

SZKWAŁ



ROK IV
WRZESIEŃ

NR. 9
1936 R.

KRONIKA MIESIĘCZNA

Echa żałobne. Z powodu wielkiej straty, jaka dotknęła Ligę Morską i Kolonjalną, przez tragiczną śmierć jej prezesa ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicza-Dreszera do Zarządu Głównego L.M.K. wpłynęło kilkaset depezb kondolencyjnych.

Wśród otrzymanych kondolencyj znajduje się pismo odręczne Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, gen. dyw. E. Śmigłego-Rydza, Wice-Premjera E. Kwiatkowskiego.

W imieniu marynarki wojennej kondolencje złożył Dowódca Floty kontr-admirał J. Unrug. Poza te depeze kondolencyjne nadeszła: Ignacy Paderewski, prezydent m. st. Warszawy St. Starzyński, w imieniu Min. Przem. i Handlu podsekretarz stanu F. Doleżał, Dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. — L. Możdżeńki, Prezes P. K. O., H. Gruber, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni inż. St. Łęgowski, Dyrektor Państw. Instytutu Eksportowego L. Turski, Morski Instytut Rybacki, Centr. Zw. Przemysłu Polskiego, Federacja Zrzeszeń Przedstawicieli Handlowych R.P., Izba Polsko-Brazylijska, Kompania Handlu Zamorskiego, Polska Agencja Agrarna, Polskie Tow. Handlu Kompensacyjnego, Polsko-Amerykańska Izba Handlowa, Polsko-Palestyńska I. H., Stow. Przedstawicieli Handl., Tow. Okrętowe Połówek Dalekomorskich „Mewa“, Zw. Armatorów Polskich, Zw. Izb. Rzemieślniczych R. P., Zw. Spółdzielni Roln. i Zarobk. Gosp. R. P. i wiele innych.

Wyrazami powszechnego żalu podzieliły się również z Ligą Morską i Kolonjalną liczne organizacje i stowarzyszenia społeczne, między niemi zaś: Zarząd Główny i Oddziały Prowincjonalne Akademickiego Związku Morskiego R. P., Automobilklub Polski, Federacja Polskich Zw. Obrońców Ojczyzny, Kolejowe Przystosowanie Wojskowe, Liga Drogowa, L. O. P. P., Organizacja Młodzieży Narodowej, Organizacja Młodzieży Pracującej, Polski Czerwony Krzyż, Polski Związek Zachodni, Polski Zw. Żeglarski, Stow. „Rodziny Wojskowej“, światowy Zw. Polaków z Zagranicy, Zarząd Gł. i Sekcja Pisarzy-Marynistów, Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich, Yacht Klub R. P., Zw. Harcerstwa Polskiego, Zw. Inwalidów Wojennych, Związek Marynarzy Rezerwy R. P., Zw. Nauczycielstwa Polskiego, Zw. Ochołników Armji Polskiej, Zw. Ociemniałych Żołnierzy, Zw. Oficerów Rezerwy, Zw. Strzelecki, Żydowskie Bezpartyjne Zjednoczenie i wiele innych.

Na śmierć Generała żywo zareagowali również Polacy w Gdańsku. Liga Morska i Kolon-

trzymała depeze, m. in. również od Komisarza Gen. R. P. K. Papéeo, od Oddziału Gdańskiego L. M. K., od Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki, Zw. Studentów Techniki Okrętowej „Korab“ i t. d.

Komendanci i załogi statków polskich, będących wówczas w rejsach — również nadesłali depeze kondolencyjne.

Organizacje z zagranicy: Ligue Maritime Belge (Belgijska Liga Morska), Liga Nawala Romana (Rumuńska Liga Morska), Poselstwo R. P. w Brazyliji, konsul R. P. w Liberji, dr. Sajaus, Liga Przyjaciół Morza Polskiego w Czechosłowacji (Karwina) wraz z Kółkiem Samokształcenia połączonych Kół Macierzy w Karwinie.

*

Uroczyste nabożeństwo żałobne za spokój duszy ś. p. gen. dyw. G. Orlicza-Dreszera. Dnia 28 lipca z inicjatywy Zarządu Głównego L. M. K. odbyło się w kościele garnizonowym w Warszawie uroczyste nabożeństwo za spokój duszy gen. G. Orlicza-Dreszera, Prezesa Zarządu Głównego L. M. K.

W świątyni — obok bliższej i dalszej Rodziny zmarłego — zgromadziło się szereg osobistości ze sfer oficjalnych, generalicja i korpus oficerski, poczty sztandarowe Federacji Polskich Związków Obrońców Ojczyzny, wszystkich oddziałów stołecznych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, dalej Poczтового i Kolejowego Przystosowania Wojskowego, Związku Strzeleckiego i innych organizacji i stowarzyszeń.

Stypendja na studia kolonjalne im. gen. Orlicza-Dreszera. Dla uczczenia Wielkiego Pioniera idel kolonjalnej w Polsce, Prezydium Zarządu Głównego L.M.K., uchwaliło dwa stypendja im. gen. Gustawa Orlicza-Dreszera, na rok szkolny 1936—37 dla Polaków, studjujących w szkołach kolonjalnych zagranicą.

Rezolucje w sprawie gdańskiej. Do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej wpłynęło przeszło 1000 rezolucyj w sprawie Gdańska. Rezolucje te uchwalone zostały na wielkich zebraniach manifestacyjnych, które odbyły się nie tylko we wszystkich większych miastach, ze stolicą na czele, lecz również w małych miastach i miasteczkach.

Nadsyłane uchwały zaopatrzone są pieczęciami i podpisami członków najrozmaitszych organizacji i zrzeszeń. Będą one zebrane i wydane w osobnej publikacji, aby mogły stanowić dokument woli i opinii społeczeństwa polskiego w stosunku do zagadnienia Gdańska.

Około 2000 uczestników w obozach nadmorskich L. M. K. na Helu. Przez cały sezon letni w o-

bozach Ligi Morskiej i Kolonjalnej przebywało na wypoczynku około 2000 osób. Liczba ta dowodzi popularności obozów L.M.K. w społeczeństwie. Nic dziwnego, obozy te dają możliwość taniego i przyjemnego pobytu nad morzem.

*

Akademicki Związek Morski nabył nowy jacht dalekomorski. Akademicki Związek Morski nabył ostatnio jacht „Jurand“. Jacht ten przeznaczony jest wyłącznie do podróży zagranicznych. Wiadomość nabycia nowego jachtu została powitana przez członków organizacji z wielką radością, bowiem dotychczasowy tabor żeglarski A. Z. M. nie mógł sprostać potrzebom wyszkoleniowym organizacji.

Tak więc w chwili obecnej A. Z. M. posiada następujące jachty pełnomorskie: „Jurand“, „Swarożyc“, „Szkwał“ i jacht zatokowy „Poświsł“.

*

Rejsy zagraniczne jachtów. Poza znanymi podróżami „Zawiszy Czarnego“ — rejsy zagraniczne odbyło jeszcze szereg jachtów.

Jacht Akademickiego Związku Morskiego „Wojewoda Pomorski“, po odbyciu rejsu do portów Finlandji i Estonji, odbył podróż z uczestnikami obozu A.Z.M. w Jastarni do portów Szwecji i Danji. Poza te jachty Ofic. Jacht Klubu: „Mohort“, „Temida I“, oraz „Junak“ jacht Jacht Klubu R. P., odbyły również szereg rejsów zagranicznych.

*

Jacht Akademickiego Związku Morskiego „Szkwał“ w rejsie zagranicznym. Jacht A. Z. M. „Szkwał“ odbył rejs szkolny z uczestnikami obozu morskiego A.Z.M. po Bałtyku, zawijając do portów Nöxe i Rönne.

*

Spuszczenie na wodę kontrtorpedowca „Grom“. W dniu 21 lipca r. b. w stoczni firmy White w mieście Cowes na wyspie Whight, odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę nowowbudowanego, polskiego kontrtorpedowca „Grom“. Na uroczystości tej byli obecni przedstawiciele ambasady i konsulatu generalnego R. P. w Londynie, przedstawiciele admiralicji brytyjskiej i władz miejscowych, oraz liczni reprezentanci kolonii polskiej w Anglii. Matką chrzestną kontrtorpedowca była p. Wanda Poznańska, żona konsula generalnego R. P. w Londynie. Z Warszawy na tę uroczystość przybyli: Szef Kier. Mar. Woj. Kontr-Admirał Jerzy Świrski i Ambasador Brytyjski w Warszawie sir Howard William Kennard.

Ta sama stocznia buduje również drugi kontrtorpedowiec „Blyskawica“.

SZKWAŁ

Nr. 9

WRZESIEŃ

1936

SYLWETKA GEN. ORLICZ - DRESZERA JAKO ŻOŁNIERZA

Mamy w dziejach Polski wiele pięknych postaci żołnierskich, mamy wiele przykładów bohaterstwa, dzisiaj w szeregu tych wszystkich, których życie jest piękną legendą, stanął generał dywizji Gustaw Orlicz - Dreszer.

Bo prawdziwie żołnierskie było jego życie i podobne do rycerskiej opowieści.

Wyszedł na wojnę, jako oficer rezerwy rosyjskiego pułku kawalerji. Na wieść, że gdzieś po przeciwnej stronie są oddziały polskie, idzie, jako gorący patriota służyć Polsce i za Polskę walczyć. Nie waha się, korzysta z okazji, że jest na wiadach, oddala się od patrolu, potem skacze do Nidy i jest już na drugim brzegu. Nie łatwa to jednak sprawa dostać się do swoich. Linja tyraljerska strzelców wita go ogniem karabinów. Jest przecież w rosyjskim mundurze. Szuka innej drogi. Trafia na ubezpieczenia rosyjskich dragonów. Dopędza ich i każe się prowadzić do dowódcy pułku. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności spotyka Piłsudskiego i po wylegitymowaniu się zostaje przyjęty do ułanów Beliny.

Nowa najpiękniejsza karta w księdze jego życia została otwarta. Zamknie się ona zbyt wcześnie, lecz jakżeż bogata w przeżycia, w chwili, gdy podniebnym tym razem szlakiem ciągnie Orlicz, aby spotkać „Piłsudskiego“, symbol Polski i znak naszej wolności na morzu.

Jako oficer ułanów Beliny wyróżnia się wyjątkową odwagą. Jest świetnym instruktorem. Jest wzorem cnót żołnierskich dla młodego, legionowego kawalerzysty. Z dowódcy plutonu szybko awansuje na dowódcę szwadronu i dywizjonu.

Po odmówieniu złożenia przysięgi w r. 1917 zostaje przez Niemców wywieziony do Wehrl. Woła go Niemcy nie zostawiać w kraju nawet za drutami Szczypiorna, czy Benjaminowa.

W roku 1918 formuje z dawnych Beliniaków pułk na nowo. Pułk ten pod nazwą I p. szwoleżerów, dzięki swemu dowódcy, zdobywa sławę jednego z najbardziej bojowych pułków polskiej kawalerji. Na rozkaz Piłsudskiego pułk jest przerzucany wszędzie tam, gdzie ma być przeprowadzana poważniejsza akcja, takim zaufaniem się on cieszył Naczelnego Wodza.

A początek sławy pułku to wspaniałe szarże pod Dołhobyczowem i Krystynopolem jeszcze w grudniu 1918 r., kiedy złożone przeważnie z rekrutów szwadrony, Orlicz osobiście prowadzi do boju.

W walkach o wolność Polski Orlicz - Dreszer, dzięki swym wartościom dowódczym, szybko wy-

suwa się naprzód. Koniec wojny zastaje go na czele wielkiej jednostki kawalerji.

Niema w czasie całej wojny wypadku, aby nie wykonał zleconego mu przez wyższe dowództwo zadania. Podwładni wierzą w niego, że zawsze ich poprowadzi do zwycięstwa. Ciężko ranny pod Malinem — nie pozwala odwiedzić się na tyły dopóki położenie nie wyjaśni się zupełnie na naszą korzyść.

Po wojnie jego żywy umysł i zdolności wynoszą go na najwyższe szczeble kariery wojskowej. Temperament, który przez długie lata wojny znajdował ujście w służbie kawaleryjskiej, zwraca zainteresowania generała do nowej broni, do szerszych horyzontów, do większej szybkości i większego ryzyka. Ta broń, to lotnictwo. Jest wielkim znawcą w tej dziedzinie służby wojskowej. Nie uznaje innego środka komunikacji, jak samolot.

Pociąga go nowy żywioł — powietrze — jak ongiś ciągnęła woda, bo przecież dwa razy w czasie wojny, raz pod Nowym Korczynem, drugi raz w Wilnie, odcięty od mostu, przebywa wplaw Wisię i Wilję na czele garstki ludzi.

W życiu osobistym był generał Dreszer spartaninem. Najprostsza kwatera, czy też najprostszy posiłek wystarczał mu w zupełności. Wymagający od innych — stawiał duże wymagania i sobie. Wytrzymałością fizyczną wprawiał w podziw tych, którzy mu towarzyszyli, czy to w czasie ćwiczeń, czy choćby długodystansowych rejdów konnych, których był wielkim zwolennikiem.

Stosunek do podwładnych cechowała surowość, ale i wielka przyjaźń i jednakowy sposób traktowania wszystkich. Najmłodszy oficer mógł zawsze z pełnym zaufaniem odnieść się do generała. Cieszył się wyjątkową miłością podwładnych.

Odwaga cywilna we wszystkich wystąpieniach to jeszcze jeden piękny rys charakteru generała, a wierność i przywiązanie do Wielkiego Marszałka znajduje swój wyraz w przemówieniu w listopadzie 1925 r., gdy oddaje Mu do dyspozycji „nasze wierne szable“.

I taki człowiek z nieubłaganego wyroku musiał odejść od nas w pełni sił i energii.

Zrobił jednak w swym życiu dużo: był wcieleniem rycerskich cnót, symbolem prawości.

Będzie wzorem dla przyszłych żołnierskich pokoleń.

L. Strz.

GEN. ORLICZ - DRESZER A MŁODZIEŻ

W nieprzerwanym rozkwicie Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Polsce pod przewodnictwem ś. p. gen. Orlicz - Dreszera i w związku z tem coraz szerszem przepojeniem całego społeczeństwa ideą morską i kolonjalną, specjalne miejsce zajmuje praca wśród młodzieży.

Od podstaw postanowił gen. Orlicz-Dreszer, pionier polskiej idei morskiej, rozpocząć przebudowę psychiki polskiej, sięgając przede wszystkim do najszerszych warstw młodzieży. Rozumiał bowiem, że te niezliczone korzyści, jakie daje posiadanie dostępu do morza, będą mogły być wykorzystywane dopiero przez dorastające w Polsce nowe pokolenia, wychowane w atmosferze wolności i właściwie pojętej ekspansji i współzawodnictwa z innymi narodami świata.

Stale powtarzane i z wielką wiarą wpajane przekonanie, że świat nie może być zbyt duży dla Polaków, o ile mają być narodem wielkim i państwem o znaczeniu mocarstwowym, — najwdzięczniejszy grunt i odzew znajdowało w młodym pokoleniu.

Sięgnięcie do terenu młodzieży z tak podniosłymi hasłami w bardzo krótkim przeciągu czasu pozwoliło zorganizować około 200.000 młodzieży szkolnej w przeszło 2000 Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, rozsianych na terenie całego kraju i szeregi te w ideologii morskiej wychowywać.

Również Związek Harcerstwa Polskiego przez rozbudowę harcerskich drużyn żeglarskich objął znaczne zastępy młodzieży pracą dla idei morskiej.

Na terenie akademickim — powstał Akademicki Związek Morski, który za cel postawił sobie realizację ideologii Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz jak najściślejszą z tą organizacją współpracę.

