

SZKWAŁ



ROK V NR. 1
STYCZEŃ 1937 R.

Kronika miesięczna

Doroczne święto Państwowej Szkoły Morskiej. Tradycyjnym już zwyczajem, Państwowa Szkoła Morska w Gdyni uroczystie obchodziła swoje święto w dniu 8 grudnia 1936 r., jako w 16 - tą rocznicę swego powstania.

Piękna aula Szkoły zgromadziła w ten dzień wielu dostojników państwowych, Marynarki Wojennej i handlowej, przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonialnej, prasy i społeczeństwa, a nadto wielu wychowanków Szkoły Morskiej, z których niejeden zajmuje dziś poważne stanowisko, zwłaszcza w Marynarce, oraz szeregu instytucyj morskich.

Uroczystość zainauguowana została nabożeństwem, które, w zastępstwie ks. biskupa morskiego, celebrował ks. prałat Partyka. Podczas nabożeństwa przygrywała orkiestra Marynarki Wojennej. Po podniosłym kazaniu duszpasterza, poczet sztandarowy P.M.S. odmaszerował przy dźwiękach orkiestry, wszyscy zaś obecni oddali sztandarowi cześć przez powstanie.

Następnie dyrektor Szkoły, p. kmrdr Kosianowski odczytał depeze gratulacyjne, jakie m. in. nadeszły od szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała Świrskiego, Rady i Zarządu Głównego LMK, konsula Rzeczy Niemieckiej Hoffmana, kpt. Maciejewicza, komendanta „Dar-u Pomorza“, który wraz z wychowankami P.M.S. płynie obecnie na Tahiti, oraz od wielu innych osób.

Po odczytaniu depesz, p. kmrdr Kosianowski wygłosił obszerny referat o życiu i pracy Szkoły. Dłuższy ustęp swego przemówienia dyrektor Szkoły poświęcił „Darowi Pomorza“, wspominając również o nadzwyczajnym przyjęciu, jakiego nasz statek szkolny doznał w niemieckim porcie wojennym w Kilonii, dokąd zawinął na Międzynarodowy Zjazd z okazji Olimpiady Żeglarskiej. Ponadto kmrdr Kosianowski podkreślił także doskonałą kondycję uczniów Szkoły w tegorocznej 8-miesięcznej podróży, oraz serdeczne powitanie, jakich doznają we wszystkich portach. Z kolei omówił pracę uczniów, pozostałych w Gdyni, ich wyszkolenie sportowe i ich społeczną ofiarność w dożywianiu biednych dzieci. Przemówienie swe zakończył okrzykiem na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Wodza Naczelnego.

Pięknym momentem uroczystości była dekoracja krzyżami zaśluzgi, jakiej w imieniu Pana Prezydenta, a w zastępstwie p. ministra MP i H, dokonał dyrektor departamentu morskiego MP i H, p. inż. Moźdzęński. Złotymi krzyżami odznaczono najstarszych profesorów Szkoły, pp. Ledóchowskiego i Maresza, — brązowym zaś jej instruktora, p. Dynabowskiego.

Po oficjalnej części — dykcja Szkoły podejmowała gości obiadem, wieczorem zaś odbyła się przemiana i arcywesoła „herbatka morską“.

Tryptyki dla kajakowców.

Polski Związek Kajakowy uzyskał prawo wydawania na własną rękę tryptyków kajakowych dla turystów polskich, udających się kajakami do Jugosławii, Węgier i Austrii. Tryptyki te mają być wydawane przez Związek już od 1 kwietnia 1937 r.

Nagroda dla kapitana statku „Falke“. „Kapitanowi „Falke“ Ottonowi Morawskiemu, wdzięczny za pomoc i ratowanie samolotu gen. Orlicz-Dreszera w dniu 16 lipca 1936 r. — Minister Spraw Wojskowych“.

Taki napis wyryty jest na złotym zegarku, który kpt. Morawskiemu wręczył w dniu 30 listopada ub. r. Komisarz Gen. R. P. w Gdańsku p. min. Papeé, w imieniu p. ministra Spraw Wojskowych. P. min. Papeé wręczył również dyrektorowi firmy „Weichsel“, do której należy statek „Falke“, nagrodę pieniężną dla jego załogi.

M. s. „Tatra“. W stoczni Schichan w Gdańsku spuszczone na wodę w dniu 31.XI r. nowy handlowiec motorowy „Tatra“, 7.500 ton. Statek ten przeznaczony jest przede wszystkim dla polskiego obrotu handlowego i będzie pływał między Gdynią a portami południowego Atlantyku i Zatoki Meksykańskiej.

Marynarze proszą o książki. Koło Marynarzy Związku Rezerwistów zorganizowało biblioteczkę ruchome, ciesząc się na

statkach ogromnym powodzeniem. Koło jednak nie posiada dostatecznej ilości książek dla zaspokojenia potrzeb zgórą tysiąca marynarzy, pracujących na polskich statkach. To też Koło zwraca się do wszystkich przyjaciół morza, z gorącą prośbą o nadsyłanie wszelkiego rodzaju książek pod adresem: „Sekretariat Koła Marynarzy Związku Rezerwistów w Gdyni, ul. Sienkiewicza 7“ — lub: „Dział Morski Zarządu Gł. LMK w Warszawie, ul. Widok 10“.

Rumuńi budują nowoczesny statek pasażerski.

Rząd rumuński dążąc do rozbudowy swej marynarki handlowej. udzielił zamówienia znanej duńskiej stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze — na pośpieszny statek pasażerski dla użytku na linii Constanza—Aleksandria. Obecnie dowiadujemy się, że dodatkowo został zamówiony drugi statek analogicznego typu.

Będą to jednostki o długości 122 m. Napęd: 2 motory Diesla typu Burmeister i Wain o łącznej mocy 15000 KM. Szybkość zakontraktowana wynosi 22 węzły. Statki są obliczone na przyjęcie 500 pasażerów.

Z chwilą ich wejścia na linie do Egiptu i Palestyny, będziemy zagrożeni na naszej linii palestyńskiej — o ile do tego czasu nie postawimy na niej nowoczesnej szybkiej jednostki.

Ruch okrętowy w portach dalmatyńskich wykazał w r. 1935 dalszy wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim.

W roku 1934 weszło okrętów 92.291, o tonażu 17.382.128 ton brutto, w 1935 roku — 96.300 okrętów o tonażu 18.399.195 ton brutto.

W głównej mierze był to ruch przybrzeżny, w którym bandera jugosłowiańska uczestniczyła w 80%.

W ruchu tym na pierwszym miejscu stoi bandera jugosłowiańska, na drugim włoska, na trzecim brytyjska, na czwartym niemiecka, na piątym holenderska, na szóstym grecka i na siódmym francuska.

Ruch towarowy w portach Jugosławii wynosił w r. 1935:

Split 3.355.000 ton, Dubrownik 2.421.000 ton, Sussak 1.294.000 ton.

**POMOC ZIMOWA DLA BEZROBOTNYCH — TO NIE OBOWIĄZEK,
LE CZ HUMANITARNY CZYN KAŻDEGO OBYWATELA**

SZKWAŁ

Nr. 1

STYCZEN

1937

WSPÓLPRACOWNIKOM, CZYTELNIKOM I SYMPATYKOM «SZKWAŁU»

WYDZIAŁOWI CZYLI ZBIOROWI PRACZYNIENIA NOWOROCZNE SKŁADA

Biblioteka Jagiellońska



1003046773

REDAKCJA

Złoty róg

Tańcem, pełnym tragicznej drętwoty, kończy się ostatni akt „Wesela” Stanisława Wyspiańskiego.

Znaczenie tego końcowego fragmentu arcydzieła St. Wyspiańskiego — ma swą milczącą wymowę w historii kształtowania się wielkich czynów, powstałych, jako żywa reakcja w struchlałych z trwogi sercach.

Teraźniejszość od czasów, których wierną fotografię stanowi — „Wesele”, oddzielona została dorobkiem zrodzonym z krwi, i wysiłku prawie jednego pokolenia. I zdawałoby się, że symboliczny błędny taniec zagubił się w twórczym dążeniu narodu ku przyszłości, a tymczasem spostrzec go można akurat tam, gdzie kształtuje się oblicze przyszłości, gdzie urasta światopogląd młodego pokolenia.

Młodzież zgubiła swój „złoty róg” — i szuka wyjścia z błędnego koła poprzez abstrakcje, teorie, ustroje, nie wiedząc, że obok nich istnieje niezliczony szereg żywotnych spraw, wyrastających u samej podstawy życia.

Deklamuje się dużo na temat bezideowości młodzieży, jej nieobecności na pewnych odcinkach pracy. Mówi się o tym, że młodzież widzi wolność zgorzkniałą, zatrutą miazmatami, idącymi nie wiadomo skąd.

O ufność i serce młodzieży zabiegają przeróżne myśli i poglądy. W ocenie wartości młodzieży społeczeństwo ujawnia raczej stosunek negatywny, nacechowany gderliwością, lecz pozbawiony troski prawdziwej.

Nie jestem powołany do analizy nastrojów i oceny sytuacji, obrazującej młodzież, chciałbym tylko uchylić zasłonę i ukazać szereg faktów, które charakteryzują udział młodzieży na odcinku pracy morskiej i kolonialnej.

Prawdziwe znaczenie morza, zostaje częstokroć w pojęciu tak starszego społeczeństwa jak i młodzieży zniekształcone powodzą hymnomorskich frazesów, nalotem romantycznych wyobrażeń.

A przecież wystarczy tylko jedno kardynalne pojęcie, że morze — to wolność, — to chleb, — to dobrobyt, i że morze nie daje się omanić sentymentalnym frazesem, lecz wymaga rzetelnej, dokładnej pracy.

Jak smutny obraz przedstawia wśród młodzieży właśnie ten rys rzetelnej przygotowawczej pracy — do przyszłego korzystania z dobrodziejstw morza, jak mocno przebija tutaj poprzez szumne frazesy, symboliczna muzyka Chochoła!

A jest „olbrzymie do przeorania pole” — jak mówił gen. G. Orlicz-Dreszer. Oprócz bowiem zagadnienia ściśle morskiego, które w przetłumaczeniu na

język codziennych potrzeb człowieka, ukazuje długi łańcuch indywidualnych korzyści, istnieje sprawa t. zw. przybrzeżna, sięgająca do istoty gwarancji dostępu do morza. Tkwi wielka niedokładność w tym, że w naszych stosunkach problem morski zaczyna się dopiero w Gdyni, a nie na Pomorzu, nie przez sprawę gdańską, mimo iż tutaj właśnie leży oparcie naszego bytowania na morzu.

Na pewnym zebraniu Sekcji Pisarzy-Marynistów, jeden z członków podzielił się bardzo ciekawymi spostrzeżeniami ze swej podróży po Niemczech. Mówił między innymi o dziele generała von Seekta, wskazującym metody „pokojoyej” ekspansji niemieckiej na wschód. Przedmiotem tej ekspansji, według projektu gen. von Seekta, jest Rosja, ze względu na olbrzymie obszary, bogate w wszelkiego rodzaju surowce.

Na drodze do tych bogactw leży Polska, która oczywiście nie pozwoli na przejście przez swój teren.

Stąd jasny wniosek, że należy Polskę odpowiednio okrzyć, osłabić, aby nie mogła — nie pozwolić. I wystarczy, że Polsce przez stopniową, celową politykę, jak przez odebranie Gdańska, ugruntowanie wpływów na Pomorzu, zaciśnie się pętlę na gardle przez odebranie jej dostępu do morza, wtedy przy jednoczesnym okrzyku jej poprzez wpływy na Litwie, w innych państwach bałtyckich i na Ukrainie — będzie można już bez wojny, „pokojoyo” poddyktować warunki „współpracy” i zyskać możliwość przejścia do upragnionych bogactw wschodu.

— Z Polską — pisze gen. von Seekt, — zawrzeć możemy coś w rodzaju unii, będziemy jej dostarczać swe produkty przemysłowe, wzamian za jej świnię, kartofle, zboże, bo to przecież kraj rolniczy!

