaków, zorganizowanych w Lidze Morskiej i Kolonjalnej, pełen żalu i troski, żegnam Ciebie, kochany przez nas, Generale” — z wysoka padał zgaszony głos na trumnę. —

„Dzisiaj, gdy pod brzemieniem ciężkiej żałoby, rozstać się musimy w tym życiu — ślubujemy Ci, że na lądzie i morzu płomienny Twój Duch przewodzić nam będzie do końca!”

Tym samym smutkiem i szacunkiem dla dokonanej pracy, żalem za przedwczesnie odeszłym żegnali go przyjaciele i towarzysze lat młodości z dawnej Organizacji Młodzieży Narodowej, których imieniem przemawiał p. Zdzisław Lechnicki, sławiąc Generała jako „symbol cnót rycerskich, symbol dobrze wykonanej pracy dla Polski.”

Znów cisza na zgromadzonych padła żałobną krepu. Przerwało ją jeszcze jedno znamienne oświadczenie:

„W imieniu polskiej młodzieży akademickiej melduję Ci, Panie Generale, że ideały, którym oddałeś życie i serce swoje, zostaną przez współczesne pokolenie młodzieży zrealizowane.” — to przyrzekał prochom rycerza orlich lotów prezes Akademickiego Związku Morskiego, Jan Grzywaczewski.

Zadudniły głucho werble; trumnę spuszczone do grobu... Jeszcze tylko te bolesne słowa Matki: „Gustawie... Gustawie...”, Matki bohatera, z której On wziął twardy, silny charakter i niezłomną wolę. Jeszcze tylko raniący serce stuk trumny o świeżo wymurowaną mogiłę...

Nad głowami rozległ się warkot eskadry hydroplanów. Z redy, z okrętów Marynarki Wojennej, padł ostatni, salut armatni. Na trumnę posypały się grudy ziemi. Podniósł się z fotela Prezydent, a za Nim świta dostojników państwowych. Powietrze przeciął dźwięk trąbki ułańskiej, grającej hasło wojska polskiego. A



potem błonia zagrały marszem generalskim, by za-  
łować wreszcie pożegnalną pieśnią: „W mogile ciem-  
nej”. Z piachem spadły jeszcze na trumnę tony „Pier-  
wszej Brygady”.

Nad pomarszczonemi dłońmi Matki-staruszki po-  
chyliły się: biała jak gołąb głowa Prezydenta i błę-  
szące szlify Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych.

Długo jeszcze u wezglowia Zmarłego klęczała bo-  
leśnie dotknięta rodzina. Zamurowano grób; leżł na  
nim stos niezliczonych wieńców. Wkońcu nie było  
już mogiły, została tylko góra kwiatów i wstęg czar-  
nych, białoczerwonych, żółtych, błękitnych ze zło-  
conemi literami. Pustoszał plac, samotniał grób i krzyż  
wielki w rzędzie flag narodowych. Droga, obramowa-  
ną słupami, spowitemi w kiry, odpływały tłumy.

Do gmachu Dowództwa Floty skierowała się Rada  
Główna LMK. Odbłyło się tam ciche, żałobne po-  
siedzenie. „Moje słowa są zbyt niezdarne, aby okre-  
ślić stratę, jaką ponieśliśmy” — odezwał się prze-  
wodniczący. Pograżyliśmy się w żałobie, która nie po-  
winna nas złamać, ale stać się kapitałem na przyszłą  
pracę, na przyszłe wysiłki nasze dla Polski morskiej —  
oto znaczenie słów, brzmiących jeszcze w ciszy, któ-  
rą uczczono pamięć Zmarłego.

Dnia tego jeszcze, przed zmrokiem, gdy nad Gdynią  
i portem jęły się rozsnuwać liljowe opary zachodu,  
po raz wtóry pociągnął nas niemem wezwaniem grób z  
cypla oksywskiego. Pod rękami robotników padły już  
słupy z czarnemi i białoczerwonemi flagami. Został  
tylko krzyż, olbrzymiejący wyciągniętymi ramionami  
na tle morza i nieba, i ta mogiła, która nie potrafi  
zamknąć wielkiego żywota. Niepodobna wyobrazić so-  
bie, że pod piachem nadmorskim spoczywa głowa o  
wspaniałej urodzie, rysach posągowych, silne i krzep-  
kie ciało, opięte w mundur generalski, i ręce, skore do  
czynu, mocne ręce...

Wszędzie, tylko nie tu, pod marną powłoką grud,  
szukać trzeba Jego rycerskiej postaci.

Oczy wznoszą się ku ramionom krzyża i wyżej je-  
szcze, i dalej, poprzez dymy statków. Tam, na straży  
dziedzictwa Polski — morza naszego, tam jest i czuwa  
Duch Jego, wielki i nieugięty jak On sam za życia.  
Stąd, z wysokiego urwiska — patrzy, sercem zwróco-  
ny ku Bałtykowi, twarzą ku niebu, duszą ku Polsce.  
Pomyślmy o tem, posłuchajmy: to serce nie zamarło.  
Bije, tętni, wrosłe na zawsze w ziemię nadmorską,  
która, zaczerpnąwszy soku z Jego miłości przeogrom-  
nej, stać się musi wielką i potężną — jak tego pra-  
gnał.

Tu, do stóp krzyża cnoty i męstwa, płynąć bę-  
dzie wzrok ze wszystkich statków, zmierzających do  
Gdyni. Grób Jego będzie bastjonem siły moralnej, ka-  
plicą wielkości idei, w której przeżyć należy testament  
Jego, orlemy szlakami życia wypisany.

Jak w Warszawie grobowiec Nieznanego Żołnierza,  
tak tu stanie pomnik Żołnierza Znanego i Wielkiego.  
Niechby wspomnienie o Nim nie stało się relikwią  
tylko dla najbliższych, i tych, którzy Go znali i z Nim  
pracowali. Niechby w dorocznym Świącie Morza zna-  
lazł się dzień taki, poświęcony pamięci Jego, który  
czynami swemi, pracą, myślą i słowem, i śmiercią  
wreszcie — pokazał, że wielkości i potęgi naszej szu-  
kać musimy — na morzu.

Gaśnie płowy dzień na wzgórzu oksywskim. Od  
kwiętnego grobu odrywają się zakwefione postacie. Nie  
trzeba zastanawiać się, kto to....

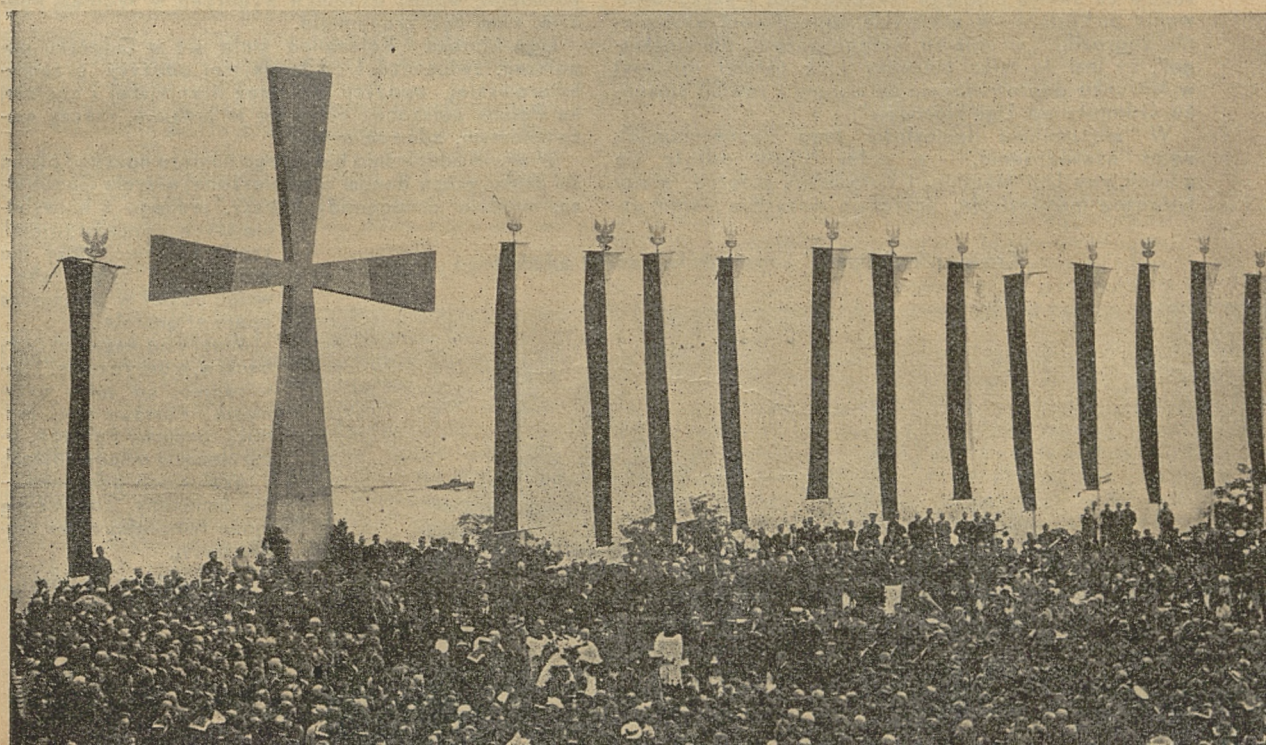
Mrok wpelza na strome skarpy Oksywia. Rozbłysku-  
je w nich świetlne mrowie latarń w porcie i mie-  
ście, leżącym u stóp Generała. Odchodzimy. Zdale-  
ka, od pełnego morza, płynie żaglowiec, kursem na  
krzyż w kształcie Virtuti Militari.

Zostaje tylko On.

Jakże wielki w dumnej samotności!

Wanda Karczeńska

Nieprzejrzane tłumy garnęły się do mogiły oksywskiej





# OCZY POLSKI NA UJŚCIU WISŁY

W ogromie nieszczęścia, jakie przez śmierć gen. Orlicz-Dreszera spadło na cze polskie społeczeństwa, a zwłaszcza na Ligę Morską i Kolonjalną, nie mogliśmy przecież spuścić czujnych oczu z tego, co się działo i dzieje tuż pod bokiem Polski, w samej Polsce niemal. Życie bowiem surowy swój nurt toczy nieubłagane dalej, w pędzie nieprzemyślanym. To, co wczoraj zachwiało na dni kilka naszą równowagę — nie może być sprawą już tylko serca i pamięci serdecznej, — lecz musi stać się bodźcem do czynów w dniu dzisiejszym — o jutro Polski.

Ostatnim podpisem, niejako testamentem gen. Orlicz-Dreszera był ten podpis, który położony został pod rezolucją w sprawie gdańskiej, poruszającej dziś umysły nie tylko całej Polski, lecz wraz z nią i całego świata.

Zaczęło się niewinnym napozór incydentem. W końcu czerwca r. b., do portu gdańskiego zawinął niemiecki krążownik „Leipzig”, którego dowódca ostentacyjnie nie złożył wizyty p. Sea Lesterowi, wysokiemu komisarzowi Ligi Narodów na W. M. Gdańsk. W kilka dni później, na łle tego incydentu, w prasie berlińskiej ukazał się artykuł Alberta Foerstera, radcy stanu Rzeszy, „Gauleitera” w Gdańsku, przez „nazi” nazywanego, „wysokim komisarzem Hitlera na W. M. Gdańsk”. Artykuł ten, bijący w rzekomą zbędność ingerencji Ligi Narodów w sprawach gdańskich, został powtórzony i podkreślony przez prasę Wolnego Miasta, jak również wygłoszono go przez mikrofony radia berlińskiego. Te fakty zbieżne oznaczają, iż Rzesza rozpoczęła czynną politykę u ujścia Wisły, politykę, będącą co najmniej próbą zbadania, jak zareaguje na nią opinia polityczna świata, a zwłaszcza Polski, zainteresowanej bezpośrednio.