W młodzieży akademickiej widział ś. p. gen. Orlicz-Dreszer ten zastęp ludzi, którzy w niedalekiej przyszłości, w praktycznym życiu, będą realizowali te przemiany, jakie są konieczne do pełnego wyzyskania dobrodziejstw posiadania dostępu do morza. W przemówieniach swoich do młodzieży przedstawiał ś. p. gen. Dreszer niedostatek i nędzę dzisiejszą, oraz wyzysk, jakiemu podlegali emigrujący Polacy, rozsiani po świecie, co było możliwe w okresie, kiedy naród polski nie posiadał własnej państwowości — wskazując na konieczność właściwego zorga-

nizowania życia i podjęcia takiej pracy, jakoby posiadanie okna na świat, oraz miliony rodaków, rozsianych po świecie, przeistoczyła w korzyści i bogactwo, które są przywilejem narodów morskich. Uczył młodzież patriotyzmu gospodarczego. W swoich, wielką wiarą, tchnących przemówieniach, zagrzewał do pracy i porywał młodzież. Zdradzał niecierpliwość w stosunku do osiągnięć obecnych, a tego ogromu zadań i pracy, które są do wykonania.

Uczył widzieć naród polski współzawodniczący ze wszystkimi cywilizowanymi narodami świata. Pragnął wykazać światu i społeczeństwu własnemu, że dorównuje ono pod każdym względem i we wszystkich dziedzinach innym narodom. Wytwarzał wiarę we własne możliwości i pragnął widzieć zastępy naśladowców. Wyławiał ludzi młodych i dzielnych i zachęcał ich do pracy na wielką skalę.

Działalnością swoją, oraz troską ogarniał wychodźstwo nasze. Ułatwiał, w drodze fundowania specjalnych stypendjów, przyjazd młodzieży z wychodźstwa do kraju i tą drogą szedł do podnoszenia kulturalnego i materialnego rodaków.

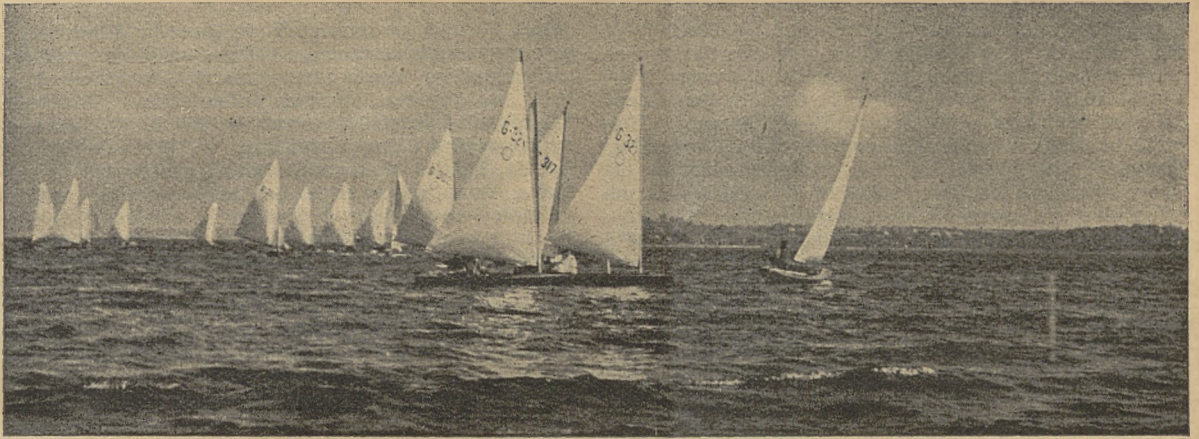
W akcji swojej nad realizacją wytkniętych ideałów nawiązał kontakt z wyższymi uczelniami i poprzez profesorów oddziaływał na młodzież w kierunku pogłębiania studjów nad zagadnieniami polskiego handlu zamorskiego, w której to dziedzinie widział i słusznie, wielkie niedomagania.

Niema takiej organizacji młodzieżowej, której nie udzielałby swego poparcia i nie zagrzewał do usilnej pracy nad realizacją idei morskiej i kolonjalnej.

A specjalną opiekę roztaczał nad harcerskimi drużynami żeglarskimi, Kołami Szkolnymi L. M. K. i Akad. Związkiem Morskim, skupiającymi się w Wydziale Wychowania Morskiego Młodzieży L. M. K., oraz nad organizacjami młodzieży polskiej z wychodźstwa.

Był specjalnie bliski młodzieży, bo umiał przemawiać gorąco do serca, bo sam był wiecznie młody zapałem i wiarą w to, cokolwiek czynił.

Pamięć po generale Orlicz-Dreszerze żyć będzie wiecznie, a duch Jego zagrzewać będzie do wytężonej pracy.



Fot. O. Jabłoński

Olimpijki podczas regat

JAK BYŁO NA OLIMPIADZIE KILONSKIEJ

Po przybyciu do Kilonji uderzeni zostajemy przede wszystkim powodzią flag kolorowych, w której miasto całe dosłownie tonie. Wszędzie panuje świąteczno-olimpijski nastrój. Na odbytej w przeddzień otwarcia Igrzysk konferencji prasowej, gospodarze zapoznają nas ze szczegółami—podziwu godnej organizacji regat. Statkami wywożą nas na redę w celu pokazania tras przyszłych biegów olimpijskich i wyjaśnienia zasad, które obowiązywać będą przy każdorazowym obiorze trasy. Oglądamy wszystkie trzy pola walk. Na dwu z nich, położonych w obrębie t. zw. redy wewnętrznej (osłoniętej), odbywać się mają regaty jolek olimpijskich, zaś na trzecim, znajdującym się w otwartej części zatoki, nawprost potężnego pomnika poległych marynarzy niemieckich w Labö, przeprowadzone mają być zawody dla wszystkich pozostałych trzech kategorii jachtów. W środku każdego z tych terenów spoczywają na kotwicach statki startowo-docelowe, zaś wokół rozstawione są boje. Zależnie od kierunku wiatru i klasy jachtów, w rachubę będą wchodziły te lub inne trasy, a zatem konkurencje podług zgóry ustalonego planu. Bezpośrednio przed startem, będą każdego dnia obierane właściwe dla danego kierunku wiatru, numery tras. Przy tym obiorze decydować ma zasada, że start i metę jachty mijać muszą pod wiatr, nadto mniej więcej 50% każdej trasy bieć musi możliwie wprost pod wiatr, tak, by jachty pokonać ją mogły tylko przez krzyżowanie.

Po uzyskaniu cennych tych informacji, udajemy się do portu olimpijskiego. W rogu jednego z dwu basenów oglądamy urządzenia do sprawdzania pomiarów i wagi jachtów. Prace pomiarowe właśnie dobiegają końca. Przekroczeń granicznych wymiarów komisja olimpijska nie stwierdziła, nawet i w naszym jachcie. Po szeregu operacji, dokonanych w ostatniej chwili przed wysyłką na Olimpijadę, naszej „Danucie” udało się na szczęście (jak jednak potem zobaczymy na nieszczęście) także zmieścić się w ciasnych ramach przepisów I.Y.R.U. Były to ciężkie operacje, bo z kilu trzeba było wyjąć około 200 kg ołowiu, a nadto jeszcze zaokrąglić musiano stewę przednią i zmniejszyć w ten sposób długość pomiarowej linii wodnej. O tem, czy po takich operacjach jacht może być zdolny jeszcze do wytrzymania podobnie silnej konkurencji — okaże się dopiero potem. Narazie ekipa nasza cieszy się, że może do regat stawać. Zkolei oglądać pozycymany jachty. Uderza nas przede wszystkim różnorodność barw i sposobów odrobienia, podczas gdy wymiary i formy są naogół bardzo do siebie zbliżone. Silnie wyodrębniają się tylko konstrukcje włoskie. Ich „szóstka” „Esperia” jest stanowczo kró-

tsza od innych i bardziej płaska. W grupie „ósemek” powszechną uwagę zwracają szwedzki „Ilderim” i włoska „Italia”, „Ilderim” to najnowsza konstrukcja Tore Holma, który osobiście poprowadzi ją w szranki olimpijskie. Utrzymana w czarnym, fascystowskim, kolorze, „Italia” wyodrębnia się tem od innych, że posiada nieco bardziej rozbudowaną część nadwodną, co zresztą nie ujmuje bynajmniej jej smukłości. O ile o „Ilderimie” mówią powszechnie, iż walory swoje ujawnia dopiero przy ciężkiej pogodzie, o tyle „Italję” określa się jako jacht dostosowany przede wszystkim do wiatrów słabych, jakie zresztą przeważają na morzu Śródziemnym. Poza „Ilderimem” tegoroczną konstrukcją jest jeszcze tylko francuska „E. A. II”, reszta zaś pochodzi z lat ubiegłych do 1929 włącznie. Charakterystyczną jest rzeczą, że prawie wszystkie występujące narody w tej klasie, startować będą na rodzimych konstrukcjach. Wyjątek stanowi tu tylko Argentyna, której „Matrero II” został skonstruowany w Niemczech, oraz Danja, startująca na jachcie konstrukcji Norwega Ankra.

Od „ósemek” przenosimy się do najbardziej atrakcyjnej grupy jachtów i najbardziej zasadniczej z punktu widzenia toczącego się w regatach klasowych współzawodnictwa konstruktorów, t. j. do „szóstek”. Jest ich aż 12 plus parę rezerwowych. Spoczywają obok siebie, ocumowane dziobami do pomostu, tworząc przepiękną gamę barw. Są wszystkie wydelikacowane do najwyższych granic, — prawdziwe arcydzieła. Szczególnie imponująco prezentuje się amerykańska „Mystery”. Każdy szczegół jej takelunku stanowi wyraz doskonałości i... bogactwa. Jest powszechną faworytką. Pogromy, dokonane ostatnio przez Amerykę nad europejskimi szóstkami, każą wszystkim przypuszczać, iż i w Olimpijadzie laury tę właśnie łódź ozdobią. Wprawdzie zwycięstwa odnosił jacht inny, a mianowicie „Indian Scout”, a nadto uderza wszystkich, że „Mystery” jest tu najbardziej leciwą panną, bo urodziła się aż w r. 1927, podczas gdy wszystkie inne szóstki tryskają pierwszą młodością, posiadając najwyżej 1 rok żywota, lecz któż śmie przypuszczać, że „Mystery” nie jest najlepszym jachtem amerykańskim, a zatem jeszcze lepszym, niż sławny już „Indian Scout”.

Obok „Mystery” spoczywa nasza „Danuta”. Jakżeż skromnie wygląda w tem pysznym sąsiedztwie. Dalej stoją angielska „Lalage”. Jej ciemno granatowa barwa burt z białym, naturalnego koloru drzewa pokładem, (jedynie tego rodzaju tradycyjne wykończenie), sprawiają wrażenie szczególnie wysubtelnionej dystynkcji. Z dalszych łodzi uwagę przy-

ciągają norweska „Lully” i niemiecka „Gustel V” — obie białe, obie typowane na przyszłe zwycięzynie. „Lully”, jest zbudowana wg projektu sławnego konstruktora Bjarne Aasa (Norweg), a nadto sternikiem jej jest wielokrotny mistrz olimpijski Konow. „Gustel” nie ujawniała jeszcze nigdzie swych watorów, wszyscy jednak twierdzą, że jest znacznie lepszą od dotychczasowej czołowej szóstki niemieckiej „Irmii V”, której niedawno udało się dobrze wytrzymać konkurencję z groźnym amerykańczakiem „Indian Scout”, oraz pokonać „Lully”. Jeśli chodzi o nazwiska konstruktorów, to większość kandydatek do laurów olimpijskich pochodzi z reisbretów skandynawskich konstruktorów Bjarne Aasa, Tore Holma, względnie Ankra. Na rodzimych konstrukcjach poza skandynawami startują także Anglicy, Niemcy, Francuzi i Włosi. Zaś narody mniejsze i wyjątkowo także Ameryka posiadają łodzie konstrukcji jednego z trzech wyżej wymienionych skandynawów.

Z kolei oglądamy grupę jachtów monotypowych „Star”, o których można powiedzieć tylko tyle, że różniły się pomiędzy sobą ubarwieniem i starannością utrzymania, gdy pozatem są prawie całkowicie identyczne. Zaś przed wyjściem z portu rzucamy jeszcze okiem na przytulone do siebie rzędy mahoniowych jolek olimpijskich. Z przyjemnością dowiadujemy się, że przy rozlosowywaniu Polsce przypadła jolka, nazywająca się „Magdeburg”, znakowana Nr. 321.

Pierwsze dni regat.

Walka o zaszczytne medale olimpijskie rozpoczynając się musiała na silnie zrefowanych żaglach, gdyż dnia tego wiał ostry, dochodzący do 6 stopni B. Súdwest. Nawet najszywniejsze z pośród wszystkich jachty, mianowicie „szóstki”, musiały dnia tego wziąć refy i tylko włoska „Esperia” uczyniło pod tym względem całkiem nieuzasadniony wy-



Fot. O. Jabłoński

Polski jacht «Danuta»

jątek. Korzystny ten dzień dla jachtów silnowiatrowych wysunął na czoło w klasie 8-m-R szwedzkiego „Ilderima”, w klasie szóstek także szwedzka „May be”, w klasie „Starów” niemiecką „Vannsee”. W jolkach triumf świętował Anglik Scott. Jak zgóry przewidywaliśmy i pisaliśmy w „Szkwale” (patrz Nr. 8), Polska ulokowała się na „zaszczytnych” tyłach. „Danuta” przybyła do mety ostatnia, zaś na jolkach Jensz osiąga z trudem 18 miejsce (na 25). W dniu tym zarysowała się już wyraźnie elita żeglarska w klasie jolek z Anglią, Holandją, Niemcami i Chile na czele, a także odczuć się dały odrazu ujemne skutki przyjętego systemu punktacji w klasach jachtów regatowych. Najznakomitszy dotąd żeglarz, a mianowicie Konow, został wskutek protestu szwedzkiego z regat wyeliminowany, tracąc tem samym niemal całkowicie szanse zwycięstwa. Sensacją było, że oba groźne jachty klasowe amerykańskie uplasowały się nie w czołowej grupie, lecz raczej na szarym końcu.

Drugi dzień, odbywający się przy podobnej, acz nieco lżejszej pogodzie, dał rezultaty bardzo podobne do pierwszego. Aczkolwiek w obu klasowych grupach czołowe miejsca zdobywają Norwegowie, to jednak czołowe grupy tworzą prawie ten sam skład i przeto szanse Szwedów są nadal mocne. W „Starach” sukces odnosi Szwedzi, a w „Olimpijkach” Holender! Polska w szóstkach znów na tyłach, zaś w „Olimpijkach” o dziwo — Jensz zajmuje aż 3 miejsce. Dowiadujemy się, że to udało się mu szczęśliwie dzięki temu, że czołowi zawodnicy wdali się w walkę pomiędzy sobą, wskutek której można było niepostrzeżenie przedostać się na czoło roju jolkarskiego, zdobywając tak wysokie miejsce. Radziemy mu wszyscy, aby na przyszłość podobnie starał się nie wdawać w walkę o nawietrność, której arkana są mu obce, zadawalając się żegluga bezpośrednią, obliczoną na wyłapywanie podobnych do dzisiejszej okazji. Niestety, jednak okazało się, że był to jedyny tylko i naprawdę przypadkowy sukces, bowiem dnie następne przynoszą 20, 13, i wreszcie znów 19 miejsce. Zdenerwowane temi wynikami kierownictwo ekipy, popełnia dalszy zasadniczy błąd, zmieniając na 6 dzień regat zawodnika. Pomimo wszelkich braków Jensza, był on jednak przy eliminacji olimpijskiej uznany za lepszego od rezerwowego zawodnika Dzieciola, a nadto przecież w ciągu 5 dni żeglowania olimpijskiego, dużo rzeczy się nauczył. Skutki tego błędu dają się odrazu dotkliwie odczuć. Jolka polska, prowadzona w 6 dniu przez Dzieciola, spada jeszcze niżej, bo aż na miejsce 23, a w 7 dniu podciąga się nie wiele wyżej, bo tylko na miejsce 20.