W atmosferze takich projektów wzrasta młodzież niemiecka, gdy tymczasem u nas zagadnienie naszej morskiej ekspansji, naszego umocnienia się na wybrzeżu — jest w szerokiach masach akademickich czymś bardzo odległym, na co zwraca się uwagę najwyżej podczas rocznicy odzyskania wybrzeża i Święta Morza.

Najwymowniejszą charakterystyką zainteresowania młodzieży są prace dyplomowe.

Mam przed sobą nieoficjalny wykaz prac dyplomowych uczelni handlowych w Polsce, na tematy morskie i kolonialne.

Nie ma tam ani jednej pracy o Pomorzu, jakby to najbliższe zaplecze portów Gdyni i Gdańska nie odgrywało żadnej roli w całokształcie spraw morskich.

W okresie 1913—1933 rok w Szkole Głównej Handlowej było 6 prac dyplomowych o Gdańsku, a w okresie późniejszym w roku 1933—1936 tylko



6485

111

C38

5(19)

6485

51

dwie, poruszające zresztą ten temat w ramach ogólnej polityki morskiej, jak: „Znaczenie komunikacyjne Gdyni i Gdańska“, „Eksport i import Gdańska i Gdyni“.

Szkoła Nauk Politycznych w okresie 1924—1935 przynosi 9 prac dyplomowych na tematy gdańskie, zaś Wyższa Szkoła Handlu Zagranicznego we Lwowie w okresie sześciu lat (1930—1936) tylko jedną.

Nie wiele lepiej jest według tej statystyki z innymi problemami. W okresie 1913—1933 w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie było 11 prac dyplomowych na tematy ogólnomorskie, w tej liczbie ani jednej pracy, której przedmiotem byłby handel morski. Tę samą liczbę przyniósł na tejsze uczelni okres: 1933—1936.

O Gdyni jest tylko dwie prace dyplomowe, w okresie 1913—1933, zaś między rokiem 1933 a 1936 ani jednej.

Stosunkowo duże zainteresowanie znajduje żegluga śródlądowa, której w okresie 1913 — 1933, poświęcono 11 prac dyplomowych, w późniejszym, t. j. 1933—1936 tylko sześć prac.

O rybołówstwie morskim jest w pierwszym cząskoskresie 2 prace, w następnym: 1933—1936 — 4.

Dla porównania warto jeszcze wymienić liczby z innych uczelni. I tak: Szkoła Nauk Politycznych w okresie 1924—1935 ma 11 prac na tematy ogólnomorskie, 4 prace o żegludze śródlądowej. Wyższa Szkoła Handlu Zagranicznego we Lwowie w okresie 1930—1936 ma 8 prac dyplomowanych. W roku 1930 — 1, w r. 1932 — 2 prace, 1935 — 1, 1936 — 3, z czego o zagadnieniach ogólnomorskich — 3, o Gdyni—3, o Gdańsku—1 i o koloniach—1 praca.

Sprawa ekspansji zamorskiej coraz silniej dojrzewa w zasięgu naszych interesów gospodarczych.

Problem niezwykle trudny, wymagający ostrożnego działania, lecz z uwagi na to, iż wyrasta na dysproporcji takich faktów, jak nadmierne przeludnienie — i brak możliwości zatrudnienia tego przyrostu naturalnego, znajduje coraz żywszy odzwiek zrozumienia w społeczeństwie.

Zrozumienie jednak akcji kolonialnej, — najbardziej powszechne i silne — nie da pozytywnego rozwiązania. Na to trzeba przygotować ludzi. Nasza akcja kolonialna musi rozpocząć się od studiów seminaryjnych, prac dyplomowych, od praktycznego poznania pracy w terenach zamorskich.

Niezależnie od sprawy ekspansji zamorskiej, a raczej równoległe — istnieje poza tym sprawa kolonizacji wewnętrznej — ekspansji na opustoszałe kresy wschodnie.

Zatracił się gdzieś zupełnie pierwiastek zdobywczości, pozostała metoda biernej łatwizny, kroczenia po linii najmniejszego oporu.

Ale sięgnijmy znów do liczb.

Szkoła Główna Handlowa w okresie 1913—1933 dała 8 prac kolonialnych, zaś w okresie 1933—1936 — 18 prac, z tego 3 prace ujmują kwestię handlu zamorskiego, a z 15 pozostałych prac tylko dwie zaliczyć można do rzędu kolonizacyjnych — nie kolonialnych, reszta to właściwie prace geograficzne.

Szkoła Nauk Politycznych w okresie 1924—1935 przynosi 5 prac na tematy migracyjno kolonialne; jedynie Wyższa Szkoła Handlu Zagranicznego we Lwowie daje wprawdzie jedną, ale rzeczową pracę na temat kolonialny, p. t. „Prawo Polski do kolonii zamorskich“.

Liczy te są jakby sondą, zapuszczoną przypadkowo. Bo stan ten ulega dość szybkim przeobrażeniom. Przy Uniwersytecie Lubelskim powstało już rok temu seminarium dla spraw kolonialnych, o podobnych faktach sygnalizowano nam również z innych miast uniwersyteckich: z Krakowa, Lwowa, Poznania.

Budzenie się do życia pewnych komórek naukowych dla należytego przygotowywania się do pra-

cy w dziedzinie morskiej czy kolonialnej, jest jeszcze w stosunku wysoce niewspółmiernym do istotnych potrzeb. To też fakty te, aczkolwiek godne podkreślenia i uznania, nie wystarczą do optymistycznej oceny sytuacji.

Gdzież są te masy młodzieży, które stanowią mają następców w dalszej ekspansji morskiej i kolonialnej?

Czy to tylko ta nieliczna grupa młodych fachowców gdynskich pracować będzie nad dalszym rozwojem akcji morskiej, a reszta młodzieży pójdzie wydeptaną ścieżką swych proaiców z okresu Mikołaja Reya z Nagłowic?

Któż wreszcie ponosi za to odpowiedzialność?

Ja myślę, że nie młodzież, która licznymi przykładami dała wyraz swego żywego zainteresowania się sprawami morza i kolonii, która w tym celu samorzutnie zorganizowała Akademicki Związek Morski i Harcerskie Drużyny Żeglarskie, która garnie się do Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Warto zwrócić choćby uwagę na Akademicki Związek Morski, który powstał kilka lat temu, jako organizacja ideowo-sportowa, by przez swój charakter spełniał na terenie akademickim rolę organizacji wychowawczej, skupiającej szerokie masy młodzieży dla spraw morza i kolonii.

Ukazanie młodzieży akademickiej możliwości zawodowych nie poprzez teorie abstrakcyjne, lecz przez prace w ramach organizacji — to jedno z głównych zadań AZM.

Skupienie młodzieży dla idei, która kreśli szerokie perspektywy możliwości zawodowych — w ramach AZM odsunąć by ją mogło od wpływów, zgubnych częstokroć doktryn politycznych.

Zdaje się nic bardziej godnego poparcia, troski i opieki — niż tego rodzaju organizacja.

Życie jednak składa się z szeregu przepisów. To nic, że sprawa jest pilna, celowa, to nic, że reprezentuje nie ideę, wikłającą się w frazesach, lecz opartą o samo życie, o przyszłość młodego pokolenia — to wszystko nic, bo na naczelnym miejscu istnieje przepis, paragraf urzędowy. Sprawa musi się urzędowo odezwać.

I dlatego Akademicki Związek Morski nie został dotąd przez władze oświatowe — zalegalizowany. Nie trudno dostrzec, ile trudności napotykać musi organizacja, wzrastająca w tych warunkach.

Stąd też wypływa niewspółmierny dorobek AZM w dziedzinie żeglarskiej w stosunku do pracy społecznej.

Działalność żeglarska AZM, będąca pod opieką władz wojskowych, wyprzedziła znacznie pracę społeczną, która natrafia na stałe przeszkody, dzięki właśnie niezalegalizowaniu organizacji.

Nie potrzeba, zdaje się, już uzasadniać roli dziejowej morza, konieczności wychowania młodzieży w duchu ekspansji, nie zaś biernej stabilizacji.

Nie potrzeba przytaczać faktów, snuć takiej czy innej wizji przyszłości. Oblicze przyszłości stworzy tylko współczesna młodzież. Lecz znaczenie tego staro komunału nie pozbawione jest w chwili obecnej pewnych obaw.

Młodzież dla całokształtu spraw morza i kolonii musi być wychowywana.

Sprawę Gdańską poznawać powinna nie z wieców protestacyjnych, rozliczne zagadnienia morskie nie z okolicznościowych akademii, a problemy kolonialne nie z przypadkowych przemówień. Tych spraw winna uczyć się w szkole, uczelni, i pod ich wpływem, wychowywać się w organizacji.

Młodzież nie może być przedmiotem targów wzajemnych, lecz troski i opieki.

Z życia, nacechowanego drętwością, z błędnego koliska małych spraw — musi wyjść na drogę, prowadzącą do wielkości.

Musi odnaleźć swój symboliczny „złoty róg“!...

Stanisław Zadrozny

W obliczu faktów

Tak się stało, że moment krystalizowania się światowego zagadnienia kolonialnego oraz naszych dążeń kolonialnych — zbiegł się z okresem, w którym jesteśmy już narodem silnym, okrzepłym we własną moc i godność państwową, a jednocześnie znajdującym się w tym położeniu, iż błędem dziwowym byłoby niewysuwanie nazewnątrz naszych potrzeb emigracyjno-osadniczych i surowcowych.

Tego błędu ustrzeżliśmy się w poczuciu odpowiedzialności za losy nasze i najbliższych pokoleń, których przyszłość leży na morzach i w koloniach. Zrozumienie roli, wyrosłe z pracy pionierów kolonialnych, — roli, jaką dostęp do surowców i ziem zamorskich musi odegrać w formowaniu się naszego życia gospodarczego, — dyktowało przedstawicielom rządu polskiego rzucenie oświadczeń kolonialnych na szalę ogólnych żądań rewizjonizmu kolonialnego. Zrozumienie znaczenia idei kolonialnej dla ukształtowania nowej psychiki narodu polskiego, psychiki zdobywców, którą musi posiadać każdy, kto pragnie dorównać innym w konkwestatorskim marszu naprzód, — kazało Lidze Morskiej i Kolonialnej przeprowadzić tę ideę w społeczeństwie, wzdłuż i wszerz, aby nie było serc małych i trwożnych, co lękają się odważnych słów i myśli.

„Dni Kolonialne“ były doraźnym środkiem narzucenia całemu prądowi myśli polskiej nowych haseł i nowych celów, — skierowania jej nurtów w nowe, wartkie koryto, w którym z leniwej i ospałej musi stać się zwycięską i grzmiącą, zdolną do przełamania największych tam, przeszkód, budowanych życiem powojennym przez swoich i obcych.

W kaniony, wyżłobione dłońmi, móżgiera i sercem przewodników myśli kolonialnej, — w kaniony, z których echo rozchodzi się gromko po całym świecie, — skierowały się wreszcie myśli społeczeństwa polskiego, porwane pręczyem nowych wartości. Wartości, co odrywają od rozpamiętywania lat minionych i naprawdę przeszłych, od cierpiętniczego mesjanizmu wobec świata, od samobiczowania się wiekami dawnymi, od beznadziejnego zatrwania się w terażniejszości. Te nowe wartości, wskazujące jakże szerokie horyzonty, nie określone jeszcze miarą i wagą, ale poczuciem wiary i własnej siły, od lat godnej szacunku i poważania u obcych narodów, — sprowadziły w obręb zagadnień kolonialnych całe społeczeństwo polskie, którego żywy udział w „Dniach Kolonialnych“ jeszcze raz potwierdza, że stać nas na idee, stawiające nas, wyszłych 17 lat temu „z domu niewoli“ — w rzędzie państw naprawdę europejskich.