Widać w tem wszystkim dalszą, konsekwentną w swej podstępnej bezwzględności, akcję Rzeszy, która, po myślnym dla Niemiec załatwieniu szeregu zmian w traktacie wersalskim, — obecnie godzi już bezpośrednio w Polskę; zmierza bowiem do obalenia tego traktatu i w Gdańsku, a więc do zupełnego zerwania więzów, łączących Gdańsk z Polską, i do zalenia Wolnego Miasta z Rzeszą. Już Fryderyk II, „stary Fritz”, powiedział: „Kto będzie panem Gdańska, ten zawaładnie Polską bardziej, aniżeli, gdyby był królem w Warszawie”. W powiedzeniu tem zawarte jest wiele słuszności: kto bowiem władą ujściem Wisły, ten zawaładnąć może zamorskim handlem Polski, a więc jej bogactwem.

Prezydent senatu gdańskiego, Greiser, wezwany do Genewy dla wyłomaczenia się przed Radą Ligi Narodów ze swego ciągłego lekceważenia i szikanowania p. Lestera, — w niezwykle napastliwym wystąpieniu zagroził... „w imieniu całego narodu niemieckiego”, że jest to tylko pierwszy etek (erster vorstoss) w kierunku doprowadzenia do zmiany i rewizji stosunku Gdańska do Ligi Narodów.”

W zrozumieniu doniosłości tego bezceremonialnego oświadczenia, — w całej Polsce odbyły się w inicjatywę Ligi Morskiej i Kolonjalnej potężne, wielotysięczne manifestacje, przyczem wszystkie niemal or-

ganizacje, zrzeszenia i instytucje polskie, bez względu na rodzaj przekonań politycznych, zjednoczyły się w spontanicznym, patryjotycznym odruchu, spółem podpisując następującą rezolucję:

«Stwierdzając, że rozwój dziejowy Rzeczypospolitej wymaga rozszerzenia naszych uprawnień w Gdańsku w zakresie potrzeb gospodarczych i obrony Państwo,—

że rozwój Gdańska, z racji jego położenia geopolitycznego, warunkowany był zawsze związkiem z Polską, —

że, dzięki potwicznemu zadośćuczynieniu odwiecznym, życiowym koniecznościom i przyrodzonym prawom Państwa Polskiego, Gdańsk nie osiągnął dotychczas wszystkich korzyści, wynikających z położenia przy ujściu Wisły, —

żądamy ostatecznego utrwalenia cdwiecznych, historycznych praw Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku i porcie gdańskim, —

utrwalenia gwarancji bezpieczeństwa i ugruntowania niczem nieskrępowanego handlu przez port gdański.

W związku z tem oświadczamy: Wszelka rewizja obecnego statutu gdańskiego może pójść tylko w kierunku rozszerzenia w Gdańsku uprawnień Rzeczypospolitej, która jedynie może zabezpieczyć całą ludność warunki swobodnego, kulturalnego, politycznego i gospodarczego rozwoju, a ludność polskiej zagwarantować równorzędny rozwój, jako współgospodarzom terenu».

Mimo niezwykle silnego zdenerwowania taką postawą społeczeństwa polskiego, Gdańsk jednak złamał dotychczasowy statut, a to przez wprowadzenie szeregu dodatkowych zarządzeń administracyjnych, rzekomo «w celu utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego»; między innemi Gdańsk wprowadził zmianę ustawy o stowarzyszeniach, które odtąd mogą być w każdej chwili rozwiązane pod byle pretekstem. Ten «zamach stanu» jest nową sondą, zapuszczoną w polityczną opinię Europy, a Polski zwłaszcza.

Prezydent senatu gdańskiego, w imieniu tego senatu orzekł, iż Gdańsk nie jest «Freie Stadt» (miasto), lecz «Staat» (państwo). Tą dziecinną macherką literkową Greiser domaga się stanowiska Gdańska, równego stanowisku Polski, jako dwóch... państw suwerennych! Stąd zapewne pochodzi buńczuczność prezydenta gdańskiego senatu (t. j. zarządu miejskiego), gdy protestował u generalnego komisarza Rzeczypospolitej przeciw manifestacjom polskim, na co otrzymał odpowiedź, że takie stanowisko społeczeństwa polskiego, wobec ostatnich wydarzeń w Wolnym Mieście, musi być zrozumiałe.

Liga Morska i Kolonjalna stała się w Gdańsku popularna, zwłaszcza wśród tamtejszej opozycji przeciw hitlerowskiej, opozycji przecież liczniejszej i chętniej ku Polsce patrzącej, niżby się to ludziom, rzeczy nieświadomym, zdawać mogło...

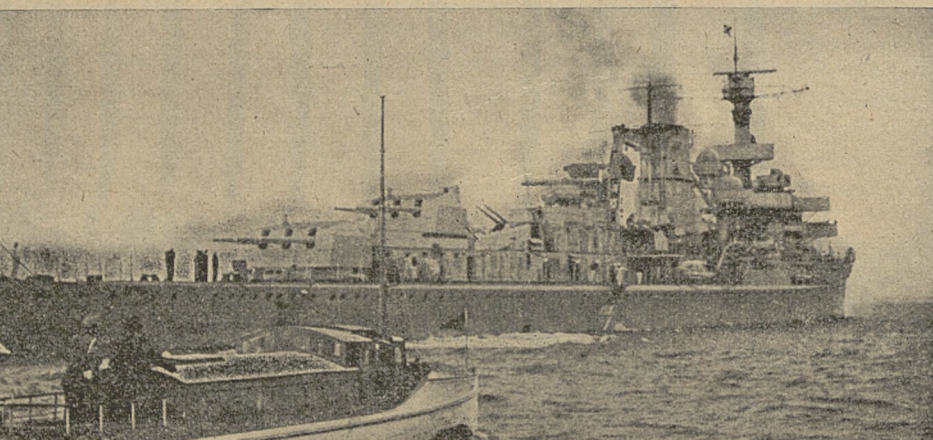
W chwili oddawania bieżącego numeru naszego pisma do druku, prasa donosi o zamierzonej wizycie Goebbelsa, ministra propagandy Rzeszy, jednego z najwybit-

niejszych przedstawicieli rządu Niemiec, który ma przybyć do Sopotu, aby... wziąć udział w premierze opery «Parsifal»...

Miejmy na wszystko oczy baczne, a uszy czujne. Nie wiadomo, co jutro przyniesie. Postawy swej jednak, postawy Polaków, ujawnione w manifestacjach i rezolucjach gdańskich — nie zmienimy. Zmienić się może tylko charakter manifestacji.

Zbigniew Jasiński

Krążownik „Leipzig” i motorówka senatu gdańskiego





# P O Ś W I Ę C I E M O R Z A



Pociąg  
mijał już okolice  
Orłowa. Przez otwarte okno  
wagonu wpadał rytmiczny stukot kół  
pociągu. W pewnym momencie, jak obraz ulgi—  
dla zmęczonych całonocną podróżą pasażerów—prze-  
sunęła się przed oczami patrzących z okien wago-  
nu — duża, srebrzysta płaszczyzna morza, widocz-  
nego poprzez dolinę, leżącą między dwoma nadmors-  
kimi wzniesieniami.

Stojący obok mnie, starszy, nieokreślonego wieku  
pan—patrzący dotąd na wszystko z wyrazem scept-  
tyckiego zdumienia -- uśmiechnął się: „Doznaję za-  
wsze niezrozumiałej radości — kiedykolwiek przeje-  
żdżam obok tego miejsca” — rzekł niespodziewanie.

Nie byłem skłonny w tej chwili do rozmowy—od-  
powiedziałem coś nieokreślonego i syciłem się w dal-  
szym ciągu widokiem mijanych pagórków okolic  
gdyńskich.

Ulice Gdyni były rojne już od przyjezdnych na  
Święto Morza. Mimo, iż właściwe uroczystości mia-  
ły się rozpocząć dopiero za dwa dni — już krążył,  
zarówno po ulicach Gdyni, jak po bulwarze nad-  
morskim, wielotysięczny tłum.

Obok ludności miast można było spotkać grupy  
osób w strojach regionalnych różnych okolic Polski.  
W niedalekiej odległości od Domu Zdrojowego spot-  
kałem nawet górala. Stał oparty na swej nieodstęp-  
nej ciupadzie i wpatrywał się w jasną, rozświetle-  
nioną przestrzeń morza. Oczy błyszczały mu zachwy-  
tem. Może porównywał w tej chwili urok swych  
stron rodzinnych — z olbrzymią płaszczyzną wody  
jaką wzrok jego w tej chwili ogarniał.

W swej dalszej wędrówce wzdłuż bulwaru nad-  
morskiego, natknąłem się na inną grupę osób: wy-  
chodzili z poza jednego z pagórków, strmo spada-  
jących ku morzu.

Nie zwróciłbym uwagi na tych uczestników Świę-  
ta Morza, gdyby nie charakterystyczne słowa za-  
chwyty: — Tyle wody! tyle wody! — wyrwało się z ust  
jakiejś starszej pani.

Chwila podniesienia bandery zgromadziła na Skwe-  
rze Kościuszki — obok przedstawicieli władz gdyń-  
skich i Marynarki Wojennej z kontr-admirałem Un-  
rugiem na czele, tłumy publiczności.

Uroczystość ta, będąca oficjalnym rozpoczęciem uro-  
czystości Święta Morza miała charakter ściśle lokalny.

A gdy zapadł zmrok, z morza na miasto spadły  
smugi światła reflektorów morskich. W kręgach tych  
światła ukazywała się raz po raz Flota Wojenna, łą-  
cząca już na redzie Gdyni tłum, skupiający się na  
bulwarze i ulicach.

Już jasny świt ścielił się nad zatoką, a jeszcze  
rojno i gwarno było na ulicach Gdyni.

Następny dzień, poświęcony był uroczystościom  
kaszubskim, z okazji Pierwszego Zjazdu Kaszubów,  
zorganizowanego przez Polski Związek Zachodni.

Na całość organizacyjną uroczystości kaszubskich  
złożyły się mniej więcej następujące części progra-  
mu: msza polowa u stóp Kamiennej Góry, pochód  
organizacji na ulicę Starowiejską, gdzie nastąpiło  
odsłonięcie tablicy pamiątkowej ku czci Antoniego  
Abrahama, wreszcie wieczornica regionalna w muszli  
Kamiennej Góry. Lecz wymową treści najsilniej nie-  
wątpliwie ntkwił w pamięci uczestników Święta Mo-  
rza—skromny moment odsłonięcia tablicy pamiątko-  
wej ku czci Antoniego Abrahama.

U pro-  
gu parterowego  
domku, w którym dokonał  
żywota A. Abraham, stanęły półkolem  
pocztę sztandarowe, przedstawiciele władz i orga-  
nizacyj. Jak zwykle w takich chwilach, odbywały  
się w ustalonej kolejności przemówienia. Nie zdolne  
jednak były zakłąć w ludzkie słowa potęgę duszy  
tego niestrudzonego bojownika o wolność Kaszubów  
pod skrzydłami Rzeczypospolitej, o dostęp Polski  
do morza.

Z bólu i poniewierki wyrosła jego idea i z wiary  
w Polskę. Ten skromny, nieuczony Kaszuba, gdy  
przedostał się do Wersalu, podczas podpisywania  
pokoju — błagał Wilsona o przyłączenie wybrzeża  
morskiego do Polski. A potem, gdy patrzył z okien  
swego domku—jak rosło tutaj miasto, port—w mia-  
rę sił swoich pracował nadal dla ugruntowania i u-  
mocnienia polskości na wybrzeżu.