Począwszy od trzeciego dnia regat, pogoda zaczyna słabnąć i do głosu w grupie jachtów rasowych dochodzić poczynają coraz bardziej jachty t. zw. słabowiatrowe. Są niemi w „szóstkach” szwajcarska „Ylliam III”, a w ósemkach niemiecka „Germania III” i włoska „Italia”. Wskutek tego przegrupowania następuje całkowite zdezorientowanie opinii co do narodowości przyszłych zwycięzców — przytem rozpoczyna się, obok walki na redzie, także uparta walka o punkty przy zielonym stoliku sędziowskim. Powstaje istna powódź rzadkich zwykłe przy regatach protestów. Mało tego — ujawniać się poczyną wyraźna tendencja do wzajemnego wykluczania się z regat przez rozmyślnie powodowanie zderzeń i t. p. W odwróconej całkowicie hierarchji punktacji jedynie my tylko zajmujemy niezmiennie zagwarantowane na stałe miejsce ostatnie, nadto osłodzone w trzecim dniu regat wykluczeniem za faulą, popełnionego w najordynarniejszy sposób na starcie. Podczas gdy wszystkie jachty startują prawie bez wyjątku z prawego halsu, jako uprzywilejowanego prawem drogi, naszym dzielnym żeglarzom zechciało się w dniu tym

spróbować startu z halsu lewego, gdy zaś okazało się, że jest to niemożliwe, bowiem całą linię startową zajęły jachty prawohalsowe, z drogi nasi nie ustąpili, doprowadzając do zderzenia się z jachtem holenderskim. Charakterystyczną jest przytem rzecz, że inne jachty w razie popełnienia podobnie oczywistego faula, zwykle ustępowały z pola walki same, natomiast nasza „Danuta“ kontynuowała bieg w błogiej nadziei, że może będzie to jej darowane.

Jeśli natomiast chodzi o jolki, to po paru pierwszych dniach wszystkim było już jasne, że wymieniona na wstępie grupa żeglarzy stanowi odrębną dla siebie klasę, i że medale olimpijskie wśród niej tylko mogą być podzielone. Podobnie wyraźnie utrzymywała się u góry czołowa grupa w „Starach“ z Niemcami, Szwecją i Holandją na czele.

Końcowe dni regat.

Wraz ze zbliżaniem się ku końcowi rozgrywek żeglarskich, coraz wyraźniej zarysowywać się począły sylwety zwycięzców w klasach jol i „Starów“! W olimpijkach Holender Kagehelland okazał się bezkonkurencyjnym fenomenem. Niezależnie od pogody, od sytuacji, w której znalazł się na starcie, zawsze był w stanie wydostać się na czoło, rozwijając po mistrzowsku zarówno stronę taktyczną, jak i techniczną żeglowania i zajmując stale pierwsze, względnie jedno z pierwszych miejsc, przyczem nie popełnia ani jednego faula, dochodząc do końca rozgrywek całkowicie czystym. Wszyscy bez wyjątku podziwiają ten wysmienity, bijący wszystkie inne na głowę, talent. Dowiadujemy się, że jest równocześnie bardzo dobrym bokserem, dzięki czemu zapewne może być niez mordowanym w swej arcypracyjnej pracy wybalansowywania łodzi. O drugie miejsce toczy się w końcowych dniach walka pomiędzy dwoma, nie mniejszymi talentami, Anglikiem Scottem i Niemcem Krogmannem. Naogół Anglik posiada przewagę, lecz w ostatnim dniu zawodów ma on wyraźnego pecha.

Podczas wyprzedzania swego konkurenta niemieckiego, zostaje zmuszony przez inne łodzie do nieprzełipsowego potrącenia Niemca. Nie czekając na orzeczenie sędziowskie, natychmiast podnosi banderę na znak wycofania się z dalszego udziału w regatach. W ten sposób srebrny medal znalazł się w ręku niemieckiem, zaś brązowy przypadł Anglikowi, który pomimo zera punktów, uzyskanego w dniu ostatnim, miał jeszcze o jeden punkt więcej od następującego po nim Chilijczyka.

W „Starach“, dzięki złamaniu się masztu w jednym z dni najgroźniejszego z konkurentów, Holen-



Fot. O. Jabłoński

Port olimpijski



Fot. O. Jabłoński

Zwycięzca w 6 m-R - «Lalage»

dra, w przedostatnim dniu regat było już pewne, że medal złoty przypadnie Niemcowi, Dr. Bischoff'owi, który rzeczywiście górował bezapelacyjnie nad resztą zawodników. Przy tej okazji warto wspomnieć, że technika żeglowania na „Starach“ jest nawskroś specjalną, wymagającą bardzo ścisłej specjalizacji. Jest to bowiem jachcik, przy którym jednak olbrzymią rolę gra jeszcze rozmieszczenie żywego balastu, dzięki czemu załoga żeglować musi niemal całkowicie poza burtą jachtu.

O ile łatwą się okazała eliminacja zwycięzców w klasach monotypowych, o tyle opornie postępowało to przy jachtach rasowych. Przyjęty dla eliminacji system punktacji, zawiódł tu na całej linii. Gdy po zmianie pogody zmieniać się począły z dnia na dzień szanse zwycięzców — uprzywilejowani w punktacji z dni pierwszych zaczęli mniej troszczyć się o zajmowanie miejsc najwyższych, zwracając raczej uwagę na to, by najgroźniejsi w danym dniu przeciwnicy nie uzyskali punktacji wyższej od nich. Stąd powstawały ustawicznie indywidualne pojedynki, i co gorsza, stałe odwoływanie się do gremjum sędziowskiego. Ponieważ trudne do zbadania sytuacje nie mogły być rozstrzygane przez arbitrow natychmiast po regatach, przeto wyniki regat ukazywać się począły z parudniowymi opóźnieniami. Szczególnie charakterystycznymi były dwie grupy protestów. Pierwsza z nich dotyczyła ósemek. W dniu 9 sierpnia wynikała mianowicie sytuacja, w której do boji, przy której zachodziła zmiana kursu ze spinakerowego na bajdewindowy, doszło równocześnie aż 7 jachtów. W powstałym tu tłoku doszło do wzajemnych zderzeń i całej powodzi protestów. Gremjum sędziowskie, nie mogąc sprawy tej zbadać dokładnie, uciec się musiało do pomocy filmu, który szczęśliwym zbiegiem okoliczności nakręcony był właśnie z balonu zawieszzonego w niedalekiej odległości od owej boji. W wyniku badań tych

wyeliminowano z biegu tego post faktum szereg jachtów, a w tej liczbie i powszechnego faworyta o największej ilości miejsc pierwszych — jacht szwedzki „Ilderim“, który dzięki temu orzeczeniu spadł z miejsca pierwszego aż na czwarte, oddając medal złoty w ręce „Italji“, którą przecież bił wielokrotnie, a raz nawet w sposób szczególnie kunsztowny, bo tuż przed samą metą.

Druga grupa protestów dotyczyła „szóstek“. W klasie tej, po zakończeniu regat, największą i równą ilość punktów posiadały aż trzy jachty, mianowicie: angielski, norweski (pomimo wyeliminowania w jednym dniu) i szwajcarski. W myśl regulaminu podział medali musiał tu nastąpić na podstawie dodatkowych biegów. Jednak do tego nie doszło, bowiem przedtem jeszcze zgłoszony został przez Włochów protest, kwestionujący amatorstwo sternika jachtu szwajcarskiego. Po długich dochodzeniach sprawa została przesądzona negatywnie dla Szwajcarów, tem samym jacht ten został zdyskwalifikowany we wszystkich odbytych biegach, a cała tabela punktacji musiała ulec zmianie. Wynikła prztem druga nader drażliwa kwestja, mianowicie, czy zdyskwalifikowany jacht szwajcarski uważać należy za pokonywany każdego dnia regat przez wszystkie inne, doliczając za to wszystkim po 1 punkcie, czy też uważać go za niebiorący udziału w Olimpijdzie. Stanowiło to zasadniczą różnicę dla procesu typowania zwycięzcy, gdyż z pozostałych 2 kandydatów do pierwszej nagrody jeden brał udział we wszystkich dniach regat, zaś drugi raz był wyeliminowany i przeto otrzymywał o 1 punkt mniejszy dodatek, wynikający z dyskwalifikacji Szwajcara, niż pierwszy. Po długich obradach sądu na ten temat, przyjętą została zasada, w danym wypadku korzystniejsza dla Anglików, niż dla Norwegów, i medal złoty przypadł w udziale Anglii, która nb. ani razu w ciągu 7 dni regat nie była na mecie pierwszą.

Olimpijskie sensacyjki.

Jak zaznaczyliśmy na wstępie, powszechne zdziwienie budziły niki rezultaty sławetnych Amerykanów. Gdy sprawą tą zainteresowaliśmy się bliżej, dowiedzieliśmy się o rzeczach, rzucających ciekawo światło zarówno na stosunki amerykańskie, jak i wogóle na t. zw. żeglarstwo regatowe. Gdy wszyscy dopytywaliśmy się, dlaczego Amerykanie nie przysłali na Olimpijadę swej najlepszej jednostki, mianowicie, sławnego pogromcę jachtów europejskich, „Indian Scout“, względnie innych nie mniej dobrych jachtów,—obsyłając Olimpijadę przestarzałą już „Mystery“ ze źródeł amerykańskich informowano nas, że nastąpiło to dlatego, że nie będąc w stanie doprowadzić u siebie do powszechnej eliminacji przedolimpijskiej wśród wszystkich swych jachtów osobno, eliminowano najlepsze na Atlantyku i Pacyfiku, przyczem pomiędzy prowincjami zachodniej Ameryki i wschodniej stanąć miała rzekomo ugoda, w myśl której „Wschód“ miał obsłać wszystkie europejskie regaty tego rodzaju poza Olimpijadą, zaś Olimpijada przypadła w udziale stanom zachodnim (Kalifornja), na tle których „Mystery“ była wciąż jeszcze niezachodzącą gwiazdą. Nieco inaczej sprawę tę oświetlali inni. Jeden z Anglików twierdził naprzykład, że chodzi tu wprost o patryjotyzm regionalny kierownika ekipy amerykańskiej, pochodzącego z Kalifornji, nadto zwracał uwagę, że poza tem Ameryka zachodnia posiada gorsze jachty, od wschodniej, tak, że istnieją wybitne różnice w umiejętnościach żeglarskich obu tych części Stanów Zjedn. Ameryki Pn. Przy tej okazji rozmówca napomknął mi, że znajdującą się na Olimpijdzie ekipa amerykańska rekrutuje się prawie wyłącznie z osób wyjątkowo ustosunkowa-

nych w Ameryce, a zatem przypuszczać można, że zaszedł tu wypadek protekcjonizmu.

Inną znów sprawą było wyjątkowo swobodne zachowanie się na Olimpijdzie ekipy włoskiej, która wskutek tego była szczególnie nielubiana przez wszystkie inne narody, z wyjątkiem gospodarzy, którzy ze szczególną uprzejmością odnosili się do przedstawicieli państwa faszystowskiego, manifestując w ten sposób niedwuznacznie swoje polityczne sympatje w tym kierunku.

O tem, że ekipa nasza wyjechała na Olimpijadę żeglarską bez najmniejszych szans zwycięstwa, wiedzieliśmy dobrze zgóry, dając temu wyraz na łamach naszego pisma (patrz Szkwał, Nr. 8). Do jakiego jednak stopnia wykazywała ona brak przygotowania i do jakich opłakanych skutków doprowadziła swemi wystąpieniami, przekonać się można było tylko na miejscu.

Dzień po dniu następujące klęski naszej „Danuty“, w których czasem dochodziło do tego, że jacht przychodził o 5 do 8 minut za przedostatnim, budziły u widzów pogardliwo-wesołe nastroje. Tak, jak twierdziliśmy — okazało się przedewszystkiem, że jacht absolutnie nie nadaje się do tego rodzaju konkurencji. Po wyjęciu zeń sporej części obciążenia w kilu, był przedewszystkiem za miękki, wykładając się przy bocznych wiatrach o wiele więcej od innych. Podczas gdy przy słabych wiatrach feler ten nie był specjalnie dotkliwy, przy wiatrach silniejszych stanowił bardzo poważną przeszkodę. Wszyscy bez wyjątku znawcy, patrząc na ten jacht, kiwali głowami, wyrażając zdumienie, że mogliśmy go oddać do budowy stoczni, nieposiadającej pod tym względem doświadczenia. Chcąc jako tako ratować opinię, starałem się wszędzie przekonywać, że na eksperymencie ten pozwoliliśmy sobie celowo, chcąc umożliwić rodzimej stoczni wyspecjalizowanie się w tej dziedzinie budowy, było to, oczywiście, nie ścisłe, bowiem trudno jest przecież gdańską stocznnię Kropp'a podciągać pod pojęcie warsztatu polskiego. Zauważyć tu poza tem należy, że sposób wykonania naszej „Danuty“ odbijał swą prymitywnością od innych. Podczas gdy wszystkie niemal szóstki budowane są obecnie beznitowym systemem, przez klejenie, podobnie jak jest ze szwejsowaniem przy żelazie — naszą „Danutę“ wykonano w sposób zwykły, t. j. przez nitowanie klepek z owrężami.

Zaznaczyć tu jeszcze należy, że nasza „Danuta“ była na całej Olimpijdzie jedynym jachtem klasowym, stanowiącym własność klubu, a nie prywatną.

Lecz nietylko sam jacht był przyczyną niepowodzeń i litości, którą dla kraju naszego budziła. W niemniejszej mierze przyczyniały się do tego także i kwalifikacje naszych „dzielnych“ żeglarzy, jak również i nieodpowiedzialność kierownictwa. Wskutek wspomnianej rozgrywki, prowadzonej pomiędzy czołowymi zawodnikami o różnice punktów — okazało się do wysunięcia się na czoło, nawet i na takim jachcie było aż nadto. Na to jednak trzeba było mieć dostateczną znajomość zarówno arkanów taktycznych, jak i technicznych. Tymczasem nasza załoga nie zawsze nawet potrafiła postawić należycie lekkie żagle. Widziałem parę razy, jak długie minuty mijały zanim udało się im uporać ze spinakrem, który zresztą nigdy nie stał w sposób całkowicie prawidłowy. Nadto jeszcze odczuwały się braki niektórych wymiennych żagli, o istnieniu których i potrzebie posiadania kierownictwo dowiedziało się dopiero w trakcie regat.

Wszystko zaś to działo się na oczach całego świata, w gronie szczególnie czułem na to, co się nazywa patałaszeniem w dziedzinie organizacji i umiejętności morskich.