Jeśli jednak już na początku wielkiej drogi znalazły się nieliczne jednostki, które wolą wybierać własne, błędne, a może i kręte ścieżki, — lub co gorzej, jeśli na trasowaną przez nas drogę już teraz



Z widoków brazylijskich

niektórzy rzucają kłody swej głupoty, lub może swej nieświadomości, lub może swej złośliwości celowej — to nie należy przypuszczać, by zwyciężyły ich niejasne cele. Ich celem może być, o ile nie prywatna małych, własnych korzyści, ukryta w pozorze obywatelskiej krytyki, — to w większości wypadków sama rozkosz krytykowania, przysłowiowe „stawanie okoniem“, oportunizm i zaściankowość, lub co gorsza wysługiwanie się tym, w których interesie leży, byśmy zostali narodem małym, wyzyskiwanym przez nich lub przez kapitał obcy, — tak, jak w interesie Zacharowów leży ustawiczne widmo wojny i sama wojna wreszcie.

Na przestrzeni wieków gubiła nas prywatna klanów zamkniętych. Nadszedł jednak czas, że musiał umilknąć ich głos, przytłoczony celem, którego wielkość wyklucza inne. Tak i teraz: przemiana niepodległego Państwa Polskiego z lądowego w morskie i kolonialne — jest celem zbyt ważkim, abyśmy się mieli rozmieniać na drobne, małej wagi zagadnienia.

W momencie, gdyśmy postawili już jeden krok naprzód, musimy wyteńczyć wszystkie siły, by nie zbaczając z obranej drogi, by nie cofać się, lecz iść tak nieustępliwie, jak nieustępliwie są inne narody, które wbród mają wszystkiego.

Jesteśmy w takim położeniu, że dostęp do surowców, do terenów zamorskich — mieć musimy.

Dlatego też nie tylko sama inicjatywa, ale i fundusze muszą się znaleźć na popieranie akcji kolonialnej, na ruch osadniczy, na nawiązywanie stosunków handlowych z krajami zamorskimi. Na zakładanie domów handlowych polskich, na kształcenie młodzieży w kraju i za granicą w fachu plantatorów, handlowców, urzędników administracji, lekarzy tropikalnych i znawców kolonii.

Za parę lat staniemy w obliczu faktu, że kolonii nie posiadać — już nie możemy. Wtedy do zagadnień kolonialnych podchodzić będziemy nie tylko z gorącą wiarą, z sercem, z nadmiarem ludności, potrzebą surowców i rozwiązania bezrobocia, — ale i z ważkim argumentem wyników naszej penetracji gospodarczej na ziemiach zamorskich, z kadrą wykwalifikowanych ludzi, uzbrojonych nie tylko w teorie problemów kolonialnych, ale i w wiedzę praktyczną, nabytą przez doświadczenie na własnych placówkach gospodarczych. Aby się jednak tak stało — już dziś musimy dać odpowiednie warunki wychowawcze - kolonialne tym, którzy stanowią przyszłość Polski jutrzejszej, przyszłość kolonii polskich: młodzieży.

Zabiegi naszej dyplomacji na terenie międzynarodowym muszą być oparte tylko na takiej, a nie innej współpracy całego społeczeństwa.

Wanda Karczeńska



Fot. Leszek Wieleżyński
Z podróży po Ameryce Południowej

O typ zagranicznego kupca

W handlu, obok znajomości fachu, branży, terenu i ludzi, „obrotności kupieckiej”, konieczna jest: 1) bezwzględna solidność w wykonywanym zawodzie, oraz 2) umiejętność pozyskania klienteli.

W handlu krajowym są to walory pierwszorzędnej wagi dla kupca — decydujące o powodzeniu. Natomiast wymienione walory kupca urastają do wielkiego zagadnienia w stosunkach zagranicznych, w handlu międzynarodowym. Tu wpływają one na opinię o kraju, decydują o jego możliwościach współpracy i korzyści w skali, wykraczającej daleko poza interes jednostki.

W Polsce nie wytworzył się jeszcze prawdziwy typ kupca międzynarodowego, proces ten znajduje się in statu nascendi. Handlem zagranicznym zajmują się nieraz ludzie, którzy nie wiele mają wspólnego ze stanem kupieckim, którzy zajęcie to traktują przelotnie, mając na uwadze doraźne zyski, w rezultacie taka działalność handlowa bywa wręcz szkodliwa dla kupiectwa polskiego i Polski. Wprawdzie transakcje są dokonywane — obrót z zagranicą stanowi dużą, poważną pozycję w życiu gospodarczym kraju, sięgając dwóch miliardów złotych (w 1935—1.785 milionów zł., w tem wywóz 925 milionów zł., przywóz 860 milionów zł.), lecz są to cyfry bardzo małe wobec możliwości i potrzeb. Kryzys światowy, daleko posunięta samowystarczalność, będące dziś w wielu państwach podstawowym założeniem polityki gospodarczej, bariery celne i kontyngenty, którymi państwa strzegą swych rynków, ograniczenia walutowe i t. p. hamują w dużej mierze rozwój handlu międzynarodowego.

Dziedzina handlu zagranicznego jest trudną do opanowania i wymaga wielu warunków. Należy wymienić w pierwszym rzędzie dwa podstawowe warunki, bez których praca w handlu zagranicznym nie tylko pozostanie bez należytego efektu, lecz nawet będzie szkodliwa, są to:

1) znajomość terenu, na którym kupiec zamierza pracować. Znajomość ta nie może ograniczać się jedynie do poznania czynności i dróg obrotu międzynarodowego, lecz winna być poparta gruntowną znajomością kraju, jego ustroju, obowiązujących przepisów i praw, historii, języka, ludzi i tradycji, zwyczajów i upodobań;

2) solidność, przed którą należy rozumieć w pierwszym rzędzie uczciwość kupiecką, oraz takie właściwości, jak słowność, ściśle wykonywanie warunków umowy, terminowość dostaw i wszystko to, co się rozumie pod formułką „diligentia, quam in suis rebus”, a w lapidarnym współczesnym ujęciu składa się na t. zw. „specja”. Spełnienie tych dwóch podstawowych warunków tworzy dobrą opinię kupca, a opinia decyduje o powodzeniu w handlu zagranicznym.

Kupiectwo polskie nie uświadamia sobie tych prawd. Straty, jakie ponosiliśmy i ponosimy z tego powodu są znaczne. Afery takie jak głośna w swoim czasie afera maślana — uczyniły dużo szkody. Naprawienie zepsutej opinii na rynkach zagranicznych jest trudniejsze, niż opanowanie nowego rynku. Na wszystkich stron słyszy się skargi i narzekania na brak wyrobienia naszego kupiectwa, niezrozumienie własnego interesu, nieuczciwość poszczególnych jednostek. Wiele sprzyjających okazji i możliwości zaprzepaszczone wskutek nieumiejętności lub niesolidności eksporterów. Tak było na przykład ze sprawą bezpośredniego eksportu chmielu do Szwecji, partia dostarczonego towaru nie odpowiadała zupełnie dostarczonemu próbkom. Naturalnie transakcja nie doszła do skutku, narażając eksporterów na znaczne straty, zamykając na długi czas możliwość bezpośredniego eksportu i skazując nas nadal na pośrednictwo Niemiec w eksporcie chmielu. Albo inny przykład, świadczący już nie o złej woli, lecz o niezro-

zumieniu tak zasadniczych rzeczy, jak obowiązki kupca w zakresie wykonania umowy. Agent zagraniczny zamawia w Łodzi partię perkalów w drobny rzucik. Fabrykant wysyła towar, nawet w lepszym gatunku, lecz w inny deseń, w paski. Znow koszty i zmarnowana okazja, w dodatku fabrykant nie może pojąć, dlaczego agent odmówił przyjęcia towaru. Bywały sytuacje nieraz humorystyczne. Pewna poważna firma drzewna dostaje zamówienie z Egiptu na: powiedzmy 700 standartów małych belek sosnowych. Wysyła skwapliwie i w jak najlepszym porządku 1000 standartów, lecz nie belek, a kantówek w najwyższym gatunku (za tę samą cenę). W rezultacie importer natychmiast robi ogromnie zamówienie w przekonaniu, że znow otrzyma towar przekraczający swą wartością jego najśmielsze oczekiwania. Sprawę naturalnie wyjaśniono, ale wstyd i strata pozostały. Przykłady podobne możnaby przytaczać w nieskończoność.

Oprócz wymienionych dwóch zasadniczych warunków — istnieje jeszcze cały szereg innych, od spełnienia których uzależniony jest rozwój obrotów w handlu zagranicznym i powodzenie kupca. O powodzeniu towaru może decydować nawet na pozór tak drobna okoliczność — jak forma towaru, jego opakowanie. Na przykład sery polskie — okrągłe, nie mogą iść do Ameryki, gdyż tam klientela przyzwyczajona jest do serów podłużnych. Opakowanie gra bardzo ważną rolę nie tylko z uwagi na upodobania odbiorców zagranicznych, lecz co ważniejsze, opakowanie winno skutecznie chronić towar od uszkodzenia i zniszczenia w czasie transportu, przeładunku i przechowania na składzie. Z tym łączy się kwestia standaryzacji. Standaryzacja nie tylko formy zewnętrznej, opakowania, lecz przede wszystkim jakości towarów. Te rzeczy są już dzisiaj w znacznym stopniu przestrzegane, dzięki właściwej polityce władz, które wszystkimi rozporządzalnymi środkami wdrożyły naszych eksporterów do sumiennego przestrzegania wymogów standaryzacyjnych. Niestety, nie do każdego towaru da się to zastosować. Na przykład płody rolne wskutek niskiej kultury producenta i dzięki małym wymaganiom naszych krajowych konsumentów — przeważnie nie odpowiadają wymaganiom, dzięki czemu cena naszych artykułów rolnych na rynkach zagranicznych, jest często nadal jeszcze niższa od takich artykułów innych krajów, jak Holandii, Danii, a nawet Łotwy i Litwy. Jakość towaru, stałość cechowania, opakowania, stanowią nie małą siłę atrakcyjną, i nieraz decydują o jego popycie.

W zakresie inicjatywy kupieckiej i ponoszonego ryzyka istnieją również duże braki. Penetracja polskiego kupca ogranicza się do utartych i znanych szlaków handlowych, rynków najłatwiejszych. Odczuwa się brak śmiałej pionierskiej inicjatywy i związanych z tym wysiłków. Kupiec nasz ucieka się przeważnie do pomocy zagranicznego pośrednika. Tak na przykład piwo grodziskie szło w wielkich ilościach do Chin, ale z marką „made in Germany”. Kupiec powinien pamiętać, że tylko śmiała inicjatywa i związane z tym ryzyko pozwolą osiągnąć większe i zasłużone zyski.

Jednym z ważnych również momentów powodzenia handlu zagranicznego jest organizacja. Wiele zadań kupiec indywidualnie wypełnić nie może, gdyż przerastają jego siły. Tu powstaje nieodzowna potrzeba umiejętnej organizacji.

Na ogół trzeba przyznać, że sytuacja się poprawia, kupiectwo polskie zaczyna uświadamiać sobie podstawowe warunki pracy w handlu zagranicznym, swe zadania i obowiązki. W miarę odmładzania kadr kupiectwa, położenie Polski na rynkach zagranicznych z każdym rokiem będzie się poprawiało.

Władysław Leszczyński

Gdańsk leży u ujścia Wisły

Rzut oka wstecz, rozejrzenie w stosunkach gdańsko-polskich za czasów Rzeczypospolitej przedrozbiorowej, pozwoliło nam zorientować się, iż Gdańsk ówczesny, dzięki swemu tak troskliwie pielęgnowanemu monopolowi na handel zamorski Polski, mógł być i stał się istotnie najbogatszym z pośród jej miast, jej ogniskiem najbardziej kulturalnym, wywierającym wpływ niewątpliwy na cały kraj, dla którego za czasów saskich wszystko, co gdańskie było tym samym i najmłodniejszym, najwykwintniejszym. Zresztą, był Gdańsk najbogatszym z miast nie tylko w Polsce; Gdańsk ówczesny był ponadto najludniejszym z miast Europy środkowej — w połowie XVII stulecia liczył niespełna 80 tysięcy mieszkańców. Hamburg cyfrę tę osiągnie dopiero w sto lat później, gdy liczba ludności Gdańska po rozbiorach, a więc z końcem XVIII w. spadnie poniżej połowy tej cyfry.