Zaraz po uroczystościach odsłonięcia tablicy pa-  
miątkowej ku czci A. Abrahama, nastąpiło otwarcie  
Targów Gdyńskich.

Targi te zorganizowane zostały pod hasłem: „Bu-  
dujemy wielką Gdynię”.

Dlatego też w myśl tego hasła, wystawa ta repre-  
zentuje wszystkie te elementy, które odgrywają i-  
stotną rolę w dalszym rozwoju miasta i okolic.  
Powiązaniem tych poszczególnych fragmentów,  
a zarazem uzupełnieniem całości, jest stoisko Ligi  
Morskiej i Kolonjalnej.

Szereg eksponatów, wykresów, map statystycznych,  
daje obraz dotychczasowych rezultatów pracy pol-  
skiej na wybrzeżu i na morzu. To zestawienie na-  
szej pracy, to uwidocznienie narastających z roku  
na rok liczb obrotu handlowego, tonnażu naszej flo-  
ty—jest niezmiernie ważną podniętą do dalszej pracy.

W tym samym mniej więcej czasie, gdy pierwsi  
zwiedzający opuszczali teren Targów Gdyńskich —  
Flota Wojenna przygotowywała się do defilady.

Wzdłuż nadbrzeży stanęły liczne tłumy, aby móc  
obserwować defiladę. Nic dziwnego—przecież to bę-  
dzie największa atrakcja Święta Morza

W pewnym momencie okręty rozpoczęły defiladę.

Przesunęły się przed oczami kontrtorpedowce:  
„Wicher, i „Burza”, torpedowce, łodzie podwodne.

Poderwały się z pośród publiczności oklaski i bra-  
wa. Chwila jedna — a porzuciła tylko po przejściu  
okrętów smuga wody, kołyszącej się od falochronu  
do mola.

— „Maleńka ta nasza flota” — rzucił ktoś zbo-  
ku. — „Za kilka lat będzie większa” — mówił inny  
głos — wykonane zostaną „Grom”, „Błyskawica”,  
„Gryf”, łodzie podwodne. „Ale daleko jeszcze nam  
do floty niemieckiej—ciągnął pierwszy — widziałem  
w przeszłym roku, jadąc z wycieczką na s/s „Ko-  
ściuszcze”, w jednym z portów niemieckich — ich o-  
kręty. Rozmowę tę zagłuszył hałas, jaki pod-  
niósł się w dalszej części nabrzeża. To radowano  
się, że wchodzi do Basenu Prezydenta „Wicher” i  
„Burza”. Po zakotwieczeniu będzie mogła publiczność



je zwiedzać. Już gromadzono się w pobliżu, aby jak najprędzej móc dostać się na pokład.

Okręty wojenne tego dnia miały licznych gości na swych pokładach. Ciągnęli chętni nieprzerwanym sznurem, stali cierpliwie, czekając w kolejce. A chętnych było dużo, bo prawie każdy, który w tym czasie był w Gdyni, chciał być na okręcie wojennym.

Czerwony pas łuny wieczornej pali się na zachodzie. Na wody basenu spada od czasu do czasu smuga reflektorów. W messie oficerskiej jednego z okrętów wojennych toczy się rozmowa między oficerami Marynarki Wojennej.

— Co się dzieje na lądzie?

— Co, ty jeszcze nie byłeś na lądzie!

— Nie chciało mi się. Wiesz przecież, że przyszedłszy tutaj na redę z ćwiczeń. Później trzeba było przygotować się do defilady, wreszcie zwiedzanie okrętów.

— A szkoda—mówił pierwszy z oficerów—gwaro i rojno jest w Gdyni. Dązo ludzi przyjechało w tym roku na Święto Morza.

— Ciągną tutaj, jak na widowisko, jak do cyrku, cholera! Przyjeżdża taki jeden z drugim, zachwyca się, potem wraca do swoich pieleszy i już go więcej morze nie obchodzi.

— Jesteś dzisiaj wyjątkowo źle nastrojony. Przecież istnieje dużo takich, co stale dla spraw morskich pracują.

— To garstka neliczna. Przecież członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej jest niespełna pół miliona. Pomyśl. Na przeszło 30 milionów ludności zaledwie pół miliona. Wiesz, że mnie czasem wściekłość ogarnia, gdy pomyślę sobie, że ci ludzie tam w głąbi kraju nie mogą zrozumieć, że okręty wojenne służą nie tylko do obrony wybrzeża, lecz do obrony całego państwa, że my jesteśmy za słabi na morzu, aby uniemożliwić nieprzyjacielowi przewiezienie transportów wojennych.

— Patrzą niepotrzebnie tak czarno. Wojny narażone jeszcze niema, a flotę wojenną Polska napewno jeszcze rozbuduje.

— A ciekawy jestem, kim obsadzimy wtedy te okręty, wiesz chyba o tem, że na wyszkolenie marynarza trzeba dość długiego okresu czasu.

Przez iluminator wpadał do messy gwar spacerujących tłumów. Z jakiegoś lokalu rozrywkowego, włączyły się w tę ciszę wieczorną dźwięki muzyki. — Ponad głowami rozmawiających, na pokładzie, zadawały kroki marynarzy, obejmujących wachtę.

U stóp krzyża, trzymającego straż nad Gdynią, na Kamiennej Górze stanęło w dwuszerogach wojsko, organizacje, a wokół różnokolorowy tłum.

I gdy wobec dostojników państwa kapłan odprawiał mszę św., Gdynia leżała uroczysta, strojna w biało-czerwone flagi narodowe. Na dnie leżała Flota Wojenna, a poza falochronem krążył „Dar Pomorza” z podniesionymi żaglami. Tłum, zgromadzony tutaj u progu tego rozległego szlaku, biegnącego w świat, stał — zniemuchomiał, dopiero okrzyk: „Niech żyje Polska”, kończący przemówienie wicepremiera E. Kwiatkowskiego, obrazujący w sobie siłę naszego dążenia do potęgi na morzu, poruszył ten tłum. Z tysiąca piersi podniósł się okrzyk „Niech żyje!” — poderwały się zewsząd brawa i oklaski, które utonęły w dźwiękach hymnu narodowego. A potem defilada. Przed trybuną przedstawiciela Prezydenta Rzeczypospolitej wicepremiera E. Kwiatkowskiego i gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera, deflowały oddziały Marynarki Wojennej, wojska lądowego, kawalerji, przysposobienia wojskowego.

Wieczorem w wagonie kolejowym spotkałem owego starszego pana, z którym zamieniłem kilka słów, jadąc do Gdyni. Sledzieliśmy naprzeciw siebie w milczeniu. W pewnym momencie zwróciłem się do niego:

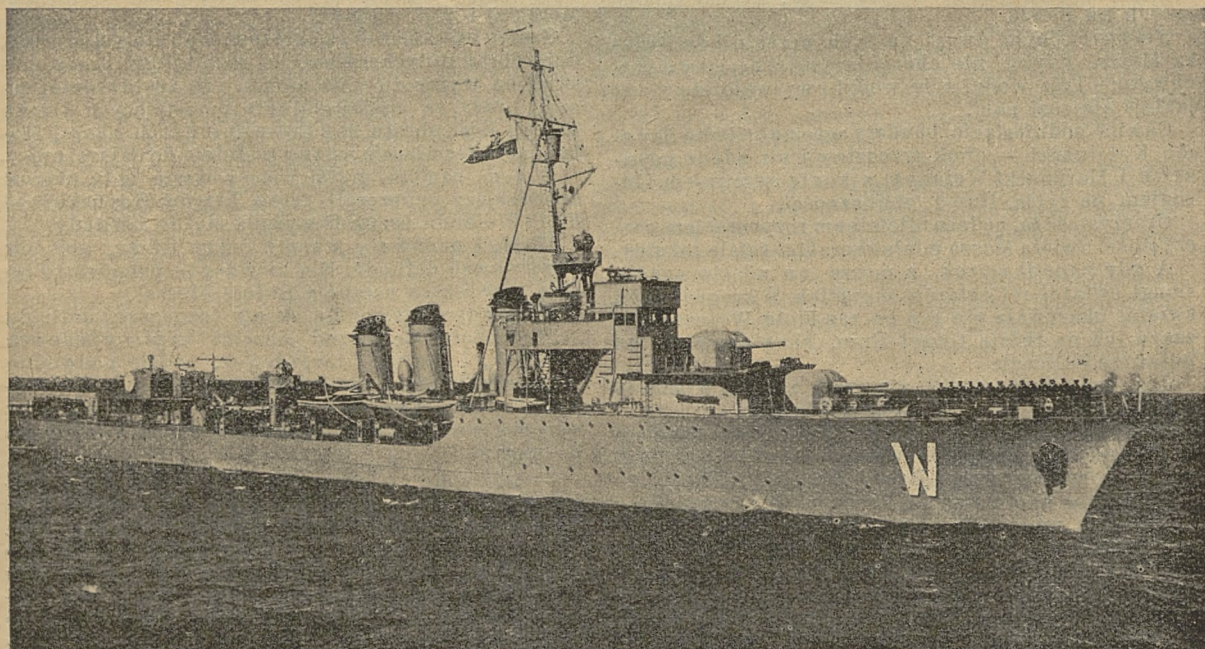
— Jednak hasło dozbrojenia Polski na morzu znalazło właściwe zrozumienie wśród społeczeństwa.

— Tak, pan myśli? Ja nieco inaczej patrzę na tę sprawę. Entuzjazm, jaki można było spostrzec podczas Święta Morza, zgaśnie szybko!

— Przecież — odparłem — każdy entuzjazm zawsze czyn.

— Poco filozofować, proszę pana? Rzeczywistość jest nieco inna. Tylko entuzjazmem i sentymentem nie zbudujemy okrętów. Trzeba na to pieniędzy. Musimy zwiększyć budżet na Marynarkę Wojenną i zacząć realizować plan zbrojeń morskich, przystosowany do potrzeb naszej obrony.

St. Zadrozny



Kontrotorpedowiec O.R.P. «Wicher» podczas defilady w Świąto Morza



# F. O. M. i F. O. N. — NARÓWNI

Dnia 29 czerwca 1936 r., w ramach Święta Morza, w Dowództwie Floty na Oksywiu, Liga Morska i Kolonjalna oraz Fundusz Obrony Morskiej miały swój wielki dzień. W dniu tym, na publicznym zebraniu sprawozdawczo-informacyjnym Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, został ustalony stosunek premiera Rzeczypospolitej do zazębiających się wzajem spraw F. O. M.-u i F. O. N.-u. Wyjaśnienie takie padło z ust przewodniczącego F. O. M., upoważnionego do tego przez prezesa Rady Ministrów.

W pięknej sali, udekorowanej portretami i kwiatami, zebrali się wszyscy ci, którzy z akcji F.O.M. postanowili uczynić swoją najwyższą ambicję obywatelską. Wśród 300-tu osób, zaproszonych na zebranie, przybyli przedstawiciele Rządu z wicepremierem E. Kwiatkowskim i min. A. Romanem na czele, przedstawiciele władz miejscowych, przedstawiciele Marynarki z kontradmirałem J. Unrugiem na czele, Zarząd Główny L. M. K., Zarząd F. O. M. i przedstawiciele organizacji społecznych całego kraju. W prezydium zasiedli: gen. dyw. K. Sosnkowski, — przewodniczący Zarządu F.O.M. w charakterze przewodniczącego zebrania, oraz wicepremier E. Kwiatkowski, J. Em. ks. biskup S. Okoniewski i prezes L.M.K., gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer.

Pierwszy zabrał głos gen. Kazimierz Sosnkowski, wygłaszając przemówienie, które przytaczamy tu fragmentami:

„...Marzenia i tęsknoty są słabością, o ile im nie towarzyszą akty realizującej woli. W moim rozumieniu Święto Morza jest właśnie takim aktem, z którym łączyć się winien męski rachunek sumienia, dający nowe podniety, mobilizujący dalsze wysiłki...”