Olgierd Jabłoński

ZESTAWIENIE OFICJALNYCH WYNIKÓW Z ŻEGLARSKICH REGAT OLIMPIJSKICH, ODBYTYCH W CZASIE OD 4 DO 10 SIERPNI 1936 R. W KILONJI

Klasa jachtów	Nr. Nr. kolejne	Medale olp.	Państwo	J a c h t			Nazwisko sternika	Ilość zdobytych punktów	Miejsce, zdobywane w poszczególnych biegach
				Nazwa	Konstruktor	Rok budowy			
8 - m - R	1	złoty	Italia	„Italia”	A Costaguta	1935	Reggio	55	2, 5, 7, 1, 3, 3, 2
	2	srebr.	Norwegia*)	„Silja”	J. Anker	1931	Dillew-Simonson	53	3, 1, 2, 6, 5, 4, 3
	3	bronz.	Niemcy *)	„Germania III”	Abeking & Rosmusen	1935	Howaldt	53	6, 9, 4, 4, 1, 1, 6
	4		Szwecja	„Ilderim”	Tore Holm	1936	Wallenberg	51	1, 3, 1, 3, 6, 0, 1
	5		Finlandja	„Churio”	Estlander	1929	Groenblom	37	
	6		Anglja	„Saskia”	Fife	1931	K. H. Preston	36	„0” oznacza
	7		Argentyna	„Matrero II”	Kröger	1935	Rodriguez	25	stracony bieg
	8		Danja	„An tra”	J. Anker	1930	Hansen	22	wskutek dys-
	9		Francja	„F. A II”	Despujols	1936	Arbaut	21	kwalifikacji
	10		U. S. A.	„Angelita”	Potter	1930	Churchill	20	
6 - m - R	1	złoty	Anglja	„Lolage”	Nicholson	1936	Boardman	67	3, 2, 6, 5, 3, 7, 2
	2	srebr.	Norwegja	„Lully II”	Bjarne Aos	1936	Konow	66	0, 1, 5, 3, 4, 1, 1
	3	bronz.	Szwecja	„Maybe”	Tore Holm	1936	Solen	62	
	4		Argenylina	„Wiking”	Bjarne Aos	1936	Christian	52	
	5		Italia	„Esperia”	Baglieto	1935	Oberti	50	
	6		Niemcy	„Gustel V”	Wilke	1936	Lubinus	49	
	7		Finlandja	„Lyn”	Tore Holm	1936	Mattson	43	
	8		Holandja	„De Rugler”	Bjarne Aos	1935	Carp	38	
	9		U. S. A.	„Mystery”	J. Anker	1927	Bortholmac	37	
	10		Francja	„Qu'importe”	Chesa	1934	Peytel	30	
	11		Polska	„Danuta”	Bjarne Aos	1936	Zalewski	18	11, 12, 0, 12, 12, 10, 11
	12		Szwajcaria**)	„Illiam III”	Tore Holm	1935	Firmenich	0	7, 3, 4, 1, 1, 5, 6
„Star”			Zdobywcy medali olimpijskich		Ilość punkt.	Miejsca, zajm. w poszczeg. biegach	Kolejność dalszych miejsc i ilości zdobytych punktów		
	1	złoty	Niemcy: sternik Bischoff		80	1, 4, 1, 1, 2, 1, 1	4) Anglja - 56; 5) U. S. A. - 51; 6) Norwegja - 44; 7) Francja - 41; 8) Italia - 34;		
	2	srebr.	Szwecja: „ Laurin		64	2, 1, 3, 2, 12, 3, 9	9) Portugalia - 28; 10) Japonja - 19; 11-12) Belgja - 18; 11-12) Turcja - 18 pkt.		
3	bronz.	Holandja: „ Maas		63	0, 2, 4, 3, 1, 2, 3				
Iola „Olimpijka”	1	złoty	Holandja: ster. Kogchelland		163	4, 1, 1, 6, 2, 1, 4	6) Francja - 109; 7) Węgry - 102; 8) Szwajcaria - 99; 9) U. S. A. - 97; 10-11) Finlandja - 93; 10-11) Norwegja - 93; 12-13)		
	2	srebr.	Niemcy: „ Krogmann		150	2, 4, 3, 4, 1, 6, 7	Szwecja i Danja po 92; 14) Urugwaj - 91;		
	3	bronz.	Anglja: „ Scott		131	1, 2, 2, 7, 3, 11, 0	15) Austria - 86; 16) Kanada - 84; 17) Estonia - 78; 18) POLSKA (Jensz i Dzieciol) - 71; 19) Jugostawja - 65; 20) Turcja - 63; 21) Portugalia - 62; 22) Japonja - 55; 23 i 24) Belgja i Brazylja po 39;		
	4		Chile		130		25) Czechostowacja - 31 pkt.		
	5		Italia		115				

*) Przyniesienie nagród nastąpiło w drodze dodatkowej eliminacji.

***) Dyskwalifikacja po zawodach wskutek zakwestjonowania amatorsztwa sternika. Przed dyskwalifikacją jacht „Illiam III” posiadał maksymalną ilość punktów narówni z Anglją i Norwegją.

„JEST NAS OGROMNA

Nosimy różne imiona i nazwiska, wywodzimy się ze wszystkich zakątków Polski: dzikiej, pełnej uroczysk Wileńszczyzny, górzystego Podhala, bagnistej Polesia, i z równin sandomierskich, i z dymiącego tysiącem kominów Śląska. Często nie wiemy nic o sobie, prócz tylko może tego, że istniejemy napewno: to my,—ludzie, zakochani w morzu i statkach, rzuceni zatrutym powiewem nieznanego w wir jednokowych pragnień i tęsknot o smaku goryczy i soli. Azetemiacy.

Co nas przywiodło owego 1933 roku na jasny brzeg helski? Pewnie widmo żagli, szybujących po horyzoncie, smukłych, wzniesionych ku niebu klinami białych płócien, żagli jachtów o wówczas jeszcze obcych nazwach: „Vision“, „Marabut“, „Lunkentus“... Potem przechrzciliśmy te cudactwa: jednomasztowcom daliśmy prawdziwie morskie imiona „Szkwał“ i „Poświsł“ na znak, iż ich żywiołem są wzburzone morza, po których mkną jak szkwały lub pogwizdy wichru. Dwumasztowiec „Vision“ otrzymał imię pogańskiego boga „Swarożycza“, którego kult istniał do późnych wieków wśród słowian pomorskich i rozciągał się, jak nasze plemienne podówczas władztwo morskie, od ujścia Niemna do ujścia Odry. Flotyllę tę uzupełniał „Wojewoda Pomorski“, dar pana wojewody Kirtiklisa, i małe, lecz zwinne żagłówki, zniecierpliwione, że nie daje im się, jak pełnomorskim jachtom, wyrwać na pełne, wielkie morze. A ono przewalało się, kłębiło obietnicami przygód, wtedy jeszcze niedoznaczonych, i rzeźbiło w nas błękitne rysy — ludzi morza.

I wtedy już, gdy stawialiśmy zaledwie pierwsze kroki, wśród kilkuset zgrzebnych drelichów, mających sylwetki o twarzach wyrazistych, pełnych umiłowania i zrozumienia dla morza i pracy, która wywiodła na nie tę gromadę młodzieży. To byli ludzie, stanowiący i dzień jeszcze oblicze Akademickiego Związku Morskiego, ale nie ci dyplomaci organizacyjni, mózg jego, myślący o wszystkim, ale gromada, związana ze sobą ściśle, rodzina azetemowa, bez udziału której niepodobna wyobrazić sobie rozwoju młodej, indywidualnej myśli żeglarskiej, rozmachu pracy, serdeczności nastrojów. To jest ta garść, której gdy braknie wśród kilkusetnej masy, mówi się: „Niema tam nikogo“. Starzy, swoi Azetemiacy. Taki dziwny naród, zadowolony z tego, co ma, co już posiadał, obojętny na niewygody, pełen radosnych przeczuć i troski o przyszłość.

Nie spośród nich wywodzili się malkontenci i szeryfowie jednodniowych zamętów i zdrajcy barw klubowych dla flirtu z kolorami bander klubowych; dla nich to, co otrzymywali, było przedmiotem handlu z obcym sobie organizmem, z ludźmi o odmiennym pokroju myślenia. Nie z tej też grupy pochodzili paniczykowie obozowi, kwalifikujący się raczej do pensjonatów i panienki, o rączkach delikatnych, nieskorych do ciągnięcia lin i szorowania pokładu. Ci odpadli i odpadać będą jak nieużytki po jednorazowym, tanim pobycie nad morzem, bo chyba tylko tak można nazwać ich, nieliczny zresztą, udział w obozach A.Z.M.

Ale z tej gromady wyszli ci, co uważali wszystko azetemowe za swoje; jeżeli złe, to godne troski i zapobiegania, a nie zjadliwej krytyki, jeżeli dobre — dumi i radości, a nie zadowolenia sabarytów. I tak to narodzili się „Budrysi“ z nad Naroczy i Jaxa, „pirat z wydm helskich“, do którego lgnęli nie tylko ludzie, ale i ptaszyny w dalekich rejsach jachtów A.Z.M., umęczone długimi lotami; do nich chyba trzeba włączyć i „Zderzaka“, który

w trosce przed zgnieceniem burty, użył ręki zamiast objacza, co przyplacił długą jej chorobą i bezwładem, dalej: Zośkę, wytrawną żeglarke, i wielu innych wilków morskich i „Szczurów“... (nie lądowych).

Był początkowy okres prosperity — cieszył się nim. Potem nadeszły lata ciężkie, kiedy to obozowicze zamieszkiwali piaszczysty nieużytek w prymitywnych domkach kampingowych i namiotach, zdanych na podmiejski, lub śródlądowy weekend, ale nie na sztormowe wichury, którym nie mogło się oprzeć płótno namiotów, dachy i ściany domków. Z zatoki szedł uporczywy west, zasypywał wszystko i wszystkich, że ludzie budzili się w namiotach, odcięci od świata zwalami lotnych wydm. Domki tonęły w ulewym deszczu; nie pomagało ponowne krzycie dachów. Wtedy, gdy wypieszczeni „letnicy“ uciekali z obozów, prawdziwi Azetemiacy zakasywali rękawy po łokcie, sami pokrywali dachy papą, znosili na nie cegły, łopatami okopywali zwalone namioty, podpierali pochylone ściany. Bez narzekań, wyrzutów, ale tak, jakby to było ich własne. Bo tak też było. Ciężki to był okres. Tem gorszy, że zostawieni sami sobie, odgradzeni od społeczeństwa murem nieprzychylnych opinii, wyrabianej przez współzawodników na arenie żeglarstwa, musieli ręce łamać a wytrzymać, postawić na swoim, choćby sztormy miały zmieść wszystko z powierzchni cypla. Przecież wierzyli, że jest to okres przejściowy, tymczasowy, że zawsze tak być nie może. Wyniki samodzielnej pracy, prowadzonej w tak ciężkich warunkach, musiały kiedyś przemówić do obserwatorów ruchu młodożeglarskiego. I stało się tak. Doczekali się swego, jak świeczka wieczora. W Jastarni na owym nieużytku wzniesiono ośrodek żeglarski.

Poprzez grząskie wydmy idę w stronę złojących się w słońcu budynków. Idę i wzdycham pocichu: przydałaby się tu i droga lepsza, którą szłyby się, leciało wprost na skrzydłach, a nie wlokło na miejsce zesłorocznych zmagających ze złośliwą aurą. Spod kąkolowej wędzarni dostrzegam już smukłe maszty jachtów. Znam je napamięć. Wiem, — ten o łagodnym łuku gafla, to przecież „Szkwał“, owiany le-



PRZEDZIWNĄ RODZINĄ...

gendarną sławą, dziwnym sentymentem, opowieściami załóg, które odbywały nim dalekie rejsy. Z imieniem jego zawsze łączy się brązowa sylwetka pirata - Jaxy w czerwonej chustce na kruczonych lokach, w zielonych spodenkach na wąskich biodrach, ponad którymi, z boku, na żebrach opowieścią o egzotycznej przygodzie, pyszni się spora blizna. Na pokładzie jachtu gromadka stłoczonych drelichów podnosi i opuszcza żagle. Za każdym razem „Szkwał“, przycumowany do pękatej beczki, łopocze lekko płótnami, radby zerwać się z uwięzi i popłynąć ku szkerom szwedzkim i fińskim po zgubione nieopatrznie tam wspomnienia. Ale gdzie tam! „Zielone ucha“ — nowicjusze uczą się go dopiero: muszą wiedzieć, co to jest pikfał i klaufał, nie mylić szotów z shortami, rufy z rafą, umieć pluć po zejmańsku z zawietrznej, słowem wyzbyć się wszelkich naleciałości szczurów lądowych. Uśmiecham się i jest mi jakoś dziwnie dobrze. Z niedorzecznym uczuciem witam okrągłe burty jachtu; chciałoby się poklepać go, jak starego, dobrego znajomego,

a z masztu jego posłyszec dziki okrzyk Tarzana, wydawany piersią naszego korsarza.

Tuż obok kuli się na wodzie „Piświt“, mahoniowe cacko, a z zatoki pcha się na przeciwnym wietrze „Swarożyc“ — spory dwumasztowiec. Na środku portu rozsiadł się szeroki kadłubem duży, turystyczny jacht. „Czyżje on?...“ — dopytują się ciekawe oczy. Nie do wiary! Na topie masztu powiewa błękitny wimpel azetemowy! Teraz już wiadomo. To „Jurand“, nowy czterdziestotonnowy jacht Azetemu, przeznaczony tylko na zagraniczne rejsy. Mocny, krzepki, prawdziwy szkolny statek.

W dużych szybach okien ośrodka jarzy się kilkanaście tarcz, zachodzącego słońca, — pali się płomiennym zniczem szklana weranda, pod którą wchodzi, by dziwić się cudowną metamorfozą. Tu w ubiegłym roku stała prymitywna kuchnia, — teraz rozciąga się stąd szeroka panorama na port, pełen masztów jachtów i kutrów rybackich, i na zatokę. Wiatr opiera się o przejrzystą ścianę szkła. Po lewej ręce mam spore, oszalowane pokoje komendy, nad sobą słyszę szuranie stóp na piętrze i trzask odmykanych drzwi. Przedemną kantyna, obłożona przez obozowiczów, — dalej długi korytarz. Idą nim, gdy nagle rozwierają się jakieś drzwi. Wypada z nich z zapachem dobrej kawy, młoda szczupła osoba o milej, zamyśleniem poważnej twarzy. To kierowniczką kuchni, studentka z Poznania, dzięki której w zakresie żywienia panuje ład i skład i ludzie nie mają powodu do niezadowolenia. W dużej izbie, o zasobnej sześciokotłowej kuchni, uwijają się dziewczęta o twarzach inteligentnych, wszystkie, jak i ich szef, z kuchni Bratniej Pomocy studentek z Poznania.

Na prawo z korytarza wchodzi się do dobrze zaopatrzonej spiżarni z chłodnią, potem po obu stronach kryją się pokoje mieszkalne, i wreszcie w końcu przytulne mieszkanie o przyjemnych piecach z seledynowych kafli, przystosowane do pobytu zimowego.

Mrok zapada nad dachami ośrodka, ale wnet rozdziera go światło elektryczne, okalające port łukiem latarni. Wydobywa się ono także ze wszystkich pootwieranych okien budynków uczestników obozu i spływa z dźwiękami jakiejś pieśni pod stopy, na chrzęszczący miążko piach cypla, zniwelowanego w równą płaskość, przeciętą perspektywą szyn, wiodących z szopy, przeznaczonej na zimowanie taboru, aż do slipu, służącego do podnoszenia jachtów.

„Nareszcie mamy dach nad głową. Można zacząć normalną pracę — nie w chłodzie, strugach deszczu, przy kopcących lampach, przy akompaniamencie wichru, miotającego piach do wnętrza izb. Jakoś doczekaliśmy się swego — mówi mi stary, wgrzyziony w życie organizacji, w jej dole i niedole, Azetemiak. W słowach jego znajduję już nietylko zadowolenie i ulgę i radość, ale — jakiś ton poważny, nacechowany spokojem i poczuciem odpowiedzialności za gospodarowanie stworzonym dla młodych żeglarzy ośrodkiem i jego przyszłym dorobkiem.

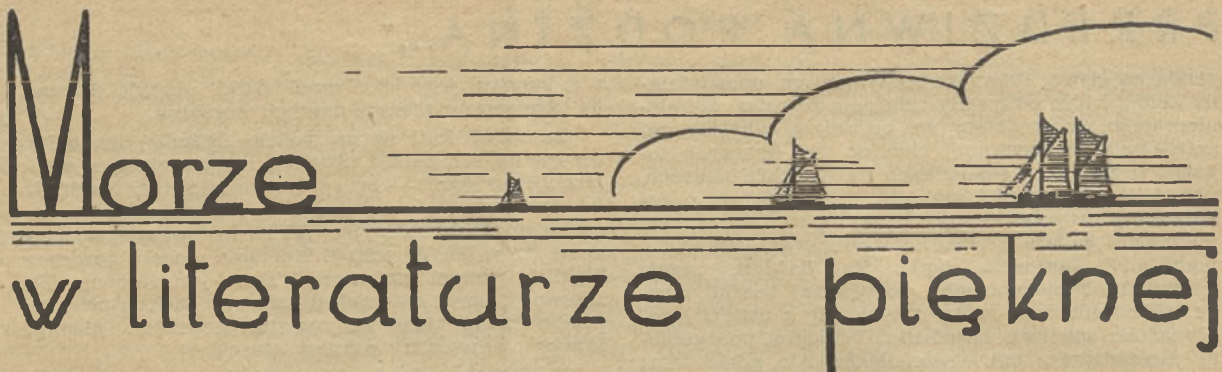
Z zatoki nadlatuje świeża wieczorna bryza. Jasne oczy budynków przyglądają się jachtom, odrywającym się od boj na nocną wyprawę z bardziej wyszkolonymi obozowiczami. Popłyną na zdrowy, hartujący ciało i wolę trud morski.

Smugą kilwatru, wymoszczoną odłamkami księżycy, biegnie wzrok za wyrajem białych żagli flo-tylli. Kiedyż będzie tak liczny, by mogła dać poznać wszystkim spragnionym, młodym ręką szorstki dotyk lin, chłód rumpla, a piersiom — słony powiew morki?

Wanda Karczeńska



Morze w literaturze pięknej



SZABLA I PIÓRO

(Na marginesie twórczości pisarskiej gen. Gustawa Orlicz-Dreszera).

I.