Ów spadek ludności jest, rzecz oczywista, wynikiem upadku gospodarczego, powodowanego utrudnieniami handlowymi na szlaku wiślanym. Jeszcze przed pierwszym rozbiorem ustanowił Fryderyk Wielki, jak wiemy, komorę celną w Kwidzynie, gdzie mimo protestów polskich pobierano wysokie cła tranzytowe od towarów, idących Wisłą; interwencja carowej Katarzyny zmusiła wprawdzie Fryderyka do ustąpienia, wnet jednak po pierwszym rozbiorze ustanowił on ponownie komorę celną w Fordonie, gdzie towar, idący do polskiego Gdańska opłacał naprzód 12%, a później 24% od wartości, podczas gdy towar, wysyłany do pruskiego Elbląga, płacił tylko 2%, a potem 4%. Komora pruska w Nowym Porcie gdańskim (Neufahrwasser) pobierała powtórnie cło tranzytowe od towarów polskich, wysyłanych za morze, od towarów zamorskich zaś, idących do Polski, ściągano od 20 do 30%, „żadnego przytym w otaksowaniu nie uważając prawa przyzwoitości“, choć narzucony Polsce traktat handlowy z r. 1775 cło to ustalił w wysokości 12%. Wreszcie w dwa lata po pierwszym rozbiorze wykopano z rozkazu Fryderyka kanał bydgoski, którego założeniem było skierowanie polskiego wywozu zbożowego przez Noteć, Wartę i Odrę do Szczecina, z pominięciem Gdańska. Zarządzenia te odbijają się niezwłocznie na gdańskich obrotach handlowych; z 10 milionów złp. spadają one do 3 milionów, gdy wywóz zboża polskiego, wynoszący w pierwszych latach panowania Stanisława-Augusta około 50 tysięcy łasztów rocznie, po pierwszym rozbiorze obniża się niemal do połowy tej cyfry, a w latach osiemdziesiątych poniżej 10 tysięcy łasztów.

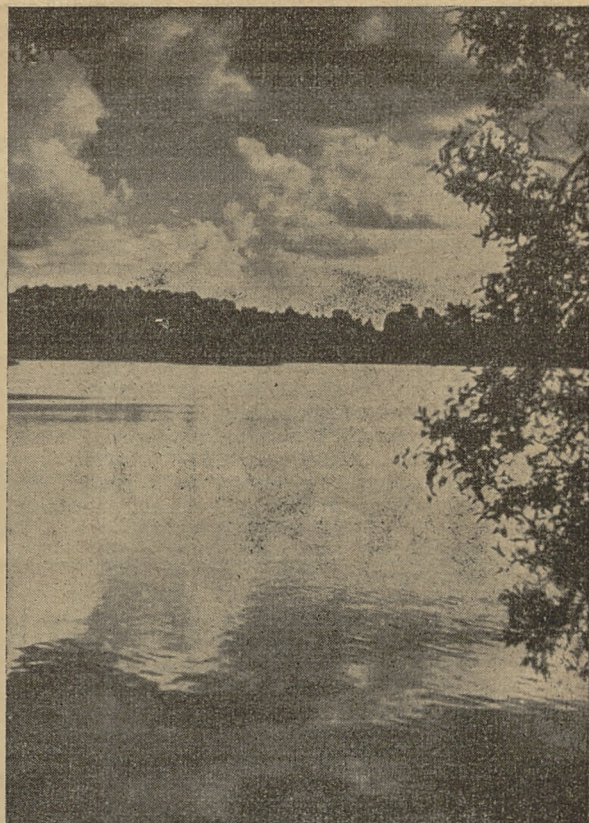
Odcięty od swego rozległego polskiego zaplecza pierwszym zaborem pruskim, a nadto pruskimi komorami celnymi na Wiśle i u wyjścia w morze, znalazł się więc Gdańsk istotnie jakby „na stromej skale, otoczonej dokoła najokropniej szalejącą falą“ — jak stwierdziła to uroczysta odezwa do króla Stanisława Augusta, wysłana na sejm czteroletni — na własną rękę — przez t. zw. trzeci ordynek, reprezentujący drobnomieszczanstwo gdańskie. — Gdańsk „runąć musiał w ziejącą otchłań“ — jak przypuszczała to też sama odezwa „najpoddających J. K. M. a srodze stroskanych“ przedstawicieli trzeciego ordynku. Polska, bezsilna już, z ratunkiem Gdańskowi pośpieszyć wówczas nie mogła, w obliczu więc stojących przed bramami miejskimi 2 pułków piechoty i 1 dragonów pruskich, zarządził senat gdański wydanie fortyfikacyj; nie mniej ludność Gdańska — jak wspominaliśmy już — nie poddała się władzy obcej bez krwi przelewu, a szereg wybitnych gdańszczan na znak protestu złożyło urzędy swe w zarządzie miejskim i szkolnym, w sądownictwie lub nawet opuściło ojczyste miasto na zawsze.

Obalenie dawnych, republikańskich urządzeń

miejskich, szanowanych przez Rzeczpospolitą, wprowadzenie władz miejskich czysto urzędniczych nie mogło być miłe większości gdańszczan, nie mniej — podkreślić tu trzeba — trzynastoletnie rządy pruskie znamionuje dla Gdańska niewątpliwa poprawa gospodarcza: eksport zbożowy wzrasta znowu i w r. 1802 dochodzi do niewidzianej od dawna cyfry 85 tysięcy łasztów. Nie sądzmy przecież, by miało to być zasługą administracji pruskiej, odznaczającej się fiskalizmem i biurokratyzmem. Poprawa gospodarcza wynikała przede wszystkim z braku zdolnych do współzawodnictwa z Gdańskiem portów na terytorium Prus, tych Prus, które nadto były ośrodkiem względnego pokoju wśród zwichrzonej naogół wojnami napoleońskimi Europy, a wreszcie — co najważniejsza — o względnym dobrobycie Gdańska naówczas rozstrzyga fakt zespolenia go z trzema zabarami pruskimi, obejmującymi znaczną część dawnego, rozległego polskiego zaplecza.

Dobrobyt ten zresztą trwa bardzo niedługo. W r. 1807 marszałek Lefebre — przeważnie kosztem krwi polskiej, jak brzmi raport gen. Giełguda — zdobywa Gdańsk, który z woli Napoleona zostaje wolnym miastem, ale który też tym samym skazany jest na doszczętną niemal ruinę. Będzie to znów najzupełniej zrozumiałe, bo choć zwycięski cesarz przywrócił Gdańskowi dawne ustawy i urządzenia autonomiczne, jednakże, godząc się na odcięcie go prowincją zachodnio-pruską od Księstwa Warszawskiego, tym samym odbierał wolnemu miastu polskie zaplecze, a nadomiar dekretem o blokadzie „wysp brytyjskich“ pozbawił Gdańsk głównych jego zamorskich odbiorców.

Kolejna niedola gospodarcza trwa krócej jeszcze niż poprzedni dobrobyt. Tak zwany X korpus wiel-



kiej armii napoleońskiej, a raczej „gromada inwalidów“, jacy zdołali wrócić z pod Moskwy, broni wolnego miasta aż do ostatka i dopiero w d. 1 stycznia 1814 r. ostatnia załoga polska opuszcza Gdańsk, mając sobie zezwoleny powrót do Księstwa Warszawskiego. Z początkiem lutego Prusy ponownie obejmują Gdańsk w swe posiadanie.

Sprawa przyznania im tytułu własności pozostaje przecież na razie w zawieszaniu, a Gdańsk przeciw temu przyznaniu broni się jedynymi, jakie mu pozostały, sposobami. Już po odwróceniu z pod Moskwy, w przewidywaniu upadku Napoleona, przesłał był senat gdański swemu „deputowanemu przy rządzie cesarskim“, dr. Keidlowi, tajną instrukcję, stwierdzającą, iż „Gdańsk, jako wolne miasto, bodaj nawet wyposażone we wszystkie prawa suwerenne, utrzymać się nie da“, że więc najlepszym rozwiązaniem, do którego dążyć należy, byłoby ponowne złaczenie go „z Polską, jako państwem potężnym i niepedglem“.

Starania Keidla na gruncie petersburskim, londyńskim, a wreszcie w Wiedniu, pozostają bezowocne: z woli kongresu wiedeńskiego Gdańsk przyznano Prusom, ale rzeczą dla nas znamionną będzie, że ostatecznie się to wbrew woli samego Gdańska przezwodziło.

Objawszony ponownie Gdańsk, rozwiązały Prusy dotychczasowy zarząd miejski i zniosły wszelkie ślady polskich i francuskich urzędów autonomicznych. Wprowadzono w Gdańsku natomiast ogólnopruską ustawę municypalną, policję, a wreszcie podjęto energiczną akcję prusyfikacyjną.

Ponownych rządów pruskich w Gdańsku nie znamionuje wszakże poprawa gospodarcza, jaką dostrzegało się po trzecim rozbiore. I znów zrozumieć to łatwo, tym razem bowiem zaplecze gdańskie nie obejmuje, jak wprzód, znacznej części dorzecza Wisły, ale redukuje się jedynie do jej dolnego biegu. Kordon graniczny oddina Gdańsk, stolicę prowincji zachodnio-pruskiej, od Królestwa Kongresowego, sprawiając, iż handel gdański traci swe normalne podstawy bytu i jakiegokolwiek widoki rozwoju. W tym świetle zrozumiałe się stają nieznanne nigdy dotąd w Gdańsku, a wywołane nędzą rozruchy uliczne w latach 1819, 1821, 1822. Wywóz zboża polskiego, jaki w r. 1816 jeszcze wynosił 24 tys. łasztów, a w parę lat później, dzięki narzuconej Petersburgowi konwencji handlowej, wzrósł do 38 tys., spada nagle, z roku na rok, do 16, a nawet do 6½ tysiąca łasztów, gdy świetny minister skarbu Królestwa Kongresowego, Lubecki, zdołał wyjaśnić w Petersburgu szkodliwość pruskiej konwencji handlowej i uzyskać ukaz o prohibicyjnej względem Prus taryfie polskiej.

Od tej chwili rozpoczyna się definitywny upadek gospodarczy dawnego hanzentyckiego, republikańskiego Gdańska i jego powolna prusyfikacja, idąca równoległe z germanizacją całego dawnego polskiego Pomorza. Nie mniej, nierychło wygasnąć mają dawne sympatie. Jeszcze w r. 1863 przecieży, gdy rząd rosyjski i pruski zawierają w Warszawie tajną konwencję, mającą na celu zdławienie powstania

wspólnymi siłami i gdy Bismarck, broniąc w parlamencie Rzeszy swej polityki przeciwpolskiej oświadcza, że „przyszła Polska niepodległa, w razie zwycięstwa powstania, zażądałaby niechybnie portu gdańskiego“ — związek zrzeseń handlowych w Gdańsku ogłasza deklarację, w której potępia tajną konwencję warszawską, protestując przeciw antypolskiej polityce pruskiej.

Polityce gospodarczej pruskiej wobec Gdańska należało by poświęcić nieco więcej uwagi; na razie niech wystarczy nam za dłuższe wywody stwierdzenie ich wyników. Fakt mianowicie, iż w okresie wielkiego uprzemysłowienia Niemiec, w ostatnim trzydziestolecu XIX i pierwszym dziesięcioleciu XX, gdy ludność 15 miast pruskich wzrosła w czwórnasób, liczba mieszkańców Gdańska zwiększyła się o 90% zaledwie, a o znaczeniu handlowym portu gdańskiego mówi nam dobitnie fakt, iż w przededniu wojny, w tabeli portów bałtyckich zajmuje Gdańsk miejsce trzynaste; z portów niemieckich idą przed nim szczeciński, rostocki, sańnicki (Sassnitz) i lubecki; za nim — królewiecki, kiloński i kłajpedzki; obroty towarowe portu gdańskiego w r. 1913, zaledwie przewyższające 2 miliony ton, nie sięgają nawet dziesiątej części obrotów portu hamburskiego, równając się trzeciej części obrotów towarowych portu w Szczecinie.