„...Dwa lata działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej zamykamy sumą 4.100.000 zł. Osobna zbiórka w szeregach Armii przyniosła do dnia dzisiejszego ponad 2.300.000 zł. Dodając obydwie powyższe cyfry, otrzymamy około 6½ miliona złotych jako wynik dotychczasowej ofiarności publicznej na pomnożenie naszej Floty Wojennej. Wynik ten pozwolił rozpocząć budowę pierwszej łodzi podwodnej, ufundowanej ze składek społecznych. Liczymy, iż do chwili, gdy opuści ona stocznice, brakujące jeszcze kwoty będą z całą pewnością uzbierane. Pragniemy gorąco, by łódź ta, która ma nosić imię Marszałka Józefa Piłsudskiego, została wykonana w polskiej stoczni, z polskich materiałów, rękami robotników polskich. Głębsza analiza zagadnienia wykazała jednak konieczność zaniechania tej słusznej w zasadzie myśli; obstalunek otrzymały stocznie zagraniczne na podstawie kompensacji handlowej, gwarantującej, iż nie ucierpi bilans płatniczy Państwa, ani też nie zostanie uszczuplony stan posiadania polskiej pracy. Trzeba wreszcie dodać, że w jednej płacie wartości łódź wykonana będzie w Polsce, z materiałów krajowych. Zarząd Funduszu Obrony Morskiej, poczuwając się do odpowiedzialności moralnej za sposób dysponowania pieniędzmi społecznymi, uważa za swój obowiązek złożyć w powyższej sprawie za pośrednictwem Państwa dodatkowe wyjaśnienia, przeznaczone dla szerokiego ogółu ofiarodawców.

Stocznia w Gdyni została zapoczątkowana w czerwcu 1935 roku w drodze przekształcenia warsztatów Marynarki Wojennej w państwowe przedsiębiorstwo



Gen. dyw. K. Sosnkowski

budowy okrętów. Nie jest ona jeszcze gotowa, — a po wykonaniu podejmie w pierwszym rządzie produkcję mniej skomplikowanych typów: łodzie podwodne, mające mechanizmy niezmiernie zawile, trudno jest budować bez uprzednich, wieloletnich przygotowań i doświadczeń.

Obliczenia rzeczoznawców wykazały, że pierwszą, wykonaną całkowicie w kraju łódź podwodną, stocznia gdyńska będzie w stanie wypuścić dopiero po 1940 roku. Nie byłoby rozsądnym i celowym zwlekać tak długo z użyciem nagromadzonych środków pieniężnych, — przedewszystkiem dlatego, że w sprawach obrony kraju czynnik czasu odgrywa doniosłą, nierzadko decydującą rolę.

Fundusz Obrony Morskiej jest wyrazem dążeń pokolenia, pragnącego namiętnie odrobić grzechy przeszłości, zawnione w sprawach morskich na przestrzeni wieków...”

„...Statystyka trzech lat ostatnich wskazuje na stałą u nas tendencję rozwojową przewozów morskich

W zeszłorocznej inauguracyjnej odezwie Ligi zamieszczone zostało doniesienie stwierdzenie, że 3/4 naszego obrotu towarowego z zagranicą przewożymy okrętami, przyczem 10% powyższego obrotu odbywa się pod banderą Polski. Uzupełniam te cyfry, wskazując na ich sens ekonomiczny, który polega na tem, że w roku ubiegłym zapłaciliśmy obcym towarzystwom okrętowym za przewóz naszego importu i eksportu sumę 130 milionów złotych. Przeszło połowę tego przewozu moglibyśmy skutecznie własnymi okrętami, gdyby ilość ich była dostateczna. Obecna pojemność naszej floty handlowej wynosi około 100 tysięcy ton rejestrowanych; powiększenie jej o dalsze 250 tysięcy ton kosztem 190 milionów zł. oznaczać będzie dla naszego bilansu różnicę 70 milionów rocznie, mogących zasilić życie gospodarcze kraju. Jeśli by wysokość tych sum miała niepokoić naszą wyobraźnię, podam inny rachunek: każda tonna, przysporzona banderze handlowej kosztem 750 złotych, oznacza zmniejszenie



o 280 zł. rocznego haraczu, płaconego przez nas transportowi obcemu.

Zestawienie powyższe wskazuje na jeden z najbardziej pożądanych i celowych kierunków polskiej polityki inwestycyjnej, kredytowej, traktatowej; rzuca ono wyraziste światło na postulat, głoszący potrzebę stworzenia własnego przemysłu okrętowego. Sądzę wreszcie, iż państwo, którego transport handlowy kształtuje się w sposób podobny, a które nie jest samowystarczalne w zakresie wielu podstawowych surowców, musi posiadać siły, zdolne w razie potrzeby wojennej osłonić przynajmniej niektóre najważniejsze komunikacje morskie.

Zagadnień naszej Floty Wojennej nie sposób rozpatrywać w oderwaniu od układu sił na morzu Bałtykiem.

Postępy w dziedzinie obrony Państwa muszą być oceniane w skali porównawczej; cyfry bezwzględne mogą świadczyć o rozmiarach wysiłku, nie dają jednak poglądu na jego wystarczalność. Zbrojenia w stopniu znacznie większym, aniżeli wszelka inna dziedzina działalności ludzkiej, wymagają metody operowania całościami, wystarczającymi z punktu widzenia zamierzonego celu. Można, na przykład, budując dom, wykończyć go w połowie i częściowo tylko przysposobić do celów mieszkalnych. W dziedzinie transportu handlowego każdy okręt stanowi sam dla siebie całość, dającą się użyć celowo, — natomiast rozbudowę Floty Wojennej trzeba prowadzić okresowo od zespołu do zespołu, tak, aby w każdym okresie była ona zdolną do wypełnienia określonych zadań bojowych.

Należy stwierdzić, iż powyższy charakter zbrojeń morskich, w związku z ich kosztownością, stwarza poważne kłopoty nawet dla państw o wiele zasobniejszych finansowo od Polski i wymaga od promotorów t. zw. programów morskich dużej ostrożności i silnego poczucia realizmu. Tem niemniej, istnienie takich programów i planowe ich wykonywanie jest niewątpliwą koniecznością.

W chwili obecnej tonaż naszej Floty Wojennej wynosi zaledwie 4 proc. tonażu ogólnego wszystkich państw nadbałtyckich, zaś 11,5 proc. w stosunku do tonażu każdej z obu flot, na Bałtyku najsilniejszych. W liczbie ośmiu państw, siły których biorą za podstawę porównania, flota polska zajmuje pod względem tonażu szóste miejsce, przed Łotwą i Estonją, — jednak, jeśli chodzi o ilość jednostek nowych, zbudowanych po roku 1918, lub będących w budowie, Estonja potrafiła zdebyć się na godny szacunek wysiłku i dotrzymać kroku Polsce.

Aby nasza Flota Wojenna mogła stać się tem, czem ją mieć chcemy, to znaczy, podczas pokoju czynnikami siły politycznej Państwa, zaś podczas wojny zdatnem narzędziem obrony morskiej, tonaż jej musi być w ciągu kilku lat najbliższych zwiększony co najmniej czterokrotnie. Takim jest moje głębokie przekonanie osobiste. Realizacja podobnego planu pociągnęłaby za sobą konieczność budowy nowych okrętów wojennych o pojemności ogólnej około 6 tysięcy tonn rocznie.

Formułowanie też programowych jest łatwe, ich wykonanie trudne i złożone. Ocena kolejnego porządku zaspokojenia licznych potrzeb i nakazów polskiej racji stanu, należy oczywiście nie do nas, lecz do tych, którzy dźwigają brzemie odpowiedzialności za bieg spraw państwowych. Miejmy ufnosć i niezłomną wiarę, że trudności gospodarcze kraju mogą być, muszą być i będą pokonane, — że sytuacja Skarbu Państwa zezwoli na konieczne, a wydadne zwiększenie budżetu Marynarki Wojennej; przede wszystkim jednak powiedzmy sobie, że obowiązkiem naszym jest wyciągnąć wszelkie wnioski z ogromu potrzeb Polski na morzu i wielokrotnie wysiłki nad udoskonaleniem metod zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej..”

„...Penieważ obrona morska stanowi część bardzo istotną całokształtu Obrony Państwa, — pan prezes Rady Ministrów upoważnił mnie do złożenia tutaj następującego oświadczenia:—Fundusz Obrony Morskiej musi być uważany za równoległy z Funduszem Obrony Narodowej; każdy, kto składa ofiarę na obronę morską, dopełnia tem samem obowiązku obywatelskiego względem Funduszu Obrony Narodowej. Oświadczenie to rozstrzyga wątpliwość, powstałą ostatnio w toku akcji zbiórkowej...”

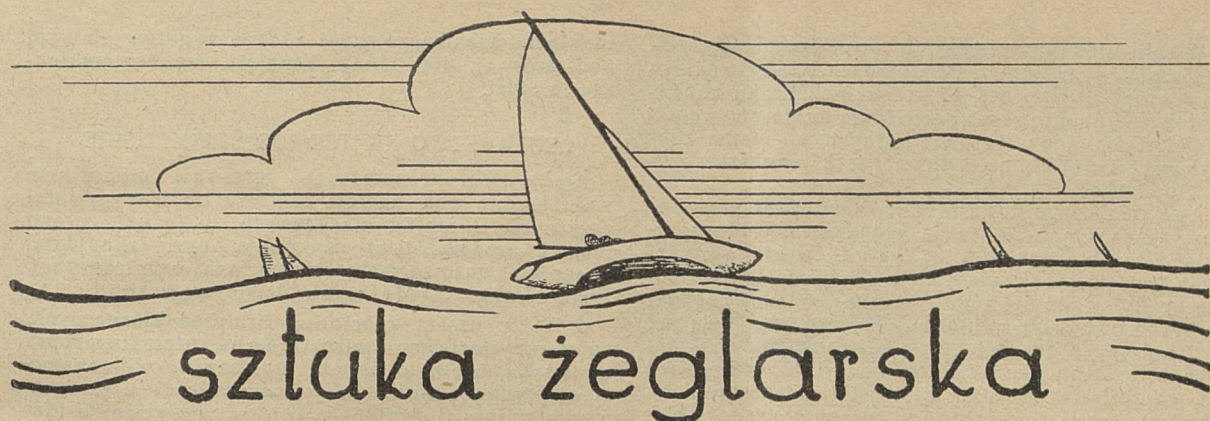
Po entuzjastycznie przyjętej mowie, wyczerpujące sprawozdanie z działalności F. O. M. za czas od 1 lutego 1934 r. do 26 czerwca 1936 r. złożył sekretarz Zarządu F. O. M. insp. Stefan Szwedowski, obrazując szczegółowo ogrom pracy, włożonej w zbiórkę na F.O.M., którą prowadzi L. M. K. W sprawozdaniu tem, w którym referent wspominał o ciężkich warunkach koniunkturalnych, w jakich odbywała się zbiórka od początku, znalazło miejsce również podkreślenie udziału młodzieży w zbiórce na F. O. M., zarówno szkół średnich, jak i akademickich.

Stan finansowy F. O. M. zreferował skarbnik zarządu, prof. S. Sumiński. W obszerniejszej rekapitulacji zaznaczył, że zbiórka na dzień sprawozdawczy, t. j. w ciągu 29 miesięcy, dała zł. 4.100.000—z czego zł. 3.415.000 wpłynęło na budowaną już wysiłkiem F. O. M.-u pierwszą łódź podwodną ze składek społecznych. Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kmdr. Karol Korytowski, prezes Wydziału Obrony Morskiej, który z ramienia Zarządu Głównego L. M. K. czuwa nad zbiórką, mówił o pracach Wydziału, o konieczności wysuwania hasła tegorocznego Święta Morza. — «Musimy Polskę dobroić na morzu», nie tylko w okresie tego Święta, ale stale, jako nakaz obywatelskiego sumienia. Zreferował także sprawę budowy łodzi podwodnej, która będzie gotowa w 1938 roku.