Tam, gdzie kończy się pasmo życia ludzkiego, wyrasta jako świecąca pochodnia, duch wyzwolony z praw doczesności. W znacznej mierze płomień takiej światłości blednie zczasem i ginie w natłoku dalszych lat, zacierając wspomnienia świętej pamięci i żalobę śmierci z każdą nową chwilą, która tymczasem na mogiłach tworzy nowe życie — z fal na falę, z warstwy na warstwę, z nocy na świt.

Jest jednak w przeznaczeniach różnica między taką pamięcią, a nieśmiertelnością. Oto rodzą się na naszych oczach istnienia trwalsze od drogi meteorów, postacie, jakby pomnikowo rzeźbione w błyszczącej zbroi gwiazdnej. Są to synonimy tęsknot i upragnień społecznych na kształt i zasługi bohaterów. Nieśmiertelność dzieła, dokonanego za życia przez takich bohaterów, równa się wzorom klasycznym, do których nieraz wracać muszą pokolenia, szukając w nich, jak w zwierciadle, odbicia doświadczeń dla urabiania własnych charakterów.

Jeśli w generale Orliczu-Dreszerze spełnił się w obliczu przyszłych lat przykład nieśmiertelności, to dlatego przede wszystkim, że w postaci tego żołnierza i pracownika na miarę ukochanych przez niego ideałów zaznaczyła się emanacja ducha nawskroś polskiego, i to w znaczeniu najbardziej twórczych, szlachetnych i nieprzemijających wartości.

Na wartości te, zawsze pogęblone żarliwym patriotyzmem, złożyły się: postawa par excellence bojowa i całopalny entuzjazm w działaniu, zdobywczy temperament i szeroki rozmach w ogarnianiu, jako też przeprowadzaniu problemów życiowych dla wykuwania mocarstwowej i zwycięskiej Polski, wyobraźnia wyprzedzająca rzeczywistość w ciągłym locie, wyteżonym ku przyszłości, godność przekonań, wyrosłych na wzorach dawnej, chrobrowej i dzisiejszej, ufnej w swoje siły Rzplitej, a przytem wszystkim, namiętny i wrzuszający patos wobec złotych kart naszej historii, ich podejmowanie za drogowskaz programowy, aby nie poddać się żadnemu pesymizmowi chwili obecnej.

To wszystko przedstawia nam w wzorowym przykładzie — gen. Orlicz-Dreszer, jako jednolitą strukturą psychiczną o wymowie klasycznego piękna.

Z imienia — świetny żołnierz, z nazwiska — przewodził, jako doskonały społecznik, morskiej sprawie. Takim też nam pozostał na desygnowanym odcinku swojej działalności jako pisarz i jako mówca. I co ciekawe, — pióro i żywe słowo, podobnie jak szabla i mundur, jako elementy dzieła i charakteru, w sposób niesłychanie harmonijny i krystaliczny wcieliły się w jego postać niezwykle piękną.

Była to jedna z tych postaci współczesnej Polski, która umiała w sobie połączyć i pogodzić żywą prawdę z urokiem legendy, a zasłużoną popularność z słuszną ugruntowaną sławą.

II.

Kiedy dziś zestawimy tego typowego żołnierza Odrodzonej Polski z jego działalnością publicystycz-

ną, uderza nas przede wszystkim jako ów rys zasadniczy: — zupełna zgodność z przejrzystością jego duszy. Niezmiennie takim samym, jak pamiętamy generała Orlicz-Dreszera na mównicach, pozostał nam co do joty w odbiciu szlachetnej treści i formy, w każdej niemal matrycy drukowanego po nim słowa.

Spróbuję tu w ważniejszych fragmentach przedstawić tę nieodległą transformację szabli na szermierze pióro.

Dziełami pisarskimi gen. Orlicz-Dreszera zajmą się niebawem, jak słychać, ludzie powołani do opracowania obszernej monografii i wydania jego pism. Tembardziej każda próba przyjęcia z pomocą, lub przyłożenia drobnego przyczynku do zamierzonej pracy, jest sprawą aktualną.

Działalność pisarska gen. Orlicz-Dreszera zaznacza się zasadniczo w zasięgu dwu specjalności:

1) wspomnienia własne, pamiętnikarskie, o charakterze historyczno-militarnym; retrospekcje z przedwojennych czasów konspiracyjnych i z późniejszych walk legionowych; materiały z lat następnych, głównie od 1926 r., gdy stanąwszy w potrzebie majowej u boku Marszałka Piłsudskiego, wyrażał potem swoje fachowe opinie, rozkazy i plany: jako generał do prac Głównego Inspektoratu Sił Zbrojnych, jako Inspektor Armji, generał dywizji, i — tuż przed śmiercią — jako Inspektor Obrony Powietrznej Państwa.

2) publikacje w dziedzinie „Mare Nostrum“, o charakterze społecznym, z czasów Prezesury Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej od 1930 roku do tragicznego dnia 16 lipca 1936 r.; materiały rozległe, zbiegające się z kilku źródeł tego tematu, jak: program obrony i program prosperity naszego wybrzeża, aspiracje kolonjalne Rzplitej i tyle razy wnikliwie rozpatrywany problem polskiej emigracji z uwzględnieniem Polonji amerykańskiej, — oraz — całokształt wyżej poruszonych zadań ideowych w stosunku do ich planowego zorganizowania i praktycznego przeprowadzania w życiu.

III.

Nie jest naszą rzeczą przedwcześnie rozpatrywać całokształt materiałów historyczno-militarnych, pozostawionych po gen. Orlicz-Dreszerze, trudno dostępnych w współczesnej dobie. Jest to wdzięczne zadanie dla Wojskowego Biura Historycznego. Wspomnijmy jednak, że w tej dziedzinie, — po za stroną pamiętnikarską, jak np. źródłowy w swojej bezpośredniej wartości artykuł gen. Orlicz-Dreszera o przedarciu się przez front rosyjski i zameldowaniu się przed Komendantem w 1914 r. („Ze wspomnień ułana“, ostatnio druk. „Polska Zbrojna“ nr. 197, 20.VII.1936), dużo ilustracyjnego materiału przyniosą temu tematowi relacje i wciąż narastające wypowiedzi wielu towarzyszy broni gen. Orlicz-Dreszera. Dla przykładu wymieńmy choćby artykuł

kpt. Miecz. Kędzierskiego p. t. „Wspomnienia o Orliczu” (druk. „Polska Zbrojna, nr. 198, 21.VII.1936) lub obszerniejszą publikację płk. dypl. Jana Karcza p. t. „Pierwszy szwoleżer” (druk. „Polska Zbrojna” nr. 197, dn. 20.VII.1936 r.). Jest tu mowa o spartańskiej postawie gen. Orlicz-Dreszera w obliczu walk legionowych i późniejszych trudów frontowych w 1918 — 20 r.; o tem, jak to ledwo powróciwszy z więzienia, z twierdzy niemieckiej Werl, pociągnął ze sformowanym przez siebie 1 p. uł. i oddziałem piechoty w Chełmszczyznę; jak zdobył w szarży Krystopol; jak w wyprawie na Wilno wkroczył przez Ostrą Bramę na plac Zamkowy i wziął w szturmie most Zielony; jak wtedy odcięty od wojsk na drugim brzegu Wilji, pokonał z brawurą przeszkodę; jak potem szedł od zwycięstwa do zwycięstwa, zawsze wykazując śmiałą inicjatywę w wyprzedzaniu rozkazów, które zastawały go na już zdobytych stanowiskach, czy to podczas pamiętnej bitwy o Malin, czy później w akcji przeciw bolszewickiemu korpusowi konnemu Gaja, czy następnie w zagonie na Korosteń.

W tej żołnierskiej historii życia gen. Orlicz-Dreszera, od walk legionowych po rok 1920, mieści się w całości niewyczerpana żywiołowość, podobna w zacięciu temperamentu do wlotów i bohaterskich czynów, zdobiących uczucia i skarby wiecznotrwałej młodości.

Byłoby ciekawą rzeczą opracować np. studjum historyczno-porównawcze, zestawiające gen. Orlicz-Dreszera z płk. Lisem-Kulą. W tej swojej młodości wlotów i czynów żołnierskich, obaj mają dużo cech wspólnych. W romantyzmie — stanowią niejako pobratymcze dusze i dopełnienie wzajemne. Na obu opierały się zresztą najserdeczniejsze myśli Marszałka. Wychowali się w promieniach jego oczu i serca. Niema tu różnicy, prócz jednej. Płk. Lis-Kula zginął wcześniej na polu bitwy, zaś gen. Orlicz-Dreszer — w morzu, na froncie swej pracy społecznej.

Byłoby również wskazane zwrócić tutaj uwagę na inny motyw czysto już literackiego znaczenia. Jakże doskonale nadaje się sylwetka gen. Orlicz-Dreszera, tak bohatersko i malowniczo zachowana w źródłach jego biografji, do osnucia wokół niej powieści dla młodzieży! Przecież z prawdy wyłania się tu żywcem gotowa kanwa! I to świetna! Z doznań żołnierskich bije siła przekonująca dla brawury przyciół, przykład, który tylko w duszach młodych czytelników znaleźć może dalsze swoje przeznaczenie. To też wydaje się rzeczą pewną, że choćby poszukiwania za materiałem pamiętnikarskim z tej strony życia gen. Orlicz-Dreszera miały nas zawieść, on sam już nie jako autor, ale jako bohater pozostał niechybnie uosobieniem niejednych natchnień, tematem porwijającym i kuszącym, począwszy od żołnierskiej swojej kolebki, od przedziwnie galopującej kołyski na ułańskim siodle, a skończywszy na skrzydlatej poezji husarzy XX wieku, która zamknęła w morzu pod falami jego żywot, szarżujący ciągle naprzód — ku wieczności.

IV.

Mare Nostrum! To, co w tej dziedzinie jest piśmienniczym dorobkiem gen. Orlicz-Dreszera, wszystko razem przedstawia wcale pokazny zbiór publikacji. Choćby przemówienia świętomorskie, wypowiedzi na temat rocznic lutowych, lub odezwy z okazji innych uroczystości czy też decyzji programowych i organizacyjnych w łonie Ligi Morskiej i Kolonjalnej, noszą charakter okolicznościowy, jednak o całą klasę wartości prześcigają to zdawkowe pojedyncze.

Pisma te, poddane analizie, wykazują ciekawe elementy twórcze, tak pod względem ujęcia stylu i literackiej formy, jak i w znaczeniu treści, ciągle nowej, lub konsekwentnie narastającej na terenie poruszonych tematów.

Jak pisał gen. Orlicz-Dreszer? Jak odnosił się do literatury pięknej?

Błyskotliwe żonglerstwo słowne, zaskakiwanie czytelnika paradoksami i dowcipami, sentymentalizm, czy też złośliwostki, najwidoczniej uważał za niegodne narzędzia przy użyciu mowy rodzinnej. Był artystą z przekonania, walorów słowa, z ducha górnych regionów. Jego słowo ma zawsze brzmienie poważne, metaliczne, a w zespole z myślami szybuje wysoko i rozrasta się szeroko w echu dostojnych porównań.

Z pośród artykułów gen. Orlicz-Dreszera, a jest ich dużo drukowanych w rocznikach „Morza”, uderzył mnie jako szczególny wyraz jego uczuciowego ustosunkowania się do mowy polskiej, artykuł, będący słowem wstępem do książki G. Morcinka p. t. „Słask” (druk. „Morze” nr. 7, 1935 r.) i drugi jeszcze charakterystyczniejszy i wcześniejszy, do książki J. Smoleńskiego p. t. „Morze i Pomorze” (druk. „Morze” nr. 12, 1932 r.). W tych publikacjach, przeznaczonych dla Polonji amerykańskiej, tej Polonji, której gen. Orlicz-Dreszer tyle poświęcił serca i tyle myśli powierzył, znajdujemy prawdziwe źródło jego przywiązania do mowy rodzinnej, jako do ekstraktu ziemi i soków natury. Przywiązanie to szło w parze równocześnie — z dumą. Język ojczysty poczynał się dla niego z rodowodu marzeń i snów i stanowił skarb bezcennej wspólności, skarb, którego nie mogą rozdzielić żadne odległości i żadne przestrzenie lat.

„Czy zachwycacie się” — pisze — „melodyjną mową polską, — szelestnemi poszumami wichrów w koronach drzew naszych, wśród liści i kwiatów zrodzoną, a odtworzoną bezcennemi natchnieniami naszych wieszczów i wielkich pisarzy? Czy nad kołyskami dzieci waszych błąka się jeszcze polska piosenka, wyczarowana przez artystów z duszy ludu szlachetnego, spokojnego i pracowitego? Czy śnił wam się czasami wierzba nadwiślańska, lub smrek podhalański i całe niewysłowione piękno starej polskiej macierzy? Znów myślą jestem wśród was...”

Pisał to niewątpliwie poeta. Sam gen. Orlicz-Dreszer w tych dwóch publikacjach mienił się tylko „skromnym chorążym”, który „w skromnym, a jednocześnie dumnym mundurze żołnierza” przybył do Polaków amerykańskich, aby im „ręce uściśnąć na znak braterskiego sojuszu, na znak, że — „jesteście krwią z krwi i kością z kości Narodu Polskiego”.

Słyszac dźwięk mowy polskiej zagranicą, generał Dreszer cieszył się, entuzjazmował. Gdy jednak małe dzieci Polaków amerykańskich rozmawiały z sobą po angielsku, tracił humor na cały dzień. Wspomina o tem w swoim feljtonie L. Rubel p. t. „Złamane skrzydła” (druk. I. K. C. dn. 21.VII.1936 r.) na tle rozmów, odbytych z generałem podczas podróży na m/s „Batory”.

Na poezję był gen. Orlicz-Dreszer niezwykle czuły. Bardzo lubił wiersze. Nawet przechowywał niektóre w portfelu. Po śmierci znaleziono w jego portfelu wiersz Henryka Zbierchowskiego p. t. „Wiem, że już dawno jesteś na mym śladzie”. Wiersz poświęcony — śmierci. Zacytuje ostatnią zwrotkę:

...Wiem, że muszę się śpieszyć ogromnie,
Wykończyć pracę wszystkich kołowrotów,
Ażebym z całym życiem swem był gotów,
Gdy przyjdzie po mnie.

Myśl o śmierci! Niezwykle to charakterystyczny przyczynek w pogodnym, pełnym temperamentu życiu generała. Obok tego wiersza znaleziono również fragment z testamentu hetmana Żółkiewskiego: „Jeśli bym w potrzebie umarł, miasto aksamitu czerwonego, który znaczy żałobę, niech trumna będzie pokryta szkarłatem, na znak wylania krwi dla Rzeczypospolitej. A to nie dla chwały żadnej, lecz dla pamiętki i dla pobudki drugich do cnoty i nieszanowania się dla ojczyzny...”

Z wielu innych przykładów wiemy, jak żywy był zawsze stosunek gen. Orlicz-Dreszera do świata

literackiego. Pamiętamy go sam! jak bywał na wieczorach autorskich Sekcji Pisarzy Marynistów, jak interesował się ich twórczością, jak z nami rozmawiał, jak nas rozpytywał.

Lecz to tylko szczegóły na marginesie poruszonego tematu.

W głębokiem i tak bezpośredniem przejęciu się uroczystem słowem, jako artystycznym narzędziem wymowy uczuć i myśli, tkwiła godność jego całego charakteru. To też w jego publikacjach nie mieściły się nigdy sprawy przyziemne o krótkiej mecie i krótkiem oddechu. Tak, jak z Polski sięgał przedziwnie łatwo do Ameryki, osiągając tam olbrzymie sukcesy w związaniu Polonji z Gdynią, z tym samym rozmachem, ilekroć razy poruszał program twórczości naszej na morzu, sięgał w drugi ulubiony temat — w historję.