Traktat wersalski utworzył z Gdańska wolne miasto, włączając je w obręb polskiej granicy celnej. Tym samym też w najogólniejszych zarysach, pod względem gospodarczym przywrócony został stan rzeczy z przed pierwszego rozbioru Rzeczypospolitej, i — rzecz znamionna — niezwłocznie też, z roku na rok, wzrastają cyfry obrotów w porcie gdańskim. Oczywiście, rok 1919, bezpośrednio następujący po latach zniszczeń wojennych, nie może być brany pod uwagę, ale już cyfra obrotów r. 1920 zbliża się do cyfry z r. 1913; cyfra z r. 1924 zlekka ją przeraża, a cyfra z r. 1928 przewyższa ją w czwórnasób — w tym samym okresie większość portów niemieckich nie osiągnęła jeszcze cyfr przedwojennych. W tablicy portów bałtyckich zajmuje Gdańsk jedno z miejsc czołowych, a obroty jego, zmniejszone wskutek powszechnych trudności gospodarczych, mają się obecnie do cyfr przedwojennych jak 5 do 2.

Gdańsk współczesny, gdzie ponad czynnikami rdzennymi, góruje żywioł obcy dawnym, republikańsko-gospodarczym tradycjom, stara się zacierać szacowne pamiątki swej wieloletniej łączności z Rzeczypospolitą. Orły Jagiellońskie, batoriańskie czy zygmuntofskie, powleczone czarnym pokostem, uchodźcą mają w oczach widza za symbol władzy Hohenzollernów. Żadna przecieży najczarniejsza farba nie wymaże z map Europy tego, iż Gdańsk leży u ujścia Wisły, co na język niemiecki nie dałoby się przetłumaczyć krótkim „Danzig liegt am Weichselmünde“ — bo w wersji niemieckiej zdanie to należałoby opatrzyć komentarzem, iż Wisła całym swym biegiem leży na terytorium Polski, stanowiąc jej kościć komunikacyjny, przy całym, najwyższym rozwoju dróg lądowych — najtańszy.

Stanisław Poraj

Do dnia 9 grudnia roku ubiegłego na Fundusz Obrony Morskiej wpłacono zł. 4.694.591.
Z pieniędzy tych buduje się już łódź podwodna imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego

Okręt Rzeczypospolitej Polskiej „Gryf”

Wodowanie okrętu ma zawsze swój charakterystyczny wyraz. Trudno jest oddać ten wzniosły nastrój, jaki się wytwarza wokół tkwiącego jeszcze wysoko na pochylni kadłuba. Wszystkie oczy wlepione są w ten kadłub, suchuteńki, błyszczący od czerwonej minii, odcinającej część podwodną od nawodnej ostrą kreską. Całość, zda się, sięga aż w niebo stromym dziobem i nadbudówkami...

Począwszy od admirała-dowódcy, który udając spokój, nie może powstrzymać jednak drobnego ruchu naprzód i z oczyma wpatrzonymi w pochylnię bada, czy okręt posunął się choć o milimetr, aż do ostatniego z widzów, wszyscy milczą. Słychać tylko głucho uderzenia młotów, wybijających ostatnie podpory, niczny gromadnie bicie serc zebranego tłumu. Naczelny inżynier stoczni, ten właśnie, który jest odpowiedzialny za przebieg wodowania, ten, który oświadczył jeszcze wczoraj, że wszystko uda się znakomicie, — teraz ma gardło suche, jakby od tygodnia nic nie brał do ust, a oczy błyszczące gorączką. Rachunki i obliczenia zgadzały się znakomicie, a jednak... inżynier ów w takiej chwili zaczyna wątpić w nauki ściśle, nie wierzy tej matematyce, z którą w normalnych warunkach jest za pan brat.

Uderzenia młotów ustają, słychać już tylko cichy szept piły, tnącej ostatni kawałek drzewa, trzymający okręt. Już tylko dziesięć centymetrów zostało, już tylko pięć. Zimny pot wychodzi na czoło inżyniera: a nuż nie ruszy?

Ale z hukiem pęka butelka szampana, uderzając o stromy, dumny dziób. I nagle, jakby niewidzialne drżenie przechodzi po całym kadłubie. Tłum milczy wrzuszony i milczą stojące na trybunie urzędowe osobistości.

Lekki suchy trzask, jakby ktoś złamał drewniane pudełko. I oto masa stali i żelaza rusza z miejsca. Jeszcze ułamek sekundy, tłum zatrzymuje oddech w piersiach. Ale gdy widzi, że okręt ruszył na dobre, daje wrzeszcze folę swej radości. Gromki okrzyk wzbija się pod niebiosa i łączy z dźwiękami hymnu narodowego...

W takiej chwili krzyczą wszyscy — poczynając od wielkich dygnitarzy morskich, od eleganckich dam, od władz cywilnych, ubranych w urzędowe tużurki i obficie zaopatrzonych w parasole — kończąc zaś na szarym, ale sympatycznym tłumie robotników stoczni. Hurra!...

A tymczasem masa stali nie posuwa się już ku żywiołowi, który ma ją przyjąć. Pędzi teraz z szybkością pociągu pośpiesznego, pędzi, wzniecając na swej drodze pożar, spowodowany tarcieniem olbrzymiego ciężaru. Wyzwolona z więzów moc — pokazuje swą władzę...

Czyż zdoła cokolwiek zatrzymać tę masę kilku tysięcy ton, rozpędzoną do kilkudziesięciu kilometrów na godzinę?... Chyba nic! Chyba okręt rozbi się w drzazgi o brzeg basenu, albo zaryje się pod wodę?

Ale inżynier naczelny ze swymi pomocnikami dobrze wszystko obliczył. Bo zaledwie rufa z szumem zanurza się w wodzie, a już działać zaczynają przeróżne aparaty hamujące: liny, łańcuchy, kotwice. Aż dziw, że tak szybko dają sobie radę z takim olbrzymem... Oto okręt — przed chwilą jeszcze tak groźny i pełen żywotnej mocy — kołysze się teraz leciutko po środku basenu, spokojny i potulny, jak tygrys, któremu pogromca dał środek usypiający.

Małe pieski — holowniki otaczające go wkoło, podchodzą doń bezkarnie, zarzucają na jego mocarny grzbiet manilowe smycze — grube cumy wiązające. I po kilku minutach, zanurzony jeszcze płytko, boć przecież nie gotowy całkowicie, wielki kadłub przytuła się do nadbrzeża, gdzie niebawem wysoki żóraw obrotowy zaczyna nad nim wyczyniać swoje magiczne zaklęcia.

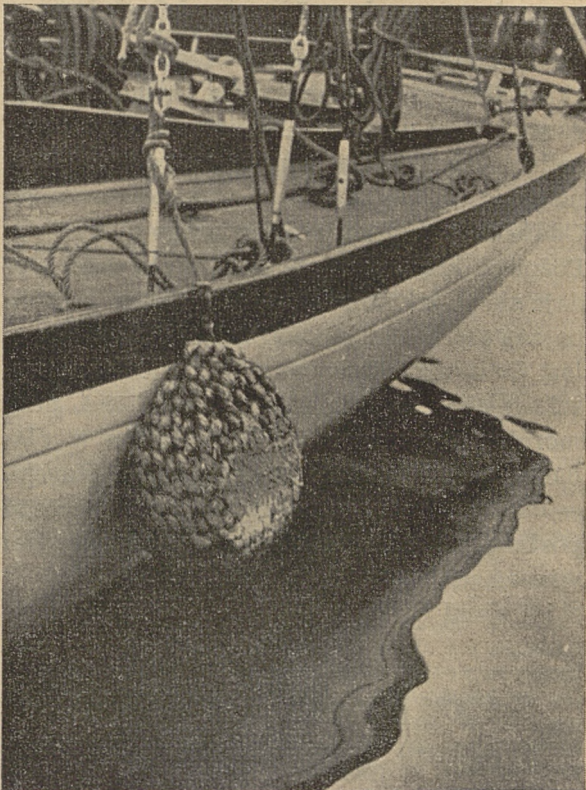
Admirał winaży dyrektorowi stoczni, dyrektor admirałowi, obaj chrzestnej matce, gości i władze ściskają sobie dłonie. Wszyscy mają na twarzach uśmiech, wszyscy są radzi. Oto narodził się okręt wojenny, widoczny znak suwerennego znaczenia państwa, strażnik wolności morskiej, pokoju i dobroku narodowego. Więcej takich okrętów — a ustanie obawa o przyszłość państwa, o los narodu, o byt ludności, dla której marynarka wojenna stanowi gwarancję spokojnej pracy i długotrwałego dobrobytu.

Tak oto spłynął na wodę w dniu 29 listopada roku Pańskiego 1936, w miejscowości Le Havre, Okręt Rzeczypospolitej Polskiej — imieniem „GRYF”. Okręt o 9 działach i 2250 beczek łączący, jakby powiedziano w dawnych kronikach. Matką chrzestną była pani Frankowska. Zbudowano go zaś według planów, wykonanych przez służbę techniczną Kierownictwa Marynarki Wojennej, w zakładach Augustin-Normand.

Jeżeli znalazł by się człowiek, o jakiego w kraju, który dotychczas morze swe zaniedbywał nietrudno, człowiek, który by w dobrej czy złej wierze oświadczył, że za cenę „Gryfa” możnaby zbudować trzy szpitale, przytułki lub inne rzeczy użyteczności publicznej, tedy mu odpowiemy:

Przytułki czy szpitale nie obronią naszej wolności morskiej, nie dadzą nam ani znaczenia mocarstwowego w czasie pokoju, ani bezpieczeństwa na wypadek wojny. I nie ma chyba rzeczy o większej użyteczności publicznej od okrętów wojennych — one bowiem, stojąc na straży morza, stanowią o tej wolności i pokoju, są źródłem korzystnych przymierzy i bogactwa narodowego. Z ich to egzystencji rodzi się dopiero pieniądź, z którego powstają później drogi, przytułki, szpitale. Według nich sędzi się o znaczeniu państwa i wartości narodu na forum międzynarodowym. A ich brak pociąga za sobą, jak uczy historia, nieobliczalne a tragiczne skutki.

Julian Ginsbert



Lądowanie królów przy rozewskim przylądku

Wiemy, że wylądował tam król Zygmunt III czwartego listopada 1589 r. Ku pamięci tego wznosi się przy zejściu do Lisiego jaru a raczej Lisiego dołu, jak mówią Kaszubi, skromny pomnik. Dlaczego lądowanie nastąpiło tam, a nie w Gdańsku? Ponieważ król przenocował w Krokowie, mówi się, że powodem lądowania pod Rozewiem była chęć odwiedzenia pułkownika Reinholda, pana na niedaleko położonym Krokowie, który brał udział w naszej wyprawie przeciw Moskwie, aby się o zdrowie jego dowiedzieć. Słuszność tego przypuszczenia wydaje się wątpliwą. Król zażądał bowiem listem, pisany do Gdańszczan z Kalmaru w Szwecji, aby przysłali po niego do Kalmaru dwa czy trzy najlepsze okręty. Król nie doczekał się ich przybycia, lecz nim nadeszły, odpłynął. Opuścił okręt, nie dopłynąwszy do Gdańska, już przy Rozewiu, tak jak gdyby chciał znaleźć się jak najprędzej na lądzie.

Krótko król gości w Krokowie. Przenocował tylko i wczesnym listopadowym rankiem wyjechał, aby pod wieczór 5-go listopada stanąć w oliwskim klasztorze. Odbył więc w jednym dniu długą, ośmio- czy dziewięciomilową drogę, ciężką przytym zapewne w listopadzie, szczególnie dla kolasy. Nie zabrał też król na drogę ze sobą na okręt siostry. Ta przyplłynęła osobno i wylądowała przy ujściu Wisły dopiero 6-go listopada. Zamieszkała tam w gospodzie. Król udał się do niej z Oliwy, poczym razem do Gdańska przyplłynęli dziewiątego listopada. Pośpiech króla przy opuszczaniu Szwecji wydaje się podejrzany. Być też może, że u króla po zawarciu dlań upokarzającej z ks. Karolem Sudermańskim ugody*), i odesłaniu części wojska do Gdańska, zbudziło się, przy moralnym zgnębieniu i zawiedzeniu w planach, niedowierzanie wobec księcia Karola, — obawa utraty wolności. Może więc dlatego postanowił Zygmunt III nagle jak najprędzej wracać, aby stanąć jak najrychlej na polskiej ziemi **).