Długie, również programowe, przemówienie o naszych grzechach przeszłości w stosunku do polityki morskiej, wygłosił gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, stwierdzając, że grzechy te muszą być tylko złem wspomnieniem złej przeszłości i że obecne pokolenie błędów tych nie powtórzy. Rozbudowa naszej Floty Wojennej, to nakaz polskiej racji stanu. «Polska potrzeba powszechnej zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej stała się polską radosną rzeczywistością».

Komisarz Rządu na m. Gdynię, Franciszek Sokół, gorąco podziękował zebranyim działaczom L. M. K. i F. O. M.-u za ich ciężki wysiłek w obronie wybrzeża i w obronie naszych możliwości rozwojowych na Bałtyku. Jednocześnie zadeklarował uroczystie całą pomoc miejscowego społeczeństwa na rzecz hasła, które rozbrzmiewało w tym dniu w całej Polsce: «Musimy Polskę dobroić na morzu!»





## OLIMPIADA ŻEGLARSKA

Regaty olimpijskie, stanowiące część składową programu tegorocznej XI Olimpiady Berlińskiej, odbyć się mają w dniach od 4 do 14 sierpnia w Kilonji.

Ponieważ wkrótce już prasa codzienna podawać zaczęła szczegóły, dotyczące przebiegu i wyników tych arcywspaniałych zawodów o olimpijskie wawrzyny żeglarskie — spieszmy podać czytelnikom naszym garść kluczowych informacji, niezbędnych dla orjentowania się w tych rozgrywkach.

### HISTORIA REGAT OLIMPIJSKICH

Tegoroczne regaty olimpijskie będą zaledwie VII skolei, bowiem do programów Olimpiad współczesnych, żeglarstwo wprowadzone zostało po raz pierwszy dopiero w r. 1908 podczas ówczesnych IV igrzysk Londyńskich. Odtąd żeglarstwo stanowi już stałą część programów wszystkich następnych igrzysk olimpijskich, aczkolwiek charakter i liczebność uczestników tych wszystkich rozgrywek podlegały jeszcze b. różnym zmianom.

W pierwszej z tych olimpiad, t. j. Londyńskiej, ryzrywki odbywały się wyłącznie na jachtach t. zw. klasowych<sup>\*)</sup>, a mianowicie na 15, 12, 8, 7, 6-m-R klasy, a na 12, 10, 8 i 6-m-R w Olimpiadzie następnej t. j. Stockholmskiej z r. 1912.

Począwszy od olimpiady Antwepkiej z r. 1920, na którą dopuszczono bardzo wielką różnorodność łodzi, bo aż 16 typów, zaczyna się zaznaczać tendencja, aby, obok regat na jachtach t. zw. klasowych, stanowiących wyraz zespolonej teźny, tak konstruktora, jak i zawodników, przeprowadzać także eliminacje i na łodziach mniejszych, gdzie mniejszy jest także udział talentów konstruktora, a zato wyraźniej występują zalety żeglarzy.

Przy następnej Olimpiadzie w Paryżu z r. 1924, z klasowych jachtów dopuszczone zostają już tylko 8 i 6-m-R, a zato wprowadza się po raz pierwszy regaty na jednoosobowych jolkach, zbliżonych do obecnego monotypu. Począwszy od tej Olimpiady, w programach regatowych figurują już stale tylko powyższe 2 wielkości jachtów klasowych, przy równoczesnym stosowaniu eliminacji na małych, jednoosobowych jednostkach, prototypach współczesnej monotypowej joli olimpijskiej o 10 m.<sup>2</sup> żagla.

W Olimpiadzie z r. 1932, odbytej w Los Angeles, na widownię olimpijską występuje także jeszcze jedna klasa monotypów, a mianowicie jachcików t. zw. „Starów”.

Tegoroczne rozgrywki odbywać się będą także na powyższych 4-ch typach łodzi, a mianowicie na jachtach klasowych 8 i 6-m-R, na jolkach olimpijskich (jednoosobowe) i na jachcikach „Star” (2 osobowe).

Udział poszczególnych narodów w regatach Olim-

pijskich i ich sukcesy przedstawiają się następująco:

W r. 1908 — stają do regat: Anglja, Szwecja, Norwegja, Belgja. Najwięcej medali złotych w tej Olimpiadzie zdobyła Anglja, przyczem zauważyć należy, że w szeregu konkurencyj medale zdobyte zostały bez walki, gdyż brakowało współzawodników w danej klasie.

W r. 1912 — uczestniczyły: Szwecja, Finlandja, Norwegja, Rosja, Francja, Danja (brak Anglii, zajętej wówczas regatami z Ameryką). Największą ilość medali zdobyła Norwegja, następnie Szwecja i Francja.

W r. 1920 — uczestniczyło 7 narodów, a mianowicie: Norwegja, Szwecja, Holandia, Belgja, Anglja, Francja, Hiszpanja (Anglja tylko w 1 konkurencyj z powodu ówczesnego braku odpowiednich talentów żeglarskich). Na Olimpiadzie tej triumfowała znów Norwegja, zdobywając aż 5 złotych medali, przyczem tu także zaszyły wypadki biegów solo.

W r. 1924 — ilość narodów uczestniczących podnosi się gwałtownie aż do liczby 19 (z powodu wprowadzenia monotypów). W obu klasowych biegach zwycięża znów Norwegja, zaś na monotypach — Belgja.

W r. 1928 — ilość uczestników dalej powiększa się aż do 23. Triumfy w regatach klasowych odnosi Norwegja i Francja (pod kobicem dowództwem p. Heriot), zaś w monotypach zwyciężyła także Norwegja.

W r. 1932, ze względu na trudności komunikacyjne dla państw europejskich, ilość uczestników spadła do 11, przyczem w klasowych regatach biorą udział zaledwie 8 państwa t. j. Ameryka, Kanada, Szwecja. Wawrzyny w regatach klasowych zdobywają: Ameryka i Szwecja; w jachtach „Star” — Ameryka; na jolkach monotypowych — Francja.

Do tegorocznych regat zgłosiło się ogółem 27 państw, przyczem 10 w klasie 8 m-R; 13 w klasie 6-m-R (także i Polska), 26 w jolkach olimpijskich (tu także Polska) i 13 w „Starach”.

### TECHNICZNE ZASADY TEGOROCZNEJ OLIMPIADY ŻEGLARSKIEJ

Tegoroczne rozgrywki żeglarskie zostaną przeprowadzone w dniach od 4 do 14 sierpnia w Kilonji na wodzie zewnętrznej (otwartej) dla jachtów klasowych (8 i 6-m-R) oraz dla jachtów „Star”, a na wodzie wewnętrznej dla jol olimpijskich.

W każdej z wymienionych 4-ch kategorii łodzi, państwa, ubiegające się o laury olimpijskie, mogą być reprezentowane tylko przez 1 statek.

Maksymalne ilości załóg mają wynosić: dla jachtów 8-m-R — 6 osób (amatorów); dla 6-m-R — 5 osób; dla „Starów” — 2; dla jol olimpijskich tylko po 1 osobie.

<sup>\*)</sup> Patrz „Skrzynka żeglarska” — odpowiedź dla L. Kobylńskiego — Warszawa.



W celu niedopuszczenia do wypadków, mających miejsce na poprzednich Olimpiadach, kiedy to nagrody zdobywane były bez walki wskutek braku konkurentów, regulamin regat przewiduje minimum współzawodników, jako warunek odbycia się danej konkurencji. To minimum ustalono na 3 jednostki, czyli 3 państwa.

Aby zmniejszyć do minimum możliwości przypadkowych zwycięstw, a także zredukować jaknajbardziej zależność wyników od warunków atmosferycznych (od dostosowania łodzi, względnie także i żeglarzy tylko do jakiegoś jednego rodzaju pogody) rozgrywki w każdej klasie odbywać się będą aż w 7 kolejnych biegach, przy zastosowaniu następującego systemu punktacji. (Stanowi to odstępstwo od olimpijskiej zasady: zwycięstw bezpośrednich). Każdy jacht za prawidłowe ukończenie każdego biegu będzie otrzymywał po 1 punkcie oraz po 1 punkcie za każdy jacht, zwyciężony w danym biegu. Dla obliczania tych punktów miarodajna jest największa, startująca w danej klasie, ilość jednostek. Zwycięstwo odnosi ten jacht, który zdobędzie łącznie we wszystkich biegach max. ilość punktów.

Aby na wyniki nie wpływały biegi, najmniej cenione przez żeglarzy, odbywające się bez dostatecznej silnego wiatru, (w pogodę t. zw. flantową) wprowadzono do regulaminu punkt, określający minimum szybkości przeciętnej, potrzebnej do uznania biegu za ważny. Na podstawie tego przepisu, biegi, w których najszybsza jednostka przebędzie aktualną w danym biegu trasę ze średnią szybkością, mniejszą niż 2,5 mili na godzinę — będą unieważnione i odbywane ponownie.

Pod podobnym kątem widzenia rozwiązana także została kwestja tras, których ilość będzie b. duża, tak, aby w każdym biegu, niezależnie od kierunku wiatru, można było stworzyć zawodnikom podobne warunki (względem kierunku wiatru) tak startu, jak i przebiegu trasy (start z bajdwindu). Trasy te będą posiadały od 6 do 15 klm. zależnie od klasy jednostek.

W razie, gdyby w którejś z klas liczba współzawodniczących jednostek przekraczała 15, komieja regatowa może po 4 biegach wyeliminować z dalszych rozgrywek 1/3 ogólnej ilości jednostek (o najgorzej punktacji). Jeśliby po ukończeniu wszystkich biegów okazało się, że jachty, kwalifikujące się do miejsc premjowanych (tylko 3 pierwsze), posiadają równie ilości punktów, to odbędą się dodatkowe biegi eliminacyjne.

Szczególnie charakterystyczna dla tegorocznej Olimpiady jest inowacja, że regaty w klasie jol olimpijskich odbędą się na jednostkach, dostarczonych zawodnikom przez komitet Olimpijski. Jednostki te zostały wykonane w liczbie 30 w sposób całkowicie jednakowy na jednej i tej samej stoczni. Ich podział pomiędzy uczestników zawodów odbył się w drodze losowań. W ten sposób osiągnię-

to niemal idealną równość danych regatowych w tej podstawowej, dla oceny umiejętności żeglarskich, klasie łodzi.

## ŻEGLARSTWO NA TLE IDEI OLIMPIJSKIEJ

Aczkolwiek współczesne igrzyska olimpijskie wskrzeszono pod hasłem nawrotu do tradycji starożytnych Olimpiad klasycznych, to jednak swymi ideami przewodniami wykonują one jaknajdalej posunięte dostosowanie do potrzeb współczesnego życia i celów zasadniczych dzisiejszego sportu.

O ile w części sportowej Olimpiad klasycznych, opierających się przeważnie na kulcie fizycznym człowieka, chodziło niemal wyłącznie o demonstrowanie tylko jednostronnej doskonałości t. j. sprawności mięśni ludzkich — o tyle w przewodnich ideach współczesnych Olimpiad dominuje bezwzględnie tendencja do wszechstronnego wartościowania wszelkiej sprawności ludzkiej, a nadewszystko tej, która najbardziej uosabia współczesny ideał doskonałości t. j. harmonijne wydoskonalonego człowieka, zarówno pod względem fizycznym, jak i duchowym.