Dla dziejów Polski dawnej, historycznej, nie był pobłażliwym, ale szukał w nich pierwszej zasady, pierwowzoru. Stąd królestwo Chrobrego i Krzywoustego, t. zn. zachodnie słupy graniczne nad brzegami Odry wskazywał jako granice styczne z polskim widnokresem. Dlatego w analogjach historycznych nazywał Bałtyk tylko — jeziorem. Dlatego i w naszych latach mało mu było patrzeć na współczesność. Sięgał dalej. Na świat szerokich oceanów, w nowe fale wieków. Dlatego postęp dziejowy rozumiał w podejmowaniu najlepszych wzorów, a mądrość historyczną — w szkole, wyniesionej z błędów poznanych i doświadczeń. To też w roli dziejowej Gdyni widział przeznaczenie nawskroś rycerskie i zdobywcze. Przeznaczeniem tem była: obrona wybrzeża i budowa Marynarki Wojennej, jak nigdy dotąd. Pisze o tem:

„Morze nie dość jest kochać, trzeba umieć nłem władać“.

Warto przy tej sposobności, dla dopełnienia ilustracji, zwrócić uwagę na następujące publikacje historyczne pióra gen. Orlicz-Dreszera: „Walka o morze“ (druk. w zbiorowem dziele p. t. „Polska na Morzu“, wyd. Główna Księgarnia Wojskowa), „Mare Nostrum“ (druk. nr. 7.1933 „Morze“), „Nieubłagane przeznaczenie...“ artykuł z powodu śmierci Marszałka Piłsudskiego (druk. nr. 6.1935 r. „Morze“), „10.II.1936“ (druk. nr. 3.1936 „Morze“), przemówienie radjowe dnia 9.II.36 r. (notat. nr. 3.1936 r. „Szkwał“).

W samem morzu, w jego potędze, zwierciadło,

przestrzeni i żywiołach uchwycił gen. Orlicz-Dreszer najwyższy ton. Wydobywał z niego szczególny urok poetycki.

Z morskich elementów czerpał dobro swoich przekonań i podnięte do skutecznej walki, wpajając polski katechizm morski tysiącom ludzi, których sobie wychował. Przedstawiając ogrom fizyczny tematu morskiego, celował umiejętnie w jego nurt duchowy.

W żywiole morskim, nad destrukcyjną jego działalność przenosił gen. Orlicz-Dreszer rolę twórczą i budującą, przyjazną woli i żeglarskim czynom. Gdy o tem mówił, zwracał się przedewszystkiem do młodego pokolenia. To też każde „Święto Morza“ było dla niego świętem wiary, nadziei i miłości.

Jako jeden z pierwszych żołnierzy Marszałka Piłsudskiego, poniósł na nasze brzegi morskie jego znany rozkaz: wyścig pracy. I spełnił go. Szedł za tą pracą niezmordowany i niestrudzony, krok w krok, kierując nią i przewodnicząc jej, świecąc własnym przykładem, odbywając wiele rejsów w sprawach organizacyjnych, przygotowując plony tej pracy i nagłać ciągle do pośpiechu — naprzód, naprzód! Jak ongi, na froncie.

Nie sposób przytem pominąć ostatniego znamienego akordu, który zamknął twórczość pisarską gen. Orlicz-Dreszera. Była nim przepiękna jego odezwa, będąca niejako apelem upomnienia. Pisał ją 18 maja 1936 r., w dniu pierwszego wyjazdu m/s „Batory“ do New-Yorku:

„Spogładam z wysokości Kamiennej Góry na Gdynię, morską stolicę Rzeczypospolitej — wspaniale zrealizowane marzenie najbardziej przewidujących statystów dawnych i nowych czasów, i otucha wstępuje w moje serce zapatrzone z troską głęboką w niezbadaną przyszłość Narodu...“

...A gdy widzę jasno i wyraźnie znaczenie wytrwałego i celowego wysiłku, gdy stwierdzam, że pierwsze kroki w kierunku gościńca wielkich przeznaczeń zostały zrobione, z serca pełnego nadziei zrywa się okrzyk — apel gorący:

Polacy, naprzód!“

Te ostatnie słowa niezapomnianego chorążego czynu, poezji i wiary morskiej, widnieć powinny na jego grobowcu, który stanie na cmentarzu oksyjskim, łącząc morze z pieśnią, ziemię z niebem, a skrzydła polskiego ducha — z wiecznością.

Janusz Stępowski

NOTUJEMY:

Liga Morska i Kolonjalna, celem uczenia ś. p. gen. dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera, który był prezesem Zarządu Głównego Ligi, przystępuje do wydania specjalnych publikacji, a mianowicie: 1) dokładnej, wyczerpującej monografji Zmarłego; 2) Jego pism, artykułów i przemówień, których kompilację powierzono Zb. Jasińskiemu; oraz 3) powieści z życia Generała, przeznaczonej dla młodzieży, przyczem na powieść prawdopodobnie zostanie ogłoszony konkurs.

*

Jak donosiliśmy w jednym z poprzednich zeszytów „Szkwału“, Sekcja Pisarzy-Marynistów przy Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich miała w okresie letnim urządzić na wybrzeżu polskiem szereg marynistycznych imprez literackich o charakterze pogodnym. Na skutek jednak żałoby po

tragicznym zgonie ś. p. gen. Orlicz-Dreszera, Sekcja imprezy te odwołała.

*

Redaktor naszego pisma, Stanisław Zadrozny, odkrył ostatnio ciekawy szczegół, że w jednym z z pokoiów, mieszczących się w latarni morskiej im. Stefana Żeromskiego na Rozewiu — wielki ten pisarz zamieszkiwał dwukrotnie w ciągu kilkunastu dni. W księdze dla zwiedzających latarnię figuruje nazwisko Żeromskiego, własnoręcznie przez niego wpisane, z adnotacją kwoty 100 marek, które ofiarował on na rzecz wdów i sierot po marynarzach.

*

„Kamena“, popularny wśród poetyckiej braci miesięcznik, kulturalnie redagowany przez K. A. Jaworskiego w Chełmie Lubelskim, skąd promieniuje na całą Polskę, — w numerze 10 (30) przynosi wyłącznie twórczość ma-

rynistyczną. Sprawa to godna obszerniejszej wzmianki, gdyż spośród wszystkich naszych pism literackich, „Kamena“ pierwsza zainicjowała u nas tego rodzaju numer specjalny, poświęcony morzu. Zeszyt otwiera artykuł wstępny Zbigniewa Jasińskiego „O poezji marynistycznej“, poczem następują poezje autorów o znanych już nazwiskach: Haliny Brodowskiej, Olgi Dauksztówny, Wandy Karcewskiej, Jerzego Pietrkiewicza, Edwina Herberta, Mieczysława Lisiewicza, Aleksandra Baumgardtana, Włodzimierza Słobodnika, Zdzisława Popowskiego i Wacława Mrozowskiego. Z tłómaczeń, dokonanych przez K. A. Jaworskiego, widzimy: utwór poety słowackiego, Jana Smreka, oraz wiersze Ukraińców: Światosława Hordyńskiego, O. Wylżki i O. Wyszni. W dziale prozy — fragment powieści Zb. Jasińskiego „Biczmen“, wyróżnionej na konkursie lietrackim „I.K.C.“ — oraz fra-

OPINJA I FAKTY

Nad równowagą stosunków gdańskich — ważyła zdecydowana wola i opinia narodu. Opinia ta, wyrażająca się przeszło tysiącem rezolucyj, złożonych w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej i Kolonjalnej — wyrosła nie z atmosfery niepokoju i podniecenia, lecz z godności narodowej — siły, która mówi, że nie pozwoli nikomu decydować o Gdańsku kosztem interesów Polski.

Ten kapitał w postaci opinii całego społeczeństwa — jest fundamentem, na którym oprzeć się musi dalszy rozwój wzajemnych stosunków — między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem.

A dalszy ich rozwój otoczyć winno nasze zdwojone nieustanne, czuwanie, które musi nadrobić to, co utraciliśmy u naturalnego ujścia Wisły do Bałtyku.

O tem, że nasza pozycja — zaczyna tam słabnąć — niekoniecznie musiał pouczać szereg incydentów, wynikłych pozornie z wizyty „Leipziga“, a odtworzyć można raczej z nastrojów, jakie otoczyły przyjazd tej jednostki floty niemieckiej — do Gdańska.

Wprawdzie trudno jest wydobywać nawet z tego rodzaju sytuacji — elementy, składające się na taką czy inną opinię o rzeczywistości gdańskiej — zbyt bowiem narazie przesłaniają prawdziwe oblicze tego miasta plakaty propagandowe Trzeciej Rzeszy. Niemniej jednak logiczne domniemanie — każe sądzić, że idee Führera Trzeciej Rzeszy — coraz bujniej oplatają życie Gdańska.

Fakt wizyty „Leipziga“ w Gdańsku — następstwo tej wizyty, tak znane i tak szeroko i długo komentowane — zostały już poza nami. Utonęły w powodzi innych wydarzeń — zaś pewne fragmenty z tego okresu stanowią z oddalenia czasu — w dalszym ciągu moc dowodową. Pozwalają bowiem ujrzeć poprzez pewne drobne napozór fragmenty, — koleiny, po jakich toczy się życie Gdańska.

Owego dnia, z pokładu naszego okrętu wojennego — „Mazura“, który stał wtedy w Gdańsku — spojrzenie padało na nieprzelioczony, zdyscyplinowany — tłum, który przyszedł odświętny i uroczysty — na powitanie niemieckiego krążownika. Zwisająca na rufie „Mazura“ — bandera Rzeczypospolitej — nie zwróciła na siebie ani jednego spojrzenia.

Dopiero przyjazd dowódcy „Leipziga“ z re wizytą do dowódcy „Mazura“ — zainteresował gdańszczan polskim okrętem wojennym, stojącym w porcie.

Stosunek swój do bandery polskiej — tłum gdańszczan — uzależnił od ustosunkowania się przedstawiciela Trzeciej Rzeszy.

Wizyta dowódcy „Leipziga“ na „Mazurze“ — przeciągnęła się nieco dłużej, niż przewidują morskie obyczaje.

Na brzegu, — obok samochodu, który czekał na dowódcę niemieckiego krążownika, stał w oczekiwaniu na bohatera dnia — uroczysty tłum.

gment powieści Juliusza Żuławskiego „Wyprawa o zmierzchu“, wyróżnionej na konkursie do nagrody marynistycznej im. ś. p. Jerzego Szareckiego. W dziale recenzyj, obok ocen tomików: Julji Dickstein - Wieleżyńskiej „Przed jego wielkim światłem“ i Witolda Kasperskiego „Przemiany“ — znajdujemy przychylną i jedną z celniejszych, jakie się o tym zbiorcu ukazały, ocenę najnowszego tomiku Zb. Jasińskiego „Papierowym okrętem“. Numer, ilustrowany dwoma linorytami Zenona Waśniewskiego o motywach morskich, zamykają obszernie potraktowane noty wyłącznie o literaturze morskiej.

*

O literaturze marynistycznej ukazały się również artykuły w dwóch pismach, a mianowicie w „Kuźni Młodych“ i „Młodym Polaku w Niemczech“, które swe zeszyty lipcowe, z okazji Święta

Morza, poświęciły naszym sprawom morskim.

*

Po rocznej bodaj przerwie ukazał się numer 10 „miesięcznika“ poetyckiego „Prom“, redagowanego przez Eugenjusza Morskiego i Edwina Herberta. Obok przysięgłych już promistów, w zeszycie tym znajdujemy dwa utwory marynistyczne: otwierający kolumny poetyckie wiersz Wandy Karczewskiej „Morze doznane“, oraz Zb. Jasińskiego „Pejzaż“, przedrukowany z tomu „Papierowym okrętem“. W dziale recenzyj — ocena tegoż tomu.

*

„Teki Pomorska“ — taki tytuł nosi nowy kwartalnik regionalny, poświęcony zagadnieniom kultury i sztuki, wydawany jako organ Konfraterni Artystów w Toruniu. Numer pierwszy „Teki Pomorskiej“ zawiera prace: X. Alfonsa Mańkowskiego, Marjana Sydowa, Janiny Ginett - Wojnarowiczowej,

Tadeusza Pietrykowskiego, d-ra Władysława Pniewskiego i Zofji Bogusławskiej, oraz wiersze Jądwiigi Korczakowskiej.

*

Janusz Stępowski wygłosił w dniu 18 sierpnia b. r. przed mikrofonem Polskiego Radja dłuższy feljton literacki, w którym omówił nową pracę Zb. Jasińskiego, a mianowicie jego antologię „Morze w polskiej poezji“, wydaną przez Główną Księgarnię Wojskową.

*

Fryderyk Kulleschitz, który wyjechał do Stanów Zjednoczonych A. P. na studia terenowe do przyszej powieści z życia młodzieży tamtejszego wychodźstwa polskiego, drukuje w „Kurjerze Porannym“ cykl reportaży. Jak wiemy, Kulleschitz jest laureatem tegorocznej nagrody marynistycznej im. ś. p. Jerzego Szareckiego i stałym współpracownikiem naszego pisma.

Tuż w pobliżu samochodu wyróżniała się z pośród tłumu sylwetka starego, pochylonego już wiekiem ku ziemi, — wytwornego pana.

Twarz jego spokojna, zastygła w jakimś skupieniu. Trudno było wyczytać w niej jakikolwiek przeblask uczucia. Tylko wgłbi gasnących już oczu, tlił jakiś blask przedziwny.

Gdy wreszcie dowódca „Leipziga“ zbliżył się do drzwiczek samochodu — ów stary pan — rzucił nagle, stojącej obok kobiecie laskę i rękawiczki — i zgięty w pełnym uwielbienia pokłonie, otwierał drzwiczki samochodu.

W tej zgiętej postawie starca, symbolizował się, jakoby hołd tłumu dla niemieckiego marynarza.

A gdy samochód oddalał się wśród radośnych okrzyków tłumu — pan ów stał znów wytworny, — pełen godności, tylko ten przedziwny, palący się w gasnących oczach błysk — rozpromienił radością i zadowoleniem twarz, dotąd skupioną.

Na marynarzy z załogi „Leipziga“ — czekały już eleganckie limuzyny gdańszczan — i Niemców z Pomorza... Szybko uniosły ich wgłęb lądu. Na pokładzie „Leipziga“ — została tylko wachta.

Ów nastrój gdańszczan podczas wizyty „Leipziga“, ich stosunek do bandery niemieckiej i polskiej, pozwala na poczynienie zupełnie wyraźnych spostrzeżeń, które śmiało możemy nazwać rachunkiem strat, jakie ponieśliśmy w naszej polityce z Gdańskiem, na przestrzeni ostatnich kilku lat.

Czujność nasza została niewątpliwie uspiwna przez pakt nieagresji z Niemcami, którzy wykorzystując sympatje dla ruchu narodowych-socjalistów — gruntowali w sposób wcale niedwuznaczny swoje wpływy u ujścia Wisły. Wystarczy uprzytomnić sobie obecność — Forstera w Gdańsku, aby zrozumieć, że opanowanie Gdańska jest jednym z głównych celów polityki niemieckiej, w tej części Europy.

Ostatnie wydarzenia na tle wizyty „Leipziga“, jak i oficjalny jej przebieg — były zrećźnie zapuszczoną sondą.

Ten manewr taktyczny nie wykazał oczekiwanych rezultatów, bowiem poza szeregiem przykrych rezonansów, jakie fakt ten wywołał w życiu międzynarodowym — znalazł przede wszystkim — silną reakcję w opinii społeczeństwa polskiego.

Dalszy rozwój stosunków — między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem — odbywać się będzie niewątpliwie z bardziej sku-

pioną uwagą Polski — nad tem, co dzieje się w Gdańsku.

Pewnem jest przecież, że wytknięty cel przez Trzecią Rzeszę, będzie w dalszym ciągu realizowany. Chodzi przecież już nie o względy narodowościowe, lub gospodarcze, lecz przede wszystkim — o uzyskanie silnej pozycji strategicznej na Bałtyku.

Gdańsk — jako baza niemieckiej marynarki wojennej — nie tylko paraliżowałby u podstaw działanie naszej floty, szachując jednocześnie teren Pomorza, lecz jednocześnie — władzę nad całym Bałtykiem oddałby w ręce floty niemieckiej.

Poza poruszonymi już czynnikami, wpływającymi na rzeczywistość Gdańska, warto jest baczną zwrócić uwagę na fakt, leżący jakoby u podstaw samego zagadnienia. Jest nim zależność naszego prestiżu nad Bałtykiem — od właściwego i korzystnego opanowania spraw gdańskich. Posiada to swoją szczególną wymowę nie tylko w płaszczyźnie współżycia państw bałtyckich, lecz i w naszych stosunkach wewnętrznych. Przecież na Pomorze w sposób silny promieniują wpływy Gdańska.