Lądował tamże, przy rozewskim przylądku, dwieście lat przedtym, dziewiątego sierpnia 1390 r., drugi król, wówczas jeszcze jako hr. Henryk Derby, później w 1399 r. obrany królem Anglii jako Henryk IV. Pierwszy to król z linii lancasterskiej Plantagenetów, panował do 1413 r. Przenocował on na kaszubskiej ziemi w pobliżu małej wsi w młynie. Tą wsią były zapewne Tupadły, a młynem do dziś niedaleko Tupadeł, istniejący na rzece Czarnej. Także i hr. Derby, równie jak Zygmunt III, odbył stamtąd w jednym dniu całą drogę aż do Gdańska, jako młodzieniec 23-letni, część drogi konno, część wozem. Od 10-go do 13-go sierpnia zatrzymał się w Gdańsku, poczym wyruszył do Królewca. Stamtąd wziął udział w wielkiej, z dużym pocztem rycerstwa zachodu, przez Krzyżaków zorganizowanej, wyprawie krzyżowej na Litwę, razem z W. ks. Witoldem, jako władcą Żmudzi, przeciw Skirgielle, jako namiestnikowi na Litwie króla polskiego, Władysława Jagiełły. Oblegano pięć tygodni do późnej jesieni Wilno. Stary drewniany gród na szczycie zamkowej góry zdobyto, dzięki trzystu łucznikom angielskim, których przywiózł hr. Derby. Powiał więc na szczycie zamkowej góry w Wilnie sztandar Lancasteru. Było to pierwsze spotkanie rycerzy angielskich z polskimi, (drugi raz spotkali się ze sobą na szable za walk Napoleona w Hiszpanii — ułani polscy z dragonami angielskimi). Polacy wzięli pod Wilnem do niewoli dwóch znacznych Anglików; jeden z nich był chorążym angielskiego oddziału***). W drodze powrotnej zatrzymał się hr. Derby w Królewcu na Boże Narodzenie i długi czas od połowy lutego aż do Wielkiejnocy w Gdańsku. Zasłynął tam z wielkiej hojności, szczególnie wydatkami na muzykantów. Zabrał ze sobą do Anglii kilku jeńców, młodych Litwinów. Panowanie jego w Anglii odznaczało się walkami wewnętrznymi, prowadzonymi z bezwzględną surowością. Umarł obezwładniony długą chorobą.

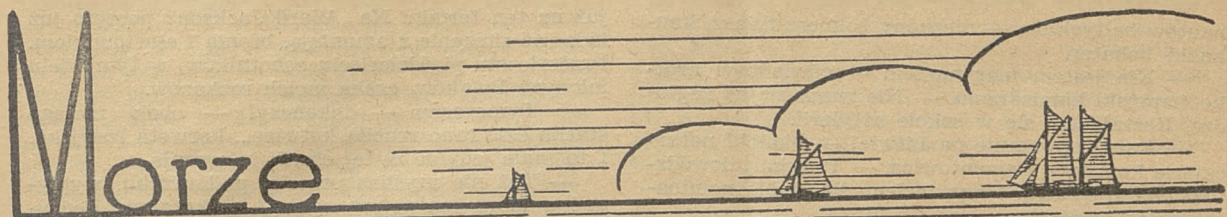
Bernard Chrzanowski

*) August Sokołowski — Dzieje Polski Ilustrowane — Wiedeń. Tom III, str. 810.

**) Lengnich — Geschichte der preuss. Lande. Tom IV — D — 1605—1726, str. 278.

***) Wacław Borowy — English Visitors to Prussia, Lithuania etc. w „Baltic Countries“ — Toruń—Gdynia vol. II, Nr. 2-1936. — Dr. R. Pauli — Graf Heinrich v. Derby in Danzig w „Zeitschrift des Westpreuss“. Geschichtsvereins — Danzig 1882.

Morze w literaturze pięknej



Rok 1863 na morzu

I

Działo się to 23 marca 1863 r. w Londynie, w redakcji „Kołokoła” — pisma, reprezentującego ideologię demokracji rosyjskiej na emigracji. Niezwykle zdarzenia ostatnie zgromadziły w tym miejscu niezwykle grono osób. W zebraniu wzięli udział najprzedniejsi luminarze ruchu rewolucyjnego, wszyscy niedawni twórcy „Wiosny Ludów”, a teraz, w tej chwili dziejowej, wypróbowani przyjaciele polskiego powstania. Byli to: Józef Mazzini, szlachetny pionier jedności Italii, mecenas Ledru-Rollin, zagorzały demokrata francuski, spiskowiec i banita, niedawno oskarżony o zamach na życie Napoleona III-ego, poeta rosyjski Mikołaj Ogarew i sam redaktor „Kołokoła” — Aleksander Hercen. W tym areopagu zdecydowanych polonofilów — któż ukryje zdziwienie — znalazł się i Karol Marks, twórca Międzynarodówki, znany już wtedy socjolog niemiecki, energiczny działacz polityczny, wyrachowany myśliciel, śmiały projektodawca nowych zasad ekonomii.

Stronę najbardziej zainteresowaną w zebraniu reprezentowało trzech Polaków. Dwaj z nich, Demontowicz i Józef Cwierciakiewicz, przybyli właśnie z ważną misją z Paryża, w charakterze komisarzy powstańczego Rządu Narodowego. Trzecim był pułkownik Teofil Łapiński.

Długoletnia wojaczka na obczyźnie wytarła duszę tego żołnierza o dno piekła, jak wielu w tych czasach polskich żołnierzy-tułaczy. Występował się Austrii, Turcji, Francji. Wiedzano powszechnie, że po wojnie krymskiej przeszedł z polskim oddziałem ochotniczym szmat drogi od Skutari do rzeki Aderbe. Tam, na abhaskich brzegach Kaukazu, w kraju Szapsugów i Netuchaczów, w dolinie Adagumu, w górach i padołach, na ścieżkach skalnych i w kamienistych wykrotach, przez dwa lata walczył skutecznie na czele Czerkiesów, przeciwko przewadze wojsk rosyjskich generałów Filipsona i Kauffmana. Zasłynął wtedy płk. Łapiński pod przybranym mianem Tefik-beja, wspierając w bitwach bohaterskie, trzydziści lat liczące, powstanie górali kaukaskich pod legendarnie sławnym imaniem Szamilem. Niedawno, trzy lata temu, gdy Szamil uległ w Dagestanie, fala losu rzuciła polskiego konkwestadora do Londynu. Nigdy w awanturkowej służbie dla Wolności nie był Łapiński bliższy swojej ojczyźnie, jak teraz właśnie, w tej dobie dziejowej.

Oto powstańczy Rząd Narodowy potrzebował jego szalonej odwagi i straceńczej determinacji. Niedalek, jak kilka dni temu, komisarze Demontowicz i Cwierciakiewicz, wspierając go dowództwo nad wyprawą ochotników, która stąd, z Londynu, na potajemnie wynajętym statku miała wyruszyć z przeznaczeniem dostarczenia broni, amunicji oraz kadr żołnierskich — ruchowi partyzanckiemu na Litwie. Celem tej wyprawy morskiej miała być Połaga, do której — według ostatnich wiadomości — kierował już zwycięskie swoje oddziały Zygmunt Sierakowski, rutynowany wojskowy-powstaniec, b. oficer je-

neralnego sztabu rosyjskiego, nadzieja, chluba, szczyt entuzjazmu patriotów i polonofilów na emigracji.

Statek „Ward Jackson”, silny steamer, niewypracowany, niemal nowy, o szybkości 13-tu węzłów, czekał już na lewym brzegu Tamizy, w dokach Woolwich. Wszystko było przygotowane do drogi. Cóż z tego jednak? Przyszłość, już nie samego powstania, ile kwestia dni najbliższych, oddzielających Londyn od upragnionej Połagi, przedstawiała się ciemno, niewyraźnie, niepewnie. Trzeba było szukać pomocy, i to koniecznie, u obcych. Zresztą nie bez powodu. Sprawa polska wiązała się z skrzydłami rewolucyjnych duchów ówczesnej Europy.

Tu właśnie, w redakcji „Kołokoła”, w gronie tych samych osób, niemal rok przed wybuchem styczniowego powstania, omawiano plan tej morskiej wyprawy. Tworzyli go, jako główni promotorzy i bezpośrednio zainteresowani łącznicy tej akcji, dyktator Mierosławski Ludwik i Zygmunt Sierakowski. Ale między teorią a praktyką, znalazła się inna, smutna rzeczywistość.

Podczas, gdy Sierakowski podniósł oręż na Wileńszczyźnie i w Kowieńskim — w tej samej chwili Mierosławski porzucił zamiar śpieszenia mu w sukces drogą morską.

Rzecz łączyła się z przedmiotem obecnych debat. Komisarz Cwierciakiewicz rzeczowo zdał sprawę z ostatnich wypadków, nie kryjąc oburzenia. Dyktator, pokonany właśnie w tym czasie, dnia 19 i 21 lutego w dwóch wstępnych bitwach na Kujawach pod Krzywosądzem i Nową Wsią, umknął rozżalony i rozsierdzony za kordon pruski. Jeszcze, gdy trzy tygodnie temu przedarł się do Paryża, miał czas przypomnieć sobie o przyrzeczeniu, danym Mierosławskiemu. Niestety, gwiazda fatalności zaćmiła jego umysł do reszty. W Paryżu doszła go nagle wiadomość, że wyrwał mu z rąk dyktaturę Langiewicza, świeży bohater z pod Szydłowic, Małogoszczy i Skaly, osobisty wróg Mierosławskiego, szczerze znienawidzony przez niego jeszcze w Szkole Podchorążych w Genui i Cuneo. Odezwała się więc w Mierosławskim obrażona дума. Zamieszaj, despoto, a przytym prawdziwie — nietylko z politycznych poglądów — czerwony zapaleniec, zakąpił gniewem. Nota bene, tuż przed klęską krzywosądzką kazał sobie zgolić złocistą brodę, i wyglądał, jak rozpalony na kazalnicy, bernardyn. Z taką twarzą pomknął Mierosławski do Krakowa na honorową rozgrywkę z Langiewiczem i jego sztabem.

Zastąpić go miał teraz na czele wyprawy argo-

Dnia 20 stycznia b. r. zostanie nadane słuchowi-sko radiowe Janusza Stępowskiego p. t. „Nieznany Rapsod” osnute na tle niespopularyzowanych dotąd, a niezwykle emocjonujących dziejów morskiej wyprawy powstańców w 1863 r. Zamieszczony tutaj felieton tegoż autora charakteryzuje wspomniany temat w ujęciu ciekawych motywów i zdarzeń historycznych. (Red.).

nautów bałtyckich, — nieznanymi żołnierz-tułacz, kaukazki bohater.

— Nie jestem marynarzem — oświadczył krótko Łapiński komisarzom. — Nie znam się na żegludze. Kształciłem się w szkole artylerii.

— Ratusz powstanie na Litwie! — biadolnił natargiwie komisarz Demontowicz. — Przyjmij dowództwo nad wyprawą. Przywiozłem dla ciebie nominację na generała.

Łapiński wyśmiał nominację, lecz dowództwo — przyjął.

— W tej nieszczęsnej godzinie Ojczyzna nie pyta o żaden namysł! — oświadczył. — Idziemy widać wszyscy naprzeciw dziejowej fatalności. Nie mogę być od innych szaleńców gorszym, a czy okazać się lepszym od nich, to rzecz szczęścia.

Właśnie to samo powtórzył dziś na zebraniu w blasku woskowych świec, w obliczu zamyślonych twarzy.

— Wasze powstanie na nic, i krew i ofiary na ni! — rzekł na to z powagą Mazzini.

— W takim razie czemu to przypisać pomoc pańską w polskiej sprawie, zbieranie składek, gorące publikacje? — podchwycił Łapiński.

— To rzecz inna — odpowiedział sędziwy pionier Italii. — Kłeska wasza, choć nieuchronna, obudzi na pewno nowego ducha w narodzie. Zcali ona Polskę, jak tyle klęsk odrodzić musi i moją własną ojczyznę. Tej idei przyszłości służymy wszyscy.