Z punktu widzenia tych zasadniczych idei obecnych Olimpiad — żeglarstwo stanowi bodaj najważniejszą i najbardziej cenioną (także i przez wzgląd na to, iż postępy żeglarskie zwykle idą w parze z zaangażowaniem się danego narodu w działalność morskiej), płaszczyznę, w której odbywa się to wszechstronne wartościowanie tężyzny narodów współzawodniczących. Bowiem w żadnej innej gałęzi sportowej nie mamy do czynienia z tak wielką potrzebą harmonijnego utalentowania zawodników, zarówno pod względem sprawności fizycznej, jak i walorów duchowych, jak właśnie w żeglarstwie. Wystarczy przypomnieć, że, aby dojść, można było do pełnego opanowania żagłówki, trzeba posiadać i głęboką wiedzę fachową i dużą inteligencję i zdolności organizatorskie i wreszcie umiejętności zespołowego działania. A do tego wszystkiego dochodzi jeszcze i ta okoliczność, że w regatach na jachtach t. zw. klasowych — o zwycięstwie stanowią nie tylko same zalety żeglarza, lecz także i talenty tego, kto sprzęt dany wykonał, czyli konstruktora. Mamy tu zatem do czynienia także i z demonstracją zdolności techniczno-konstruktorskich danego narodu (podobnie, jak to było przy lotniczych zawodach challenge'owych).

Aby obok tej najbardziej wszechstronnej płaszczyzny eliminacji można było także doprowadzić do wyróżnienia samych tylko zalet żeglarskich, wprowadzone zostały do programów olimpijskich także i regaty na t. zw. monotypach („Stary” i jole olimpijskie), przy których zawodnicy posiadają pełną równość szans.

## CZY NASZ UDZIAŁ W OLIMPIADZIE JEST NALEŻYTY PRZYGOTOWANY I CELOWY?...

O tem, jak potężne znaczenie propagandowe posiadają dla narodów współczesne Olimpiady, wiadomo jest dziś niemal każdemu.

Zwycięstwa, odnoszone na tej arenie, przynoszą narodom nie tylko chwałę światową, lecz niejednokrotnie także i wydatne zwiększenie szans rozwojowych.

Lecz taksamo, jak szeroko rozchodzi się po świecie wieść o każdej zaprezentowanej tu tężyznie, rozchodzi się również i wiadomość o wszelkich, okazanych tu nieopatrnie słabościach, przyczem ta ujemna propaganda w swych oplakanych skutkach bywa nieraz dla narodów o wiele dotkliwsza, niż to im wynagrodzić mogą ewent. rezultaty pozytywne, odniesione w innych kierunkach współzawodnictw.

Dlatego też na arenie Olimpijskiej występować mogą tylko powszechnie uznane talenty, stanowiące ekstra klasę światową.



Na pokładzie „Zawiszy Czarnego”



Gdy dla obsadzenia którejkolwiek z konkurencyj olimpijskich brak jest w danym narodzie podobnych asów, względnie gdy poszukiwania za takimi talentami nie zostały należycie rozwinięte—raczej gałęzi tej nie obasyła się, niżby miało się narażać na to, co się nazywa blamażem światowym. (Nawet Anglja czasem nie brała udziału w olimpiadach żeglarskich).

Te obowiązujące dla wszystkich gałęzi sportów zasady obostrzają się szczególnie w odniesieniu do żeglarstwa, na które jest dziś konjunktura światowa, a które dają szczególnie ceniony sprawdzian tężyzny narodów.

Jeśli przyjrzymy się przygotowaniom narodów do Olimpiady, to zauważymy niemal wszędzie nienotowany dotąd wysiłek, właśnie w dziedzinie żeglarstwa.

Prawie wszystkie narody, zamierzające stawać do Olimpiady żeglarskiej, prowadziły pracę tę permanentnie i metodycznie na przestrzeni całego czterolecia, obostrzając szczególnie jej tempo w okresie ubiegłego sezonu i obecnej wiosny. Z działalności tej, obliczonej zarówno na doskonalenie posiadanych już i wypróbowanych talentów żeglarskich wzgl. konstruktorskich, jak i na poszukiwanie nowych asów, szczególnie znamiennym był moment ostatni. Niemal wszędzie bowiem dążono przede wszystkim do rozwoju żeglarstwa wszcz. j. obejmowania sportem tym możliwie największej ilości danego społeczeństwa, a nadewszystko młodzieży.

Szczególnie szeroki zasięg uzyskuje wszędzie sieć, obliczona na wyławianie nowych talentów dla jol olimpijskich. Naprzykład w Niemczech rozpowszechnienie się tych jol uzyskuje w latach ostatnich wprost zawrotne cyfry. W sprzęt ten zostały zaopatrzone nierzadko wszystkie kluby żeglarskie, których przecież jest w Niemczech szczególnie dużo, lecz także i wszelkie sezonowe ośrodki sportowe, jak obczy przysposobienia wojskowego, obory żeglarskie i t. p. W odpowiednim stosunku do tego rozpowszechnienia sprzętu pozostawała także ilość odbytych w Niemczech w ciągu lat ostatnich regat w tej klasie łodzi.

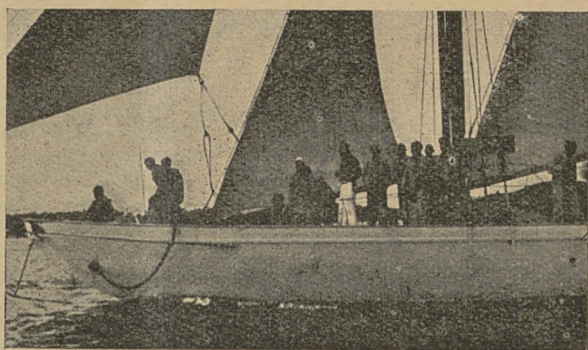
Podobnie, acz w nieco węższym zakresie, ze względu na zrozumiałych, odbywała się także praca przygotowawczo-eliminacyjna w kategorii jachtów regatowych i typu „Star”. Zmienienną pod tym względem jest rzecz, że Niemcy, obok swej niesłychanie intensywnej i planowej pracy, b. trzeźwo oceniają swe szanse na regatach olimpijskich i np. z całą otwartością przyznają, że w klasie „Starów” nie udało się im wydostać talentów, mogących liczyć poważniej na zwycięstwo. Przytem stwierdzenie to zostało dokonane jeszcze w sezonie ubiegłym, a więc wówczas, gdy jeszcze był czas na nadrobienie tych braków.

Na powyższym tle nieco groteskowo wyglądają n. razsze dwa zgłoszenia do Olimpiady żeglarskiej na szóstce regatowej (jacht klasy 6-m.k) i „olimpijce”.

Jeśli chodzi o jole, to jakaś „ersatz” praca przygotowawcza była prowadzona, daleko jej jednak do poziomu i zasięgu, z jakim toczyła się ona w innych krajach, a jeśli chodzi o wyróżnionych w tej akcji zawodników — to brak jest całkowicie sprawdzianu, w jakim stosunku kwalifikacje ich pozostają do kwalifikacji czołowych zawodników zagranicznych, a temsamem brak jest jakiegokolwiek gwarancji, czy występ ten nie zakończy się jakąś większą kompromitacją.

Natomiast sprawa naszego występu na szóstce regatowej posiada wręcz cechy przedsięwzięcia karkołomnego.

1-o, wogóle jest nonsensem rozbudowywanie u nas tego rodzaju jachtów i tembardziej występowanie ich na Olimpiadach, dopóki nie będziemy posiadali własnych konstruktorów jachtowych. Jak zaznaczyliśmy wyżej, ten rodzaj regat służy nie tyle do zaznaczenia umiejętności żeglarskich narodów współzawodniczących, ile przede wszystkim dla zadomnestro-



Pod żaglami «Swarożyca»

wania talentów konstruktorskich danego narodu. Wprawdzie regulaminy olimpijskie jeszcze nie ograniczają możliwości do występowania na spręcie, konstruowanym przez przedstawicieli innych, niż zawodnicy, narodów, lecz samo przez się jest zrozumiałe, że ewentualne laury zostają w takich wypadkach w opinii publicznej przypisywane przede wszystkim temu, kto jacht projektował. Nawiązując do ostatnich zawodów Challenge'owych, warto przypomnieć, że gdyby Czesi odnieśli wówczas zwycięstwo na zakupionym od nas płatowcu RWD, to niewątpliwie więcej sławy przyniosłoby to nam, niż nominalnym zwycięzcom.

2-o, w klasie tej nie posiadamy nie tylko najmniej-szego doświadczenia regatowego, lecz wogóle jest ona dla nas wielką niewiadomą, gdyż dopiero z wiosną b. r. zyskał pierwszy egzemplarz tej łodzi (Polski Klub Morski w Gdańsku—jacht „Danuta”). Zgłoszony na tym jachcie sternik, inż. Zaleski, wprowadził wyróżniał się uzdolnieniami żeglarskimi, lecz, jak dotąd, swe walory regatowe okazać miał sposobność tylko w regatach jolkarskich na Wiśle pod Warszawą. Aby to mogło być poczytywane za dostateczne kwalifikacje do reprezentowania przezeń barw polskich na Olimpiadzie i to w klasie jachtów nawskroś odrębnych, najbardziej wydoskonalonych (rasowych), a przytem w konkurencji, szczególnie silnie obsesanej przez narody żeglarskie — wydaje się rzeczą co najmniej dziwną.

3-o, istnieją poważne wątpliwości, czy jacht, zgłoszony przez nas do tej konkurencji (jeden z posiadanych), reprezentuje sobą dostateczny dla występowania na Olimpiadzie poziom zalet. Wprawdzie projekt jachtu tego jest dziełem jednego z najznakomitszych konstruktorów, Norwega Bjarne Aas'a, to jednak wykonany został nie przez wykwalifikowaną w tym zakresie stocznice, a tylko przez zwykły warsztatik szkutniczy (gdańskie warsztaty szkutnicze Krop'a), nieposiadający najmniejszego pod tym względem doświadczenia. (W Europie jest zaledwie kilka stoczn, posiadających ustabilizowaną opinię co do budowy jachtów rasowych). Wskutek tego jacht wykazuje znaczne różnice z projektem autora i to w kierunku przekroczeń, najsurowiej karanych przez regulamin klasowy, bo w zanurzeniu. Nadto posiada szereg wad konstrukcyjnych, dzięki czemu np. przecieka.

Wszystko powyższe, razem wzięte, wskazuje aż nadto oczywiście na bezplanowość, panującą w naszym P. Z. Ż. i tylko dziwne się wydaje, dlaczego Polski Komitet Olimpijski w to nie wkroczy i dokonanych już zgłoszeń na regaty olimpijskie czas nie cofnie. Bo przecież trudno jest przypuszczać, aby wszystko to czynione było celowo, traktując Olimpiadę jako szkołę, w której dopiero nasz P. Z. Ż. i nasi zawodnicy mają się czegoś nauczyć.

Zwracamy raz jeszcze uwagę, że Olimpiada w równej mierze może zareklamować nas od strony dodatniej, jak i od ujemnej.

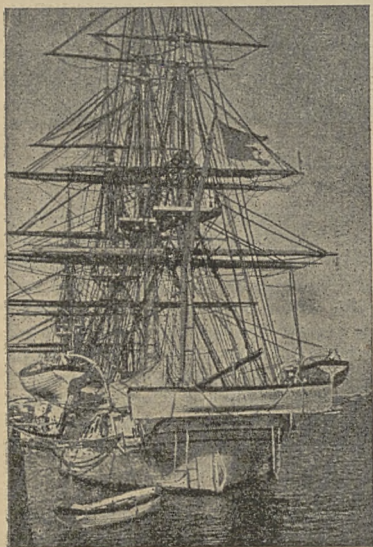
Olgierd Jabłoński



# NA WIDNOKRĘGU

## DWIE FREGATY W ODWIEDZINACH W GDYNI

Podczas tegorocznego Święta Morza, Gdynię odwiedziły 2 przepiękne, acz małe fregaty szkolne szwedzkiej marynarki wojennej.