Stan ten spowodowany jest w pierwszej mierze tem, że dotychczas najbliższe zaplecze naszego brzegu morskiego — jakim jest Pomorze, pozostaje w luźnym związku z portem — Gdynią. Właściwe światło na to zagadnienie rzuca choćby fakt, że wśród kaszubów, mieszkających na Pomorzu w odległości kilkunastu kilometrów od Gdyni — wielu jest takich, którzy Gdyni jeszcze nie oglądali.

Trudno w tych warunkach mówić o ścisłym powiązaniu najbliższego zaplecza węzłami współpracy gospodarczej i kulturalnej — z Gdynią.

Ten brak zespolenia Gdyni z zapleczem — otwiera drogę przeróżnym nastrojom, jakie przenikają tutaj z Trzeciej Rzeszy poprzez Gdańsk.

Kolejny przegląd pewnych faktów i nastrojów, składających się na rzeczywistość gdańską stanowi uzasadnienie stanowiska opinii społecznej, wyrażonej w sprawie Gdańska.

I nie należy się obawiać, że silna wola Polski, stojąca na straży swych praw w Gdańsku — podważy przyjazne w chwili obecnej stosunki z Niemcami, co w konsekwencji zachwiałoby równowagę w układzie stosunków Europy Środkowej.

Stosunki te będą tem bardziej poprawne, im bardziej Polska w swej pozycji nadbałtyckiej — prowadzi będzie politykę zdecydowanie silną.

Stanisław Zadrozny

AD MAJOREM PATRIAE GLORIAM

Gdy w pewnym momencie ujrzymy tron Hohenzollernów w chwale, na szczycie owego „rocher de bronze“*), na jaki dźwigał suwerenność korony pruskiej Fryderyk-Wilhelm I, — nie sądźmy, by rozrost państwa pruskiego, a przede wszystkim jego spajanie z rozlicznymi strzępów miało być dziełem przypadku lub wynikiem jedynie zbiegu pomyślnych okoliczności.

Przeciwnie: wszystko to jest owoc twardej, wytrwałej myśli państwowej, dążeń konsekwentnych, wytrwałych, przekazywanych z ojca na syna, z dziada na wnuka; koncepcyj, rodzących się w jednym stuleciu, wcielanych w czyn — w następstwie.

Początki są trudne — jak zawsze. Pierwszy Hohenzollern brandenburski, Fryderyk, zapewnił sobie wprawdzie (z początkiem XV w.) mocą umów dziedzictwo szczecińskiego Pomorza i trzech księstw śląskich — w czem przeżyła myśl opanowania szlaku handlowego rz. Odry z jej ujściem, opuszczonego już przez Polskę, która postradała tymczasem swych wielkich Piastów, — ale, poniósłszy klęskę z rąk Pomorzan, powraca niebawem Fryderyk do ojczyznej Frankonii, powierzając urzędnikom rządu w marchji. Syn postępuje podobnie, ale już wnuk, Albrecht-Achilles, choć sam od czasu do czasu jedynie gości w marchji, pozostawia po sobie „dispositio Achillea“, stanowiące, iż marchja niepodzielnie przechodzić ma na najstarszego syna. W ten sposób stanie się odtąd marchją ośrodkiem, z którym wiązać się będą w całość coraz to nowe nabytki dynastji.

Najważniejszym z nich będzie, oczywista, księstwo pruskie, które po śmierci obłąkanego Albrechta-Fryderyka przeszło na rzecz linii brandenburskiej. Moment dziedzictwa zbiega się przytem z wybuchem wojny trzydziestoletniej, która zastaje Brandenburgję w sytuacji niezwykle trudnej.

Wojna trzydziestoletnia spustoszyła państwo brandenbursko-pruskie niemal doszczętnie — wiemy przecież, że ludność Brandenburgji i Prus Wschodnich stopniała w tym okresie do połowy, a ówczesny Berlin liczył zaledwie 1.200 mieszkańców — niemniej nowy władca, Fryderyk-Wilhelm, Wielki Elektor, jak go nazwała historia, ze zniszczeń wojennych właśnie umiał odnieść niezaprzeczone korzyści. Nie uzyskał on wprawdzie ujścia Odry z portem w Szczecinie, jak się tego domagał przed podpisaniem traktatu westfalskiego (w r. 1648) — musiał też poprzestać na pozabawionej portów wschodniej części nadodrzańskiego Pomorza. Ważniejszą jednak — na razie — nad zabytki terytorjalne wydaje się możliwość stworzenia regularnej siły zbrojnej. Wojna trzydziestoletnia pozostawiła mianowicie w Brandenburgji nędzę chłopską obok żołnierstwa, nawykłego do wojaczki a włączającego się teraz bez celu po kraju. W interesie szlachty leżało sprowadzenie na rolę zbiegłych chłopów pańszczyźnianych; odzyskanie rzuconych odłogiem a zajętych niejednokrotnie prawem kaduka gruntów; przywrócenie wreszcie bezpieczeństwa, umożliwiającego pracę na roli i w handlu. Zgadza się więc teraz szlachta na wojsko elektorskie — przeciw czemu opowiadała się dawniej — wzamian za przywilej władzy nieograniczonej nad chłopstwem.

W miarę tworzenia siły zbrojnej wyznacza też sobie Wielki Elektor cele dalekie ale i wielkie: chce on zerwać zależność lenną od Polski, związaną z tytułem księcia pruskiego; chce wcielić do swego państwa polskie Prusy Królewskie wraz z częścią Wielkopolski; chce zdobyć szwedzkie Pomorze, a wresz-

cie chce stworzyć flotę z banderą Hohenzollernów na maszcie. W ten sposób opanowałyby nie tylko szlaki handlowe Odry i Warty, ale i kusiłby się mógł o opanowanie handlu morskiego Rzeczypospolitej i Rusi z zachodem Europy.

W części zamierzenia te osiąga. Mocą układu welausko-bydgoskiego z r. 1657 uzyskuje on prawo przemarszu dla wojsk brandenbursko-pruskich przez polskie Pomorze, a w trzy lata później, pokojem w Oliwie uznaje Polska suwerenność Prus, choć powinna była skarcić swego dotychczasowego lennika, iż w czasie szwedzkiego najazdu sprzymierzał się z najeżdźcą i ziemie polskie pustoszył. Odnosi potem Fryderyk-Wilhelm (w r. 1675) zwycięstwo nad Szwedami pod Fehrbellinem, by w trzy lata później zdobyć Szczecin, którego wszakże — wraz ze szwedzkim Pomorzem i Rugją — zrzec się musi w rok potem mocą pokoju w St.-Germain-en-Laye.

Tymczasem państwo brandenbursko-pruskie staje się zwolna potęgą militarną.

Jednocześnie nie zaniedbuje Wielki Elektor i strony gospodarczej. W spustoszonej przez wojnę krajowi osiadają bądź werbowani z poza granic koloniści, bądź przesiedłowani gdzieindziej protestanci, m. inn. 20.000 hugenotów francuskich, wyróżniających się pracowitością i wysokim poziomem kulturalnym.

Powaga państwa brandenbursko-pruskiego jest już tak duża, że nowy jego władca, Fryderyk III, lennik wprawdzie cesarstwa rzymsko-niemieckiego ale i niezależny już od nikogo książę pruski, przybiera w d. 18 stycznia r. 1701 tytuł „króla w Prusiech“, licząc się może z tem, że protestować będzie przeciw temu tytułowi sejm warszawski, ale i wiedząc bodaj, że elektor saski na tronie polskim, August II, będzie pierwszym z monarchów, jaki mu złoży swe gratulacje. A przecież właśnie król polski, „pan Prus“, powinien się być obawiać niewątpliwie dwuznaczności tytułu „króla w Prusiech“, w owych Prusiech, które odtąd obejmują swą nazwą wszystkie kraje, będące pod panowaniem Hohenzollernów.

Wzrasta niebawem królestwo pruskie o nowy bytek. Jest nim część szwedzkiego Pomorza ze Szczecinem, a więc z owym najdogodniejszym, od dawna pożądanym portem, gdzie flota wojenna brandenburska znajdzie silny punkt oparcia i pozwoli na utrzymanie łączności z Prusami Wschodnimi, od których dzielą jeszcze Brandenburgję polskie Prusy Królewskie.

Panuje wówczas w Prusiech drugi zkolei król, Fryderyk-Wilhelm I. Nie wystarcza mu rekrutacja ochotnicza w wojsku, chciałby je mieć oparte na poborze regularnym, ale opiera się temu szlachta pruska, więc werbuje król żołnierzy swych zagranicą, przyczem nie są bynajmniej rzadkością fakty nabywania rekruta za pieniądze, a zwłaszcza zdarza się to w Polsce, gdzie szlachta, nie wyłączając przedstawicieli rodów magnackich, sprzedaje królowi pruskiemu rośliwych i tegich chłopów. Rekrutacja ta jest niewątpliwie kosztowna — ale też umożliwiała ona zwiększenie wojska pruskiego do 132.000 (w r. 1751), w czem według Droysena — zaledwie 50.000 było poddanych pruskich. Jak wielka była to siła, zorientujemy się łatwo, wiedząc, że Prusy Fryderyka-Wilhelma, zajmujące pod względem obszaru dziesiąte miejsce w Europie, a pod względem liczby ludności — trzynaste, stoją na czwartym miejscu jako potęga wojenna.

Fryderyk-Wilhelm wojsko tworzył, ale nie użył go w polu nigdy. Uczynił to dopiero Fryderyk II Wielki, zdobywając na Austrii Śląsk — napół polski podówczas — w myśl głoszonej przez się zasady: „Przedewszystkiem bierzmy, później dowiedzimy, że mamy po temu prawa“. Bez użycia siły zbrojnej natomiast zajmuje Fryderyk Wielki Warmję

*) „Ich stabiliere die Souveraineté wie einen rocher de bronze“ — pamiętne słowa Fryderyka Wilhelma I, który posługiwał się chętniej językiem francuskim niż niemieckim.

oraz województwa malborskie, pomorskie i chełmińskie z częścią Kujaw i częścią okręgu nadnoteckiego. Zabór ziem polskich wyjaśnia nam historia obawami Fryderyka, iż słaba dotychczas pod względem militarnym Polska, przeszedłszy w całości pod panowanie rosyjskie, stałaby się sąsiadem niezmiernie niebezpiecznym. — Niemniej nie sposób tu pominąć szczegółu, iż związanie Brandenburgji z Prusami wschodnimi przez zabór Prus Królewskich stawiał sobie za cel już Wielki Elektor, do czego pierwszym krokiem był niewątpliwie układ welawsko-bydgoski, a projekty podziału Polski pomiędzy Habsburgów, Hohenzollernów i Moskwę snuł już wieki mistrz krzyżacki Albrecht w XVI stuleciu.

Po pierwszym zaborze następuje drugi i trzeci: wschodnia granica Prus idzie odtąd korytem Niemna, Bugu i Pilicy, a państwo pruskie na 10.5 miljona mieszkańców liczy cztery miljony Polaków, tych Polaków, „których — według słów Bismarcka — przywłaszczają sobie Prusy równie chętnie, jeśli nie chętniej nawet niż Niemców“, a do których posiadania taką przywiązywały wagę, iż w r. 1813, po klęsce Napoleona, domagały się za wszelką cenę ziem, wchodzących w skład Księstwa Warszawskiego i, sugerując Napoleonowi te, między innymi, podstawy rokowań pokojowych z carem, wysłały jednocześnie z temi propozycjami Knesebecka do rosyjskiej kwatery głównej. Propozycje te nie zostały przyjęte; granice wschodnie Prus przesunięte zostały — jak wiemy — przez kongres wiedeński na linję Drwęcy i Prośny, — niemniej linja Knesebecka trwa w pamięci i raz jeszcze wystąpi w czasie wojny europejskiej.

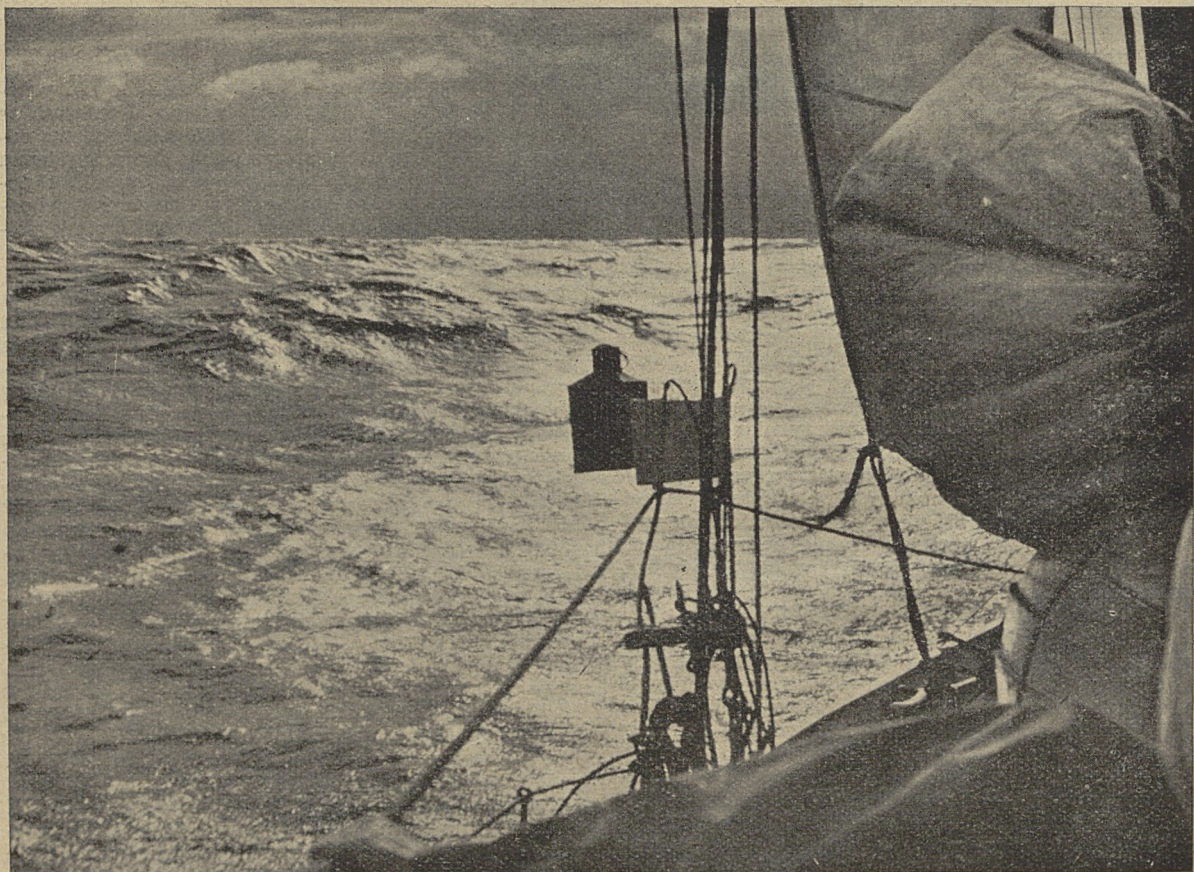
Rzecz prosta, nie chodziło tu o ludność tych ziem, którą próbowano bądź zjednać liberalizmem, bądź złamać i wynarodowić — jeśli jednak rzucimy okiem na mapę Prus z lat 1795—1800, zrozumiemy łatwo koncepcję wielkiego państwa pruskiego. Na

wschód od Elby — ba zagadnienie nadreńskich nabytków pruskich pomijamy tu najzupełniej — na wschód od Elby ogarniały więc Prusy ówczesne całe dorzecze Odry oraz dorzecze dolnej i środkowej Wisły, przyczem do portów w Szczecinie i Gdańsku — nawet po utracie ziem, jakie weszły w skład Królestwa Kongresowego — ciążyły pod względem handlowo-morskim znaczne obszary Austrii i Rosji, co nie mogło nie dawać dużych korzyści gospodarczych.