Karol Marks był przeciwnego zdania.

— Na co czekać dłużej — mówił — z prawami wolności, która dzisiaj właśnie dopomina się o swoje zwycięstwo! Niemcy zawdzięczają Polsce cztery-sta lat przysług sąsiedzkich w walkach z barbarzyństwem Azji. Naród niemiecki zawsze poczuwał się za to do wdzięczności. Teraz, ciężki nawet na nim obowiązek naprawy krzywd, doświadczonych przez Polskę w trzykrotnych rozbiorach, dokonanych — nie przez naród niemiecki! — lecz przez haniebną politykę zbirów, kłamców i nędzników, tworzących znieprawdzone ustroje i moralia rządu pruskiego!...

Wszyscy patrzyli na niego z rosnącym zaciekawieniem. Po twarzy Marksa ślizgały się płomienie świec, a w ich blasku drgała jego rudawa, szeroka broda, oczy małe, świdrujące, o zaczerwienionych powiekach i nastroszone, siwe brwi nad dużym, kłuskowatym nosem. Odetchnąwszy, mówił dalej:

— Jestem zdania, że powstanie polskie uratować może i powinna — pomoc narodu niemieckiego! Wierzę głęboko w nastrój lat 1831 i 48, który dowiódł, jak przyjazne uczucia żywili wszyscy Niemcy dla polskiego ruchu niepodległościowego. Tak samo jest i teraz. Jestem przekonany, że starczyłoby mi rzucić hasło w lud niemiecki, abym jutro miał tysiąc ochotników, a za miesiąc — dwadzieścia tysięcy! Sam jestem gotów stanąć na czele tego legionu niemieckiego i podjąć z nim walkę o wolność Polski przeciw Rosji. Zniosłem się już w tej sprawie z księciem Brunzwiku. Dałby moderunek dla żołnierzy. Co do pieniędzy, — zebrałem na ten cel w Niemczech drogą składek 2.000 funtów szterl. Ale to mało. Według mojego rachunku potrzeba by co najmniej 40.000 funtów. Sądzę jednak, że polski Rząd Narodowy zechce uczynić akces w tej mierze.

Wrażenie było piorunujące. Hercen, Ogarew, Ledru-Rollin, a nawet sam Mazzini, zwrócili się do Polaków w przekonaniu spotkania żywego aplauzu z ich strony. Spotkali się jednak z pochyłonymi, zapatrzonymi pod stół ich głowami.

Jeden Łapiński nie stracił rezonu.

— Dziękuję, panie Marks, — wyrzekł spokojnie. — Myśl pańska jest zaiste jenjalna. Pozwoliłem sobie jednak prosić panów o radę — inną, bezpośrednio tyczącą dni najbliższych. Chodzi przecież o morską wyprawę do Połagi. Co się stać ma na teatrze wojny za miesiąc — nie wiem. Nie moja to rzecz decydować. Co do mnie, wiem tylko to, że muszę opuścić Londyn — pojutrze! Rozkazy wydałem

już na ten termin. Na „Ward Jackson“ poczęto już ładować skrzynie z amunicją, bronią i ekwipunkiem. Przeszło stu pięćdziesięciu ochotników, w tym wielu młodych Polaków, czeka moich rozkazów.

— Tymczasem — dokończył — obok mojego statku dziś rano rzuciła kotwicę... korweta rosyjska. I to mnie jedynie w tej chwili interesuje.

— Toż nie myślisz przecie, pułkowniku, wypłynąć w morze na pewną zgubę? — krzyknął Ledru-Rollin.

— Przeciwnie. Wypłynę. Muszę! — odpowiedział stanowczo.

— Ależ w jaki sposób? — zapytał Mazzini.

— Właśnie pan mi w tym pomoże! — oświadczył się na to Łapiński do Mazziniego i dodał z znaczącym uśmiechem: — Chodzi poprostu o to, aby na rosyjskiej korwecie unieruchomić pojutrze na jakiś czas maszyny. Drobnotka w konspiracyjnym życiu. Całe szczęście, że na okrętach rosyjskich obsługa maszyn składa się zawsze z samych cudzoziemców. Wśród nich nigdy nie braknie działaczy rewolucyjnych...

II

Znane są z ekranu przygody kapitana Blooda lub dzieje statku „Bounty“. Z naszego jednak punktu widzenia perypetie polskiej wyprawy morskiej w 1863 r. przedstawiają tło nieporównanie bogatsze i dla wartości ideowej o wiele głębsze. Ale któż o tym wie? Kto ten niezwykły fragment naszych tradycji morskich spopularyzował w literaturze lub na ekranie w ten sposób, by dotarł do społecznej świadomości?

Nazwisko Mazziniego i Karola Marksa u zaczętku tej wyprawy, a potem udział osobisty nie mniej sławnego rewolucjonisty rosyjskiego Bakunina Michała, przynoszącej tej historycznej kartce posmak wręcz sensoryjny. Dodać trzeba, że sam szlak rejsu, ciągnący się przez porty szwedzkie Helsinborg i Malmö do Kopenhagi, osobliwe przytym dzieje ofiar i trudów, jako też mnóstwo zwalczonych przeszkód, związały całość tej akcji niemi klasycznego dramatu.

To prawda, „Ward Jackson“ nigdy nie dotarł do Połagi, jak również nie osiągnęło swojego doraźnego celu nieszczęsne powstanie styczniowe. Spełniły się jednak prorocze słowa Mazziniego. Jak na ładzie powstanie to pozostawiło po sobie pamięć rozpaczliwego heroizmu, nie mniej i na morzu zaznaczyło swój charakter wpływowy w przedsięwzięciu czynów nad podziw bohaterkich. Wspomnijmy, że rok 1863—4 był szczególnie płodny w różne projekty i wcale nie odosobnione realizacje pewnych wypraw morskich. Do ich kategorii zaliczyć można m. in. akcję Karpa-Zbyszewskiego i Florestana Rozwadowskiego na statku „Kiliński“. Statek ten w drodze na Morze Czarne został przyaresztowany przez Hiszpanów w Maladze 12.II.1864 r. Znajdziemy w tych wszystkich zamierzeniach wcale nie przypadkowy dowód, jak wielce już naówczas doceniano sprawę obronności kraju przez otwartą komunikację z światem drogą morską, jak korzystano z łatwości osiągnięcia tą drogą morską wywiadu, jak starano się o dostawę tą samą drogą tak potrzebnej wtedy amunicji i broni. Wpływ tej nauki morskiej nie pozostał bez skutków. W 1920 roku zaznaczył się znamieniem — podczas znanych wypadków w Gdańsku. Dojrzałe owoce wydał dopiero w dzisiejszej Gdyni.

Przedsięwzięcie wyprawy Łapińskiego w 1863 r., choć nie pozabawione wszystkich błędów tej patriotycznej epoki, można dziś śmiało podziwiać. Wyprawa przebrnęła prawdziwe morze żywiołów, sprzeciwionych i zbuntowanych przeciwko niej od początku do końca. Zasługą to było nieznanego wśród naszych wodzów żołnierza z krwi i kości, nieustraszonego awanturnika tych czasów, śmiałka i przedsiębiorczego konkwestadora, który nigdy nie był wprawdzie marynarzem, ale znał się za to na taktyce wojowania z odwiecznym światem przygód. Takim był bezsprzecznie Łapiński.

Wymknąwszy się z Londynu dzięki Mazziniemu,

nie uląkł się następnie i nie cofnął, gdy w pierwszym porcie szwedzkim, w Helsinborgu, trafił na dalsze przeszkody. Cekał go tutaj bowiem Michał Bakunin z wiadomością, że Połąga jest silnie obsadzona przez Rosjan. Równocześnie, opuścił Łapińskiego kapitan statku, Robert Weatherley. Tchórzliwy ten najmita, wstyd przynoszący tradycjom angielskich żeglarzy, dowiedziawszy się od miejscowych marynarzy, że lody puściły w Zatoce Fińskiej, wykonał wcale słusznie, że polska wyprawa ma już na karku nie jedną korwetę w pościgu, ale całą flotę rosyjską. Za jego to przyczyną musiał statek nagiąć kurs do Kopenhagi i stąd kluczycy do Malmö. W czasie tym płk. Łapiński, ratując wyprawę, wpadł na świetny koncept. Oto, rezygnując ze statku „Ward Jackson“, (który w międzyczasie omal nie stał się pastwą pożaru), wystąpił ów steamer nieszczęsny z powrotem do Londynu — dla zmylenia uwagi Rosjan. Tymczasem w powrotnej drodze, nocą, na pełnym morzu, w Sundzie, dokonał Łapiński potajemnego przetransportowania swojego oddziału oraz broni na wynajętym w międzyczasie innym statku pod nazwą „Emilia“. Podstęp się udał, choć spowodował dużą zwłokę w podróży.

Pieniądze na dalszą imprezę zdobył Łapiński nie mniej pomysłowo. Korzystając uprzednio z pobytu w Kopenhadze, odwiedził wpływe osobistości dworu królewskiego, doznał tu poparcia od hr. Danuera, morganatycznej żony Fryderyka VII-go, a z Malmö udał się wprost do Sztokholmu, do króla Karola XIV-go, wiedząc, jak życzliwie ten monarcha sprzyjał polskiemu powstaniu. Resztę kosztów wyprawy uzupełniły składki, zebrane w Danii i Szwecji. Polski Rząd Narodowy nie dał wtedy nic. Nie miał pieniędzy.

Na statku „Emilia“ ruszył Łapiński dalej — do celu. I tu zdobywa się na nowy fortel. Zamiast w Połudzie, gdzie oczekiwali go ze zdwojonym garnizo-

nem Moskale, postanawia wylądować na cyplu mierzei Kurońskiej, w pruskiej miejscowości letniskowej, Schwarzwort, porzuconej teraz w pustkowiu, a leżącej na ćwierć mili od stałego lądu. Desant miał być dokonany na łodziach. Stąd tylko trzy mile dzieliły powstańców Łapińskiego od granicy prusko-rosyjskiej. Pułkownik postanowił tę drogę przebyć nocą.

I ta właśnie noc dn. 11 czerwca przystąpiła epilogu dramatu. Podczas desantu zerwała się burza. Wątle łodzie, nadmiernie obciążone amunicją i ludźmi, nie wytrzymały naporu fal. 24-ch żołnierzy toń morską pociągnęła na dno. Byli wśród nich tacy, którzy ginęli z okrzykiem „Boże zbaw Polskę!“ Wspomina o tym Łapiński w swoich pamiętnikach pod tytułem „Powstańcy na morzu w wyprawie na Litwę“ (druk. w 1878 r. w lwowskiej „Gazecie Narodowej“).

Przyznać trzeba, że rutynowany ten wojak, skrętny w wyborze fortelów partyzant, przy swej umiejętności przewycięzania zorganizowanych nurtów i fluktów tych czasów, przy całej przy tym zaradności wobec zamętu przygód i chaosu przeszłości, — wykazał jedną fatalną lukę w erudycji. Był kiepskim znawcą morskiej sztuki. I to go zgubiło. Można by powiedzieć, że zmęczyli się na nim rozgniewane żywioły. Podobno, przy kupnie szalup zlekceważył ich próbę zdatności, choć wiedział przecieć jak ważną mają one spełnić rolę.

Zarzuca to płk. Łapińskiemu jeden z uratowanych ochotników tej wyprawy, student francuski, Henryk Rougemont, w liście, który ostatnio w 1933 roku doczekał się wydrukowania w sowieckim dziele Wiaczesława Połonskija p. t. „Materiały dla biografii M. Bakunina po dziełach gosударstwiennych archiwów Moskwy, Pragi, Drezdenu i Wiednia“.

Janusz Stępowski

Nowela

Święta na słonej wodzie

S. s. „Kos“ był sobie ordynarnym, ale za to niezależnym trampem, który szwendał się po świecie gdzie Pan Bóg i maklerzy dadzą, a parę metrów wody pod stępką, pozwolą. Przyjmował z podziękowaniem każdy ładunek, nie kłócąc się o przeznaczenie, byleby bunkru starczyło. A gdy trzeba było wracać pod balastem i następowały dni chude, zaciskał pasa i pogwizdywał, boć nie był żaglowcem i nie obawiał się szkwału z zawietrznej.

Tym razem udało mu się. Z bekunami doczłapał do fińskiej Petsamo, ale nie tej bałtyckiej Finlandii, lecz od strony oceanu Lodowatego, a tam znów dostał pirytów, które z sowieckiej Murmańska, wokół półwyspu Rybackiego, dostarczyły mu, spływając wartką Kołą, szkuty przybrzeżne.

Ładowanie ukończono ze świtem w dniu wigilijnym, co znaczy, że zegar wskazywał kwadrans przed dwunastą, o trzeciej następował tutaj zmrok.

„Kos“ wyciągnął dźwiczącą na mrozie kotwicę i wykręcił na nurcie Petsamo dziobem ku północy, aby tak jak zwyczaj nakazał szanującemu się handlarzowi morskemu spędzić święta w swoim żywiole.

Blady fiolet zorzy północnej krasiał szmaragdowe wiry wartkiej rzeki. Jeszcze kilka mil morskich z prądem a dziób statku poczuje głębszy oddech wód oceanu.

Para tęgich chłopców warowała na dziobie, uważając na chyżo sunące, oderwane szybkim prądem, zwały lodowe. Byli w wieku największej wytrzymałości. Na twarzach, wysmarowanych cuchnącym, źle oczyszczonym tranem, wśród dziwnie kudłatych oszronionych kępek zarostu, błyszczwały wesoło modre oczy.

— Oj, kichy marsza wszystkich brygad grają — poklepał się po brzuchu jeden.

— Każ im zagrać odrąbionego, słyshałem rano, jak kucharz kłął, że reszta ziemniaków zmarzła na narosty czeczotowe, a jelenina zaczyna mu sama spacerować po stole...

— Tfu! Zielona rdza mosiężna! Wypchniemy się czy nie wypchniemy się przed ciemnotą. Dość mam tego udawania oka na wachcie, jeszcze dwie godziny...

— Wyleziemy wcześniej, ale stary i tak dotrzyma do końca, bo już gderał, że na oceanie lody mogą być pod brzegami.

— Skalne brzegi ujścia jakby odsunęły się na stronę... „Kos“ minął znakowania zatoki i sternik przekręcił koło parę razy na lewo. Kapitan wyznaczył kurs północno-zachodni.

Jaśniej zamigotała zorza, nabierając modrych kolorów. Oznaka zbliżającego się zmroku.

— Krótkie spięcia urządziła cholera! — przygadał drugi marynarz, przeskakując z nogi na nogę i kłapiąc rękoma o łydki... — Lepiejby przygrzała, niż ma migać, jak portowa oblubienica...

Raptem, pierwszy zrobił z ręki daszek nad oczyma, i zawołał:

— Na Boga, Józku, patrz, mała tratwa, a na niej kij czy inny bosak sterczy, a na tym bełta się flacha...

— Moskale ci na wigilię wódkę przysyłała! Będziesz mógł, Władku, postawić nam kolejkę...

Odwrócili się razem ku pomostowi sternika i wrzasnęli:

— U... wa... ga!...

Wańkowski, kapitan, pan na trampie po Bogu i radioodbiorniku, zwyczajowo zwany „stary“, zerwał się z drzemki, którą uciął, marząc o nadchodzących w kraju świętach...

— To żłoby dopiero! — zaklął — czają się zmar-

znięte zdechlaki po kątach, a dla rezonu huk robią, parszywce... Co jest?!

Zadzwieczał telegraf maszynowy. Dzielną maszyną targnęła. Była już tak dobrze nastawiona na powrót do domu! Mechanik na razie nawymyślał cylindrom i tłokom, a potem cmokając fajkę, spokojnie czekał na wiadomości z góry.

Opuszczona na morze łódź odbiła i po jakimś kwadransie przywiozła starem zakorkowaną flaszke.

Niestety, jak przekonał się Józek, nie było tam żadnej wódki, lecz przez zielonkawę szkló, można było dojrzeć zwitek papieru.



... Nie było tam żadnej wódki...

Stary rozbił butelkę o mosiężny kant poręczy i wydostał zwinętą kartkę.

Pożółkła już i tylko z trudem można było wyczytać wyblakłe pismo.

Starszy mechanik najlepiej znał rosyjski, Wańkowski pokazał mu w trudach zdobytą kartkę. Ananas (lepkie przezwisko, od czasów pewnego owocowego zajścia z celnikiem w Gdyni), nasadził na nos okulary i wyczytał: Rozbitki... północne zbocza wyspy Kildin... głód... trucizna...

— Bzdury jakieś, — wyrwało się pierwszemu oficerowi Sarniecowi, który chciał jednak ujrzeć ognie Gdyni w wigilię Nowego Roku. Zatrzymana maszyna denerwowała go niezmiernie.

— A jednak, może to i nie bzdury, a w wigilię Bożego Narodzenia nie wypada odmawiać ratunku.

— Ze trzydzieści mil z powrotem, a potem znów je odrobić, to razem sześćdziesiąt.

— Zawracamy, Ananasie, siupaj nie za prędko, aby ze świtem być pod Kildinem!

Widząc, że stary się uparł, „pierwszy” już nie mówił, myśląc tylko, że pożółkły papier bełtał się na oceanie co najmniej od wiosny.

Po wigili, na którą kucharz przygotował wiele gastronomicznych niespodzianek, pogodzone się przy modlitwie i kapitańskim winie...

O czwartej rano pierwszy oficer wstąpił na wachtę. Pogodna, mroźna, gwiazdzista noc. Fale oceanu przelewały się jakby chuchając na zamarznęły kadłub statku.

Sarniec wszedł do sternicy, by sprawdzić miejsce na mapie. Obliczył, że około dziewiątej rano będą pod wyspą. — Poczekał, armator cię nauczy szukać rozbitków na biegunie...

Odkładając cyrkiel, ujrzał raptem kartkę — winowajczynię zmiany kursu, którą kapitan zostawił na pomoście. Wziął ją do ręki i stwierdził, iż zapisana jest także na odwrocie, czego o zmroku ani kapitan, ani półślepowaty Ananas, nie zauważyli. Szybko schował ją do kieszeni. O ósmej, po zmianie, Sarniec skoczył do kabiny Ananasa i nie pokazując mu już odczytanej strony, zapytał o treść znalezionych paru wierszy pisma. Ananas długo kłął, narzekając na obowiązki tłumacza moskiewskich listów miłosnych, ale po wczytaniu się, śmiech długo dzwieczał w kabinie...

— A to stary dał się nabrać!

Ze świtem Wańkowski wyszedł na pomost i zaczął rozglądać się po pustych, surowych rozlogach przybrzeżnej wyspy. Szkló miał dobre, ale nic nie zobaczył. Zmarkotniał.

— A takie miałem uczucie, że nie na darmo idę! — wygłosił.

Sarniec ukrył złośliwy uśmiech.

Widoczność stale zwiększała się. Raptem od dziobu nadleciał okrzyk. Władek darł się w niebogłosy:

— Łóóóó z rozbitkami na kuursiee!!!

Ananas, który z ciekawości też wlaź na pomost, ze zdumieniem spojrzął na Sarnieca. Ten miał wyraźnie przerażoną minę... Utkwił wzrok w czarne czóno, chybotane falami.

Skoczył do łodzi, aby sprawdzić, co morze daje w pierwszym dniu świąt... Na pokład wciągnięto nawpół zmarznętego chłopca, który po lęknięciu wódki, wykrztusił tylko, że jest sam i że nikogo więcej z nim nie było.

„Kos” mijał Nordcap w drodze powrotnej. Dowiedziano się już na statku, że chłopiec pochodzi z polskiej rodziny i że matka stara już, została umierać na obczyźnie, ale ojciec mu jeszcze przed śmiercią mówił: Wiej chłopcze z tej niewdzięcznej ziemi, szkoda naszej posoki na taką poniewierkę. Nazywał się Maniek Konieczny... Opowiadał teraz swe dzieje, siedząc w ciepłej mesie, swym łamanym językiem chłopca, który dźwięk słów ojczystych chwycił tylko od matki. Wspominał, z jakim trudem zdobył łódź, na której wartka Koła wyniosła go na ocean. Nigdy, przynigdy, nie spodziewał się, że statek, który go przytuli, będzie miał na banderze Orła Białego.

Teraz czuł się doskonale, był ulubieńcem całej załogi.



... A puszczamy tę kartkę dla durni...

— Dobrze, mój kochany, ale kiedyż to puścisz tę tratwę z butelką i skąd wiedziałeś, że prąd zawraca pod Kildin? — zapytał „stary”.

— Ja żadnej butelki nie puszczałem i nie bardzo wiem, gdzie leży Kildin.

— Co ty mówisz?

— Panie kapitanie, — wtrącił Sarniec, — ta kartka to był głupi kawał.

— Skąd taka pewność?

— Proszę, — dodał, wyciągając z kieszeni historyczny dla „Kosa” zwitek — Widzi pan, tu na odwrotnej stronie jest maczkiem dodane, jak przetłumaczył Ananas: „A puszczamy tę tratwę dla durni, którzy niepotrzebnie szwędają się pod cudzymi brzegami”.

Wańkowski spiekił raka z oburzenia:

— To bydlaki kurtyzowane! Ale jak pan widzisz, — dodał, wskazując na Mańka, — że nawet takich łajdaków, co sobie kpiny urządzają z honoru marynarzkiego, pan Bóg stworzył z rozmysłem!

— Tak, — zgodził się Sarniec, — nie wieźlibyśmy teraz tego znajdy morskiego do kraju....

Brunon Dzimicz

Przez trzy oceany

Zadna podróż żaglowca nie zyskała tytułu relacji, ile posiadał ich rejs „Daru Pomorza“ w roku 1934—5. Najpierw ukazała się broszurka ucznia Szkoły Morskiej, Zb. Rokicińskiego, p. t. „**Darem Pomorza naokoło świata**“, później książka Fr. Kuleschitza p. t. „**Rejs dookoła świata**“, odznaczona w r. 1936 nagrodą im. J. Szareckiego, a ostatnio, prawie równocześnie, ukazały się jeszcze dwie książki: kpt. Meissnera „**Na «Darze Pomorza» dookoła świata**“ i kpt. St. Kosko „**Przez trzy oceany**“ *).

O tej właśnie książce kpt. Kosko, stanowiącej nową, wartościową pozycję w bibliografii naszych reportaży żeglarskich — chciałbym wspomnieć obszerniej.

Wśród książek dotychczasowych, z których nie znam jeszcze książki kpt. Meissnera, dwie pozostałe nie dają pełnego obrazu owej wspaniałej żeglugi, „Daru Pomorza“. Broszurka bowiem Zb. Rokicińskiego (który w podróży brał udział jeszcze jako kandydat do Szkoły Morskiej, a więc pojęcie o marynarstwie i — tak! — o geografii, miał jeszcze niedość ugruntowane), aczkolwiek ujęta jest bezpośrednio i bezpretensjonalnie, to jednak zbyt pobieżnie opowiada nam o przebiegu rejsu dokoła świata, traktować więc należy ją za ledwie jako notatki, stanowiące materiał do reportażu.

Książka natomiast Fr. Kuleschitza, o której na łamach „Szkwału“ pisaliśmy już obszerniej, a w której autor wykazał ciekawy talent reportażowy, mający wszelkie cechy dobrej literatury podróżniczej, — ta książka jednak również posiada pewne braki, być może, przez Kuleschitza wprowadzone celowo, dla uniknięcia pewnego szablonu. Brakami tymi nazwałbym spojrzenie autora na trasę „Daru Pomorza“ tylko poprzez ląd, poprzez zwiedzone porty, z pominięciem morskiej części podróży. To sprawia, że książce Kuleschitza brak piętna morskiego, brak znamion marynarstwa, którego przecież poszukuje się w książce o morskiej podróży dokoła świata.

*) Stanisław Kosko, kapitan żeglugi Wielkiej: „**Przez trzy oceany**“. Notatnik z podróży „Daru Pomorza“ dokoła świata. Warszawa 