Jedna z nich nazywa się «Najaden», zaś druga «Jarramas». Obie są identycznej wielkości, po 350 t. wyporności, jedna drewniana, a druga żelazna, i są jednakowo oatakowane, ściśle podług wzorów klasycznych żaglowców z połowy ub. wieku.

Poza to, w ciągu lipca Gdynię odwiedziła eskadra floty wojennej fińskiej, złożona z pancernika obrony brzegowej «Ilmarinen» i 2 łodzi podwodnych.

Pancernik ten, wypierający 4.000 ton, posiada wyjątkowo silne – w stosunku do swej wielkości – uzbrojenie, gdyż jego 4 główne działają kalibru 25,4 cm. (J.)

## SZWEDZKIE JACHTY W GDYNI

Bawiąca na zaproszenie A. Z. M. w dn. 9–14 czerwca b. r. wycieczka szwedzkiej szkoły żeglarskiej (Svenska Seglarskolans) z Karlskrony, przybyła do Gdyni na swych dwu czołowych jachtach, a mianowicie na 107-tonnowym keczu «Kaparen» i 57-tonnowej «Allonie» (także kecz).

Flagowy jacht «Kaparen», przeznaczony dla załóg męskich, wybudowany został w r. 1933, specjalnie dla szkoły. Wymiary jego wynoszą: długość 25,4 m; szerokość 5,8 m; zanurzenie 2,4 m; łączna powierzchnia żagli (gaflowych) ok. 325 m<sup>2</sup>.

Natomiast «Allona», na której załogują przeważnie załogi kobiece, jest dawnym jachtem ropowym, klasy «16-R». Wybudowany on został aż w r. 1898, a ostatnio gruntownie odnowiony i przeżaglowany na kecz – marconi. «Allona» posiada: długość 25 m, szerokość 4,9 m;

zanurzenie 3,9 m. Powierzchnia żagli – ok. 245 m<sup>2</sup>.

Oba te jachty stanowią tylko część taboru szkoły, prowadzącej swą działalność w b. szerokim zakresie. Szkoła ta istnieje już w Szwecji około 15 lat, rozszerzając z roku na rok coraz bardziej zasięg swej pracy i przyczyniając się znacząco do t. zw. demokratyzacji żeglarstwa, co zwłaszcza ma miejsce w odniesieniu do młodzieży szkolnej.

Jak widzimy więc, jest to nowy dowód słuszności kierunku, przyjętego w akcji żeglarskiej przez AZM i harcerstwo. (J.)

## POZAOLIMPIJSKIE IMPREZY ŻEGLARSKIE W KILONJI

Z okazji regat olimpijskich, które odbywać się będą pomiędzy 4 a 14 sierpnia, w Kilonji odbędzie się w terminach, zbliżonych do Olimpiady, cały szereg innych, niezwykle ciekawych imprez żeglarskich, a mianowicie:

1-o. Na parę dni przed Olimpiadą nastąpić ma zakończenie, rozpoczętych w początkach lipca, transoceanicznych regat z Bermud do Kilonji.

2-o. W okresie od 15 do 18 sierpnia odbywać się będą międzynarodowe regaty (na «Starach») o puchar niemieckiej Marynarki Wojennej. Regaty te zapoczątkowane zostały w r. ub. i dostępne są tylko dla oficerów marynarek wojennych.

3-o. W okresie od 16 do 22 sierpnia odbędzie się seria regat międzynarodowych t. zw. Tygodnia Kilonijskiego. (J.)

## REKORD... ALE BLAĞI

Nawiązując do zamieszczonej w nrze 5 «Szkwału» notatki, dotyczącej pierwszego występu Polski na regatach lodowych o mistrzostwo Europy w Angsburgu (w marcu b. r.), przypominamy czytelnikom, że w naszej prasie, tak codziennej, jak i w czasopiśmie sportowych, głośno wówczas było o jakichś, bliżej nieokreślonych, sukcesach, rzekomo odniesionych przez 2 wysłane na te zawody bojery polskie.

Sugestje te, podtrzymywane nawet przez prezesa P. Z. Ż. p. kom. Petelenza (patrz «Sport Wodny» nr. 5), wydały się nam nieuzasadnione. Podając w naszej notatce, wspomnianej na wstępie, faktyczne rezultaty, osiągnięte przez polskie bojery (miejsce ostatnie), pozwoliliśmy sobie wyrazić zdziwienie, że w podobny sposób wprowadza się w błąd opinię polską.

Zapewne w odpowiedzi na to w nrze 8, str. 146 «Sportu Wodnego», uchodzącego za półoficjalny organ P. Z. Ż., ukazała się, pod tytułem «Polski sukces w Angsburgu», następująca wzmianka:

«Według oficjalnej listy wyników regat lodowych w Angsburgu,

w pierwszym dniu regat o mistrzostwa Europy w klasie 15 m., zajął pierwsze miejsce jacht Klubu Żeglarskiego Chojnice, prowadzony przez p. Myszkę, osiągając 31,15 punktów na 22 startujących. Niestety, uszkodzenie jachtu nie pozwoliło p. Myszkę wziąć udziału w trzech dalszych wyścigach»

Po przeczytaniu tej informacji, w której jest i powołanie się na «oficjalną listę» i przytoczona liczba punktów, zdobytych przez p. Myszkę (31,15), każdemu jasne się wydaje, że sukces był, a tylko «Szkwał» stara się to umniejszyć, fałszując złośliwie wyniki regat. Techną z tej notatki «prawda» jest tak oczywiście, że nawet my, zatwardziali grzesznicy ze «Szkwału», szykowaliśmy się już do odwołania naszych informacji i byłibyśmy niechybnie to uczynili, gdyby nie to, że przypadkowo wypadło nam raz jeszcze zajrzeć do owej «oficjalnej listy», drukowanej w nrze 13 czasopisma niemieckiego «Die Yacht».

I cóż okazuje się: liczba 31,15 istotnie figuruje w kolumnie biegu pierwszego obok bojera p. n. «K. P.W.—Chojnice (Myszkę)», lecz oznacza nie ilość punktów, jak to podaje «Sport Wodny», a tylko czas, żeglowany od startu do mety (minuty i sekundy). Liczba ta jest istotnie największa z pośród wszystkich, bowiem pierwszy, przybyły na metę bojer (estoński «Filon»), posiada za ledwie 20,41, a przedostatni bojer («Ebbe») także tylko 25,30.

Aby ostatecznie przekonać się, czy nie zachodzi tu pomyłka, zagłębiamy jeszcze do (zamieszczonego w nrze 12 tegoż niemieckiego czasopisma) obszernego opisu regat, pióra M. I. Tidicka. Na str. 21 znajdujemy tam relację, dotyczącą pierwszego biegu monotypów 15 m. i następujące charakterystyczne zdanie: «Wszystkie 22 jachty, z pośród których niektóre startowały z b. małym doświadczeniem, przychodzą na metę w odstępie 10 minut. Jeśliby się odrzuciło względ na jacht ostatni (Polska), który przybył na metę prawie w 6 minut po przedostatnim, to można powiedzieć, że 21 bojerów przybyło w rozstrzeleniu mniej-szym nawet niż 5 minut».

Podając trud rozwiązania mgieł, zapuszczonych tak pracowicie na tę sprawę, podziwiamy jednocześnie tupet, z jakim «Sport Wodny» ustalił pod tym względem rekord blagi. Stanowczo jednak nie rozumiemy, co ma na celu ten cały, tak mozolnie budowany, gmach. Czyżby istotnie chodziło o zatarcie śladów nieudolności naszego oficjalnego kierownictwa żeglarskiego?

W związku z tem zapytujemy, czy do sprawozdań z naszych występów na Olimpiadzie Żeglarskiej będziemy umieli podobnie krytycznie się ustosunkować?

(J.)



# SKRZYŃKA ŻEGLARSKA

L. Kobyliński—Warszawa. Jachtami międzynarodowej klasy «R» lub wprost klasowymi wzgl. regatowymi, nazywa się te jachty, które swymi wymiarami i rodzajem budowy zaliczone mogą być do jednej z klas, przewidzianych przepisami International Yacht Racing Union (I. Y. R. U.).

Jachty te dzielą się według swej wielkości na całyszerę klas, przy czem najpopularniejszymi są klasy 6 i 8-m-R, następnie zaś idą 10, 12 i 14,5-m-R. Klasę 5-m-R zaczęto budować dopiero w latach ostatnich, zaś klas pośrednich (nieparzystych) naogół się nie buduje. Większe jachty niż 14,5-m-R spłyka się naogół b. rzadko, a budowa ich regulowana jest przepisami odrębnymi.

Zaszeregowywanie jachtów do powyższych klas odbywa się na podstawie wzorów empirycznych, które co parę lat zostają zmieniane.

Obowiązujący obecnie (od r. 1933 do 1939) wzór przedstawia się następująco:

$$R = \frac{L + 2d + \sqrt{s} - F}{2,37}$$

Znaczenie liter wzoru jest następujące:

L — długość jachtu.

d — różnica pomiędzy obwodem, mierzonym po krawędzi owrędy (właściwego kadłuba), a obwodem t. zw. łańcuchowym t. j. mierzonym zewnątrz wraz z kilem.

S — powierzchnia ożaglenia.

F — wysokość wolnej burty.

Wszystkie te dane uzyskuje się z pomiarów, dokonywanych w metrach lub stopach w sposób wielce specjalny, odbiegający znacznie od wszelkich innych rodzajów pomiarzenia statków.

Gdy dla danego jachtu wartość wzoru powyższego, obliczonego w metrach, wyniesie  $R=6$  m — jacht zalicza się do klasy 6-m-R, gdy  $R=8$  m — jacht należy do klasy 8-m-R i t. d.

Jak więc widzi Pan, do jednej i tej samej klasy należą mogą jachty, różniące się znacznie swymi poszczególnymi wymiarami (nie są identyczne), byle tylko wymiary te zostały tak dobrane, aby wartość powyższego wzoru odpowiadała przepisanej.

Ta zasada klasyfikacji istnieje po to, aby konstruktorzy mieli możność czynienia ulepszeń w budowie pod względem doboru kształtów i proporcji kadłuba, a temsamem prezentowania swych zdolności konstruktorskich.

Aby jednak ta swoboda nie była wykorzystywana w kierunkach, które mogą odbić się ujemnie na trwałości jachtów wzgl. na ich zaletach morskich — istnieje jeszcze drugi rodzaj licznych ograniczeń, ujęty właściwymi przepisami I. Y. R. U. I tak

np. przepisy zabraniają nadawania obrysom profilów wzdłużnych wgieć w części przedniej jachtu; przekraczania pewnych granic przy nadawaniu kontrakrzyżn wrogom o kształcie «S»; przekraczania granic max. zanurzenia i wyporności; przekraczania max. wysokości ożaglenia i t. d.

Niektóre z tych ograniczeń nie mogą być wogóle przekraczane, natomiast inne mogą, lecz jest to karane. Np. za przekroczenie max. zanurzenia dolicza się potrójną ilość przekroczonej głębokości do wzoru i dzięki temu inne składniki mogą być odpowiednio zmniejszone, aby zachowana została ta sama wartość.

Pozatem przepisy określają dopuszczalne do regat ilości załóg (płatnych i amatorskich); konieczne min. urządzeń mieszkalnych i t. d. Całość tych przepisów tworzy dość skomplikowaną sieć ograniczeń, w której subtelnościach i znaczeniu orientują się naleyście zazwyczaj tylko konstruktorzy.

Jeśli chodzi o najpopularniejszą klasę t. zw. szóstek, to jej max. niekarona (bez załogi) wyporność wynosi 3,83 mtr.<sup>3</sup>, a zanurzenie 1,62.

Jachty te posiadają przeważnie około 40 mtr.<sup>2</sup> powierzchni pomiarowej żagli, a długość ich linii wodnej przeważnie pozostaje w granicach ok. 7 mtr.

Charakterystyczne jest dla tej klasy, że nie posiada ona wewnątrz żadnych mieszkalnych urządzeń, gdyż przepisy tego nie wymagają, zaś z punktu widzenia szans regatowych pożądane jest, aby ciężar kadłuba był w stosunku do wyporności (wzgl. do wagi kila) jaknajmniejszy.

W rezultacie jest to zwykle b. lekko budowana t. zn. «maszynka regatowa», nie nadająca się absolutnie do celów turystycznych.

(J.)

St. Czwakiel — Sambor. Myli się Pan, ułożsamiając żagle t. zw. balony z t. zw. motylami (spinaker).

Balony, to szczególnie duże i o kroju kulistym foki względnie kliwry. Stosuje się je zwykle przy regatowej jeździe kursami bagszlagowymi. Są zakładane identycznie jak i normalne żagle przednie t. j., tak, że pracują na stronie zowiełtrnej. Balony sięgają zwykle od samego topu masztu do dziobu, względnie noku bukszprytu, przykrywając się znacznie z grotem. Pracują najsprawniej, gdy wszystkie inne żagle przednie zostają sprężnięte.

Natomiast t. zw. motyle (spinakry) dostosowane są wyłącznie do jazdy fordewindem (z bardzo nieznanym odchyleniami od kierunku działania wiatru). Tworzą one raczej coś w rodzaju dodatkowego grota, równoważąc się z właściwym grotem, niż żagiel przedni.

Motyle posiadają jeszcze większe i jeszcze bardziej kuliste powierzchnie niż balony. Wystawia się je na bomach po stronie przeciwnej do grota — żagla (nawietrznej), przyczem ich róg szkotowy znajduje swoje zamocowanie na dziobie statku, zaś hals na noku wyluku (spinaker bom).

Nieolikowana krawędź żagla przebiega od topu masztu do dziobu («patrzy» ku przodowi, podczas gdy w wszystkich innych żaglach jest odwrotnie).

Spinaker pracuje najczęściej wspólnie z fokiem względnie innym normalnym przednim żaglem, znajdującym się po stronie grota. Dzięki odpływającemu ze spinakra wiatrowi — fok, pomimo znajdowania się poza grotem, może skutecznie pracować.

Naleyście wyhisowanie i ustawienie spinakra wymaga specjalnej zręczności. O dobrze ustawionym motylu, zresztą jak i o balonie, mówi się, że «leci» t. j., że unosi statek ku górze.

Jeżeli chodzi o kwestję podziału żagli na zasadnicze kategorie, to różnicznik należy następująco:

1-o Żagle zasadnicze, t. j. używane przy normalnej jeździe w bajdewind (bez topsli, latacza etc). Wchodzące w ten komplet żagle przednie (foki, kliwry), są średniej mocy i wielkości, a prztem posiadają krój stosunkowo płaski.

2-o Żagle szformowe, t. j. o zmniejszonych powierzchniach i specjalnej mocy. Do kompletów szformowych należą te z pośród przednich żagli, które posiadają stosunkowo najmniejsze powierzchnie i najmocniejszą konstrukcję.

3-o Żagle pomocnicze. Należą tu przede wszystkim topsle i latacze, balony i motyle, specjalne foki jak fok krzyżowy oraz ew. bryfoki. Topsle, latacze, balony i motyle stanowią grupę żagli lekkich, zwanych także regatowemi. Foki, o wymiarach pośrednich pomiędzy normalnemi, a balonami — używane do regatowej jazdy w bajdewind, a posiadające krój płaski, nazywają się fokami krzyżowemi. (J.)

C. W. Lubawa. Stanowisko nasze w sprawie terminologii żeglarskiej zostało ostatnio wszechstronnie umotywowane na łamach tygodnika «Prasło z Mostu» (Nr. 24 z 14 czerwca b. r.), w świetnym artykule Zbigniewa Jasińskiego «Zostawcie marynarzom ich język».

Jeśli chodzi o Conrada, to proponujemy Panu zapoznać się z książką Józefa Ujejskiego «O Konradzie Korzeniowskim» (Warszawa 1936, Dom Książki Polskiej). Wyrażamy nadzieję, że po przeczytaniu tego niezwykle cennego i wszechstronnego studium zmieni Pan swe dotychczasowe, a zdaniem naszym, nieuzasadnione i krzywdzące Conrada mniemanie. (J.)



Z żałobnej karty. Świat sportów wodnych okrył się kirem żałoby. Odszedł bowiem wielki miłośnik i mecenas wioślarsstwa polskiego, —honorowy prezes Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, ś. p. Józef Radwan.

Niestrudzony pracownik na niewie społecznej, gorący patriota, do ostatnich lat swoich żywo interesował się, wspomagał pracą, radą i doświadczeniem koła wioślarskie, zakładając między innymi Towarzystwo Wioślarskie w Kaliszu, gdzie, po ukończeniu prawa i aplikacji, osiadł, pracując w adwokaturze.

Minuta ciszy, jaką uczczono pamięć Jego na międzynarodowych regatach w Bydgoszczy—to jedna z oznak szacunku, należnego Zmarłemu, jako Polakowi i opiekunowi wioślarsstwa polskiego.

Cześć Jego pamięci!

**Obozy nadmorskie L. M. K. na Helu.** Napelnili się już obozy nadmorskie L. M. K. na Helu mieszkańcami z całej Polski, przybyłymi tutaj z dusznych miast, aby odetchnąć, odpocząć i nabrać sił do dalszej pracy. Każdy budzący się rano zastaje tutaj szeregi ludzi zdrowych, roześmianych, którzy jedynym zmartwieniem jest stan pogody. Ale ponieważ słońce narazie dopisuje, więc też i kłopot znika. Nie będziemy komunikować porządku dnia w obozie, który, aczkolwiek ujęty w pewne ramy — nie tylko nie utrudnia uczestnikom pobytu, lecz go ułatwia.

Radzimy przeto wszystkim niezdecydowanym jeszcze co do urlopu—pomyśleć—czy nie warto wybrnąć się do obozu L. M. K. na Helu, tembardziej, że poza urokami, które rozciąga przed nimi pobyt nad morzem, jest jeszcze jeden argument, nieodparcie silnie przemawiający za przyjazdem do tego obozu—to cena pobytu za cały miesiąc: 85 zł!

O szczegółach wyjazdu i pobytu informuje każdy Oddział lub Okręg L. M. K. Obóz jest czynny do dnia 15 września.

**Obóz żeglarski nad jeziorem Narocz.** Jak co roku, nad Narocz zjechało się bractwo z Kół Szkolnych L. M. K., aby nie tylko nasycić się urokiem odpoczynku nad wodami najpiękniejszego w Polsce jeziora, lecz, aby jednocześnie

nauczyć się sztuki żeglarskiej. Obóz nad Naroczą ma charakter wyzkoleniowy, gdzie pod okiem fachowych instruktorów młodzież uczy się nie tylko wiosłowania, pływania, lecz także żeglowania. Obóz ten jest czynny do dnia 28 sierpnia. Pobyt miesięczny wynosi tylko 50 zł, zaś przejazd w jedną stronę 6,50 zł.

**Obozy morskie Akad. Związku Morskiego w Jastarni.** W bieżącym sezonie A. Z. M. rozpoczął czwarte szkolenie żeglarskie obozy szkoleniowe. Znane są one nie tylko w Jastarni, gdzie każdy pozna Azetemiaka po marynarskim dreluchu z błękitnym ryngrafem, ale i w całym świecie żeglarskim. Obozy te bowiem wypuszczają pokazań ilość żeglarzy, zaawansowanych tak w sztuce żeglowania, jak i zetekniętych i zaznajomionych z najżywotniejszymi sprawami morskimi.

Tegoroczne bozy, mieszczące się na tym samym terenie, dzięki pomocy P. U. W. F. (który w rozumieniu doniosłości morskogo wychowania młodzieży—wzniósł Azetemowi ośrodek żeglarski), będą w stanie dać uczestnikom nie tylko rzetelne przeszkolenie żeglarskie, ale i mocny dach nad głową i lepsze niż dawniej utrzymanie. Gwarantują to szczelne, mocno podmurowane budynki, dobrze wyposażona w sprzęt kuchnia i wykwalifikowany personel administracyjny. Odpadła więc ta jedyna z ubiegłego roku bolączka.

Dość liczny tabler żeglarski, dobre warunki mieszkaniowe, wyżywieniowe i minimalne opłaty (sierpień 72 zł.) ścęgą wielu uczestników, którzy, prócz taniego pobytu nad morzem, znajdą tu możliwość pływania na jachtach morskich, czego nie dadzą inne obozy.

**Uroczystości kaszubskie.** W ramach uroczystości Święta Morza odbył się w Gdyni, w dniu 28 czerwca r. b., zorganizowany przez Polski Związek Zachodni — Pierwszy Zjazd Kaszubów.

Uroczystości rozpoczęły się masą polową na placu Grunwaldzkim pod Kamienną Górą, w obecność delegacji kaszubskich, Kaszubów i licznie zgromadzonej publiczności, przybyłej do Gdyni na uroczystości Święta Morza.

Po mszy polowej, Prezes gdyńskiego obwodu Polskiego Związku Zachodniego, wygłosił przemówie-

nie, podkreślając w niem konieczność ścisłej współpracy Kaszubów na wybrzeżu z waszytkimi ziemiami Rzeczypospolitej.

W dalszym ciągu uroczystości kaszubskich — nastąpiło odsłonięcie tablicy pamiątkowej ku czci Antoniego Abrahama, kaszubskiego bohatera ruchu wolnościowego.

Organizacje uformowały się w pochód i ruszyły z placu Grunwaldzkiego ulicami Eugenjusza Kwiatkowskiego i Świętojańską na ulicę Starowiejską, poczem zatrzymały się tam przed małym, parterowym domkiem, gdzie mieszkał i zmarł Antoni Abraham.

Odsłonięciu tablicy pamiątkowej towarzyszył, jak zwykle w podobnym wypadku, szereg przemówień, wygłoszonych przez przedstawicieli władz i organizacji.

Najsilniejsze jednak i najbardziej bezpośrednie było przemówienie, wygłoszone w narzeczu kaszubskim — przez sołtysa Rumji, p. Hinca.

Z dalszej części programu uroczystości kaszubskich — wymienić jeszcze należy regionalne widowisko kaszubskie, które w „mieszli“ pod Kamienną Górą odegrał Teatr Kaszubski z Wejherowa.

**Odpowiedź na listy w związku z artykułami „Sprawy gdyńskie” („Szkwał” Nr 6/36) i „Za wody” („A. B. C”).** Niesposób jest odpowiedzieć na wszystkie listy, które wpłynęły do naszej redakcji w związku z ukazaniem się wyżej wspomnianych artykułów. Treść listów była mniej więcej jednakoowa, dlatego czynimy to w tem miejscu.

Pewne dziedziny życia portowego Gdyni—wskutek braku fachowców Polaków—zatrudniają cudzoziemców. Brak tych fachowców — daje się tem żywiej odczuwać, że życie gdyńskie wzrasta w nie-współmiernie szybkim tempie — a niema w Polsce odpowiednio zorganizowanych studiów, które mogłyby zapewnić dopływ młodych polskich sił do pracy w poszczególnych dziedzinach pracy portu gdyńskiego.

Kwalifikacje, wymieniane w poszczególnych listach, mają charakter ogólnego przygotowania handlowego i dlatego nie odpowiadają potrzebom gdyńskim, gdzie, obok wiadomości ogólnych, potrzebna jest specjalizacja w tej czy innej dziedzinie morskiej.