Wojsko fryderycjańskie zostało stworzone, istniało i zwyciężało dzięki nad wyraz surowej dyscyplinie. Ten sam rygor panował w administracji państwowej, spajając jednocześnie społeczeństwo wszystkich zespalanych przez dynastję cząstek państwowości. Królowie pruscy byli niewątpliwie „pierwszymi sługami państwa“, jak zwał sam siebie Fryderyk II Wielki — wymagali też, by sługami państwa, sługami idei państwowej byli nie tylko urzędnicy, ale i obywatele. Doprowadziwszy siłę zbrojną Prus do największych potęg militarnych Europy, zespoliwszy żelaznym rygorem cały organizm polityczny, mogli Hohenzollernowie sięgać następnie po koronę cesarską Niemiec i włożyć ją sobie istotnie na skronie w sali zwierciadlanej Wersalu w dniu 18 stycznia r. 1871, w ten sam dzień, w który na lat 170 przedtem jeden z naddziadów ukoronował się koroną królewsko-pruską.

Sprawę wzrostu potęgi pruskiej trudno nam traktować z chłodnym obiektywizmem. Zbyt niedawno wiązała się ona najściślej z naszymi własnymi dziejami, układającymi jakgdyby na wspak na tym właśnie nadodrzańskim i nadwiślańskim odcinku. Jeśli jednak można stłumić własne, subiektywne odczucia, dzieje dynastji Hohenzollernów — od burgrabiego norymberskiego Fryderyka do króla Prus, Fryderyka II Wielkiego — będą przykładem wyteżonej, nieustannej pracy *ad majorem patriae gloriam* — ku tem większej chwale ojczyzny.

Stanisław Poraj



ZADANIE ŻEGLARSKIE

Zadanie Nr. 1 (układu Garugi). Z pokładu żaglowca, płynącego w nocy na redzie portowej, w sytuacji, podanej na planie, widać 6 grup światła sygnałowych, znajdujących się od punktu obserwacji w następujących kierunkach kompasowych i odległościach:

- 1) WtS — W — 600 m
- 2) WtN — WNW — 450 m
- 3) NWtW $\frac{1}{2}$ N — 800 m
- 4) NWtN { — 450 m św. dolne
— 650 „ „ górne
- 5) NtW $\frac{1}{2}$ N — 425 m
- 6) NO $\frac{1}{2}$ O — 250 m

Wzajemne rozmieszczenie światła w poszczególnych grupach, ich kolory i charakterystyki podają schematy 1-6; całkowita poprawka kompasowa wynosi $\frac{1}{2}$ rumba W.

Od jakich obiektów poszczególne światła, względnie grupy światła, pochodzą, jakie jest wzajemne rozmieszczenie tych obiektów na planie, jakimi kursami (określić przybliżenie) podążają ewentualne statki i jakie odchylenie od kursów zasadniczych będą musiały stosować w celu prawidłowego wzajemnego wyminięcia się. Odpowiedzi poparte

być muszą szczegółowymi uzasadnieniami i odnośnym szkicem.

Zadanie żeglarskie Nr. 2 (ulożył Garuga). Jacht żaglowy typu kecz wchodzi w nocy przy szłormie z OtS do krętego farwata portowego. Oświetlone nabieżnikami kolejne odcinki farwatu biegną w kierunku od morza do portu następująco:

- 1) NWtW — 1 mila
- 2) NO — 1,5 „
- 3) W — 2 „
- 4) StW — 0,5 „

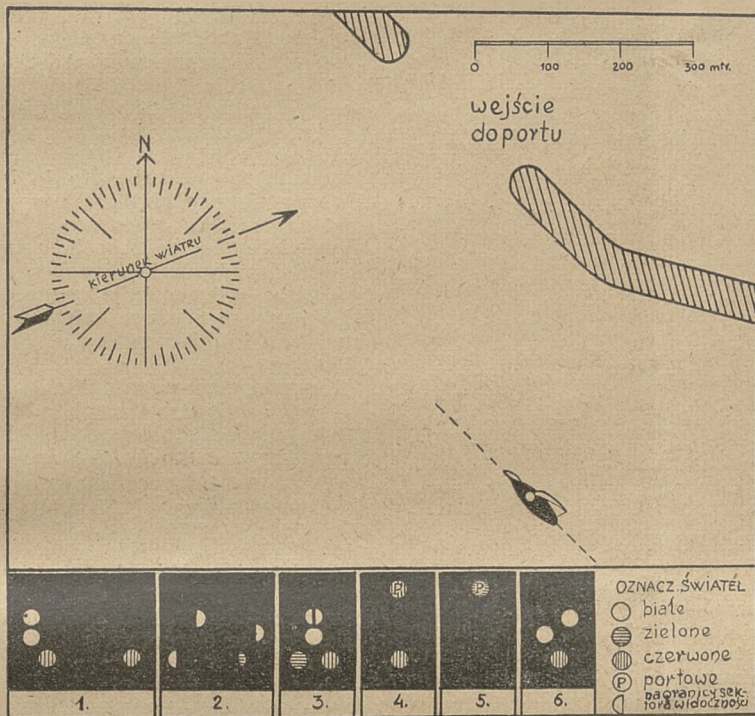
Ze względu na wytrzymałość tałelunku jacht może korzystać równocześnie max. z $\frac{1}{2}$ swej ogólnej powierzchni żagli. Ze względu na zawitość i wąskość farwatu jacht winien dobrze trzymać się poszczególnych kursów, wykazując przytem dostateczną sterowność. Ze względu na noc pożądanę jest utrzymanie stosunkowo małej szybkości jazdy i redukowanie manewrów żaglowych do minimum.

Jak winien kapitan operować żaglami, by na wszystkich wchodzących w rachubę kursach uczynić zadość powyższemu postulatowi.

Przy odpowiedziach należy podawać szczegółowe uzasadnienia oraz kierować się typowymi właściwościami jachtu półtoramaszlowego.

Rozwiązania należy nadsyłać do dn. 15 listopada b. r. pod adresem redakcji Szkwala—zadania żeglarskie» z podaniem nazwiska i adresu nadsyłającego.

Za trafne rozwiązania 2 zadań redakcja przeznacza nagrody w postaci wartościowych książek i bezpłatnej prenumeraty «Szkwala».



NA WIDNOKRĘGU

Z Gdyni dookoła świata. Od końca czerwca b. r. przebywał w Gdyni przez okres całego prawie lipca jacht angielski «Rosalind», rozpoczynający ślad swą podróż o charakterze sportowo-filmowym dookoła świata.

Wyprawa ta pod nazwą «Educational film expedition» ma zmiar opłynąć świat dookoła w celu wykonania szeregu filmów krajoznawczo naukowych. Wyprawa ponadto współpracuje z agencją «Daily Record».

Obrany przez ekspedycję rejs wyróżnia się tem, że prowadząc m. w. wzdłuż równika, biegnie pomimo to nie na zachód, lecz na wschód (przeciw kierunkowi wiatrów), a mianowicie: począwszy od Gdyni, okrąży Europę i prowadzi przez kanał Suezki do oceanu Indyjskiego, gdzie biegnie wzdłuż wybrzeży Indji i Indochin. Stamtąd przechodzi pomiędzy Australją i Nową Gwineą i opuszcza się do Nowej Zelandji,

skąd skręca na północ do wysp Towarzystwa (Oceanja), a następnie prowadzi na wschód do wysp Galopagos. Od wysp tych tworzy głęboki wypad na północ, aż prawie do Alaski i przy powrocie stamtąd przedostaje się przez kanał Panamski na Atlantyk, skąd przez New York prowadzi do punktu wyjściowego, t. j. Szkocji.

Ten rejs dokonany ma być w ciągu w 4,5 lat, przyczem w licznych punktach zatrzymania się odbywane mają być także wyprawy wgląd lądu dla celów filmowych.

W wyprawie bierze udział 8 osób, z czego tylko 4-ch stanowi właściwą ekspedycję (w tem także 1 kobieta).

Kapitanem i kierownikiem jest Mr. J. C. Elder z Glasgow.

Jacht «Rosalind» posiada ożaglenie typu Ycyl o powierzchni około 370 mtr².

Wymiary jego są następujące: długość 25,9 m, szerokość 4,5 m,

zanurzenie 3 m. Kadłub «Rosalinda», wykonany z drzewa tikowego, jest obity blachą miedzianą, a to w celu zabezpieczenia przed obrastaniem na wodach ciepłych.

Pozatem jacht posiada motor pomocniczy o mocy 45 HP.

(1.)

Wyprawa „Discovery II”

W czerwcu 1935 r. powrócił do Anglii po 20 miesięcznej nieobecności okręt badawczy «Discovery II». Zadanie jego trzeciej ekspedycji polegało na zbadaniu warunków przemysłu wielorybniczego na południowych wodach Atlantyku i Pacyfiku u krawędzi lodów antarktycznych. Okręt wykonał sporo przekrojów hydrograficznych i pomiarów głębokości za pomocą echo-sondy. Obserwacje te pozwoliły na ustalenie ważnej zależności, istniejącej między pochodzeniem, a temperaturą wód powierzchniowych.

B. C.

Z walk o błękitną wstęgę oceanów. Z obszernej polemiki, która rozwinęła się ostatnio w zagranicznej prasie fachowej na tle porażki poniesionej przez „Queen Mary“ w walce o „błękitną wstęgę oceanów“, wynika, że główną przyczyną tego, tak przykrego dla techniki angielskiej, niepowodzenia, polega na błędach popełnionych przy budowie turbin.

Obecnie mają być podjęte próby usunięcia tych błędów, w związku z czym statek ma udać się po swej drugiej podróży do doków w Southampton.

Ukończenie remontu przewidziane jest na połowę sierpnia, poczem podjęta ma być ponownie próba wydarcia w Normandzie rekordu.

Obok optymizmu, który na tym tle szerzy się w Anglii, znamienym jest pośpiech, z którym przesądzono budowę statku siostrzanego do Q. M.

Oddane już stoczni „John Brown & Co Clydebank“ zlecenie budowy tego nowego olbrzyma, przewiduje statek o pojemności 83.000 BRT, czyli o 3 tys. większego od Q. M.

Ten siostrzany do Q. M. statek ma być stoczony na wodę już w r. 1938 na wiosnę i nazywać się ma „King Georg V“.

A zatem, jeżeli Q. M. ostatecznie zawiedzie pokładane w niej jeszcze przez Anglików nadzieje, to w szranki walki o odzyskanie przez Anglików palmy pierwszeństwa w budownictwie statków wystąpi „King Georg V“. (J.)

Pomnik dla najświetniejszej żeglarki francuskiej. W maju bieżącego roku odbyła się we Francji w Cannes uroczystość założenia kamienia pod pomnik znakomitej żeglarki francuskiej i zarazem świata, a także mecenaski żeglarstwa, p. Virgine Hériot.

Najznakomitszym wynikiem żeglarskim p. Hériot było zdobycie przez nią dla Francji na Olimpiadzie 1928 na swym jachcie klasy 8—m—R „Aile VI“ złotego medalu. Była ona dotąd jedyną kobietą, stającą w roli sternika do regat Olimpijskich.

Nadmienić tu wypada, że wprowadzony przed paru laty zakaz udziału kobiet w regatach Olimpijskich został obecnie znów uchylony, ku czemu walnie przyczyniły się francuskie koła żeglarskie, posiadające żywo w pamięci wyczyny swej znakomitej żeglarki. (J.)

Z jachtmenów—rybak. W maju b. r. nasza flota rybacka została powiększona o nowy, nieznanu u nas typ statku rybackiego, prze-

znaczonogo do wykonywania dalekomorskich połowów.

Jest to dwumasztowy szkuner „Maria Alice“, liczący BRT 74,4 i ożaglenia ok. 330 m. kwadr.

Statek ten jest zakupiony i przyprowadzony pod żaglami z Francji przez młodych przedsiębiorców rybnych Stankiewicz i Zborowskiego.

Ciekawą jest rzeczą, że twórca tego, wyjątkowo ruchliwego i pożytecznego przedsiębiorstwa pan Stankiewicz, wykonujący od szeregu lat osobiście zawód rybaka, swą pierwszą znajomość morza zawdzięcza żeglarstwu sportowemu, podczas uprawiania którego w r. 1933 wpadł na pomysł poświęcenia się zawodowi rybackiemu.

Jak wszyscy twierdzą, przedsiębiorstwo to rozwija się o wiele pomysłniej, niż wszelkie inne, a zatem i kaszubskie. (J.)

Światła pozycyjne na jachtach.

Z artykułu, zamieszczonego w tej sprawie w jednym z ostatnich numerów czasopisma „Die Jacht“ wynika, że dopiero dobre latarnie o min. wymiarach 150x120x400 i średnicy szkła palnikowego 8 linii są w stanie wytwarzać światło o sile, widocznej z odległości 2 mil, czyli spełnić min. warunek bezpieczeństwa.

Stosowanie mniejszych, a zatem słabszych latarni, zwłaszcza pozbawionych certyfikatów, jest zdaniem autora bezcelowe. Lepiej jest zamiast kolorowych światel pozycyjnych stosować wówczas jedno dobre światło białe (jak na łodziach rybackich), niż obwieszać jacht cackami, przypominającymi dekoracje choinki. (J.)

Uroczysty pogrzeb jachtu „Britania“. W dniu 11 lipca odbyła się na redzie koło Cowes uroczystość zatopienia jachtu zmarłego króla brytyjskiego „Britania“.

Zatopienie nastąpiło wskutek decyzji króla Edwarda VIII, który nie chciał, aby jacht jego ojca został rozebrany na szmelc.

„Britania“ posiada 43 lata. Przez cały czas swego istnienia nosiła ona specjalną banderę dworu królewskiego. Biorąc udział ogółem w 625 regatach, uzyskała 350 nagród, z czego 231 były pierwszymi. (J.)

Najstarsze żaglowce świata. Za najstarsze żaglowce świata uważany był dotąd duński słup „Anna“, posiadający 142 lata.

Statek ten został ostatnio wycofany z obiegu w celu umieszczenia go w słynnym muzeum nautycznym w zamczysku Kronborg koło Helsingöru.

Ostatnio okazało się jednak, że istnieje jeszcze starszy statek, a mianowicie jest nim także duński słup „Trelholm“, o wieku aż 160 lat.

Sędziwy ten żaglowiec, posiadający swój port macierzysty w Nakskov, został wybudowany w roku 1776 i do dziś dnia pełni jeszcze swą służbę morską w charakterze przybrzeżnego transportowca. (J.)

Anglja ponownie wzywa Amerykę do pojedynku żeglarskiego o Puchar Ameryki. Pomimo przegrania na rzecz Ameryki wszystkich 15 odbytych od r. 1851 regat o t. zw. Puchar Ameryki — Anglja nie rezygnuje z dalszych prób wydarcia Ameryce przywiązanego do tej walki nieoficjalnego tytułu mistrza światowego w żeglarstwie i budownictwie jachtowem. Przygotowując się do dokonania nowego pod tym względem wyzwania, wybudowany został niedawno w Anglii nowy jacht „Endeavour II“, stanowiący jeszcze większy cud doskonałości, niż jego poprzednik z walk w roku 1934, dziś już zwany starym „Endeavour“.

Nowy ten reprezentant angielski sfinansowany został przez przemysłowca lotniczego T. O. H. Sopwith'a, z czego wynika, że dotychczasowy mecenas tych zawodów w Anglii — Lipton, sprawami temi już przestał się zajmować.

Projekt i wykonanie tego nowego przedstawiciela Anglii należą nadal do stoczni Camper & Nicholson w Gosporcie.

Do pojedynku „Endeavour II“ wystąpić ma dopiero w roku przyszłym, zaś sezon bieżący poświęcony ma być na skrupulatne przygotowanie tak jachtu, jak i załogi, do zawodów. (J.)

Sukcesy jachtów polskich.

W regatach międzynarodowych, odbytych z okazji Olimpiady z Zopott do Kilonji, sukces odniosły oba startujące jachty, a mianowicie:

Jacht Korsarz, Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku, zdobył pierwszą nagrodę w swej klasie wyrównawczej „C“ (podług formuły KR), a nadto jeszcze nagrody nadzwyczajne Niemieckiego Związku Żeglarskiego, ustanowionej dla pierwszego w tym biegu jachtu z załogą amatorską i nagrodę Polskiego Klubu Morskiego dla najszybszego jachtu gdańskiego.

Drugi jacht polski, startujący w tym biegu, Albatros, własność Józefina, zdobył II nagrodę w swej klasie „B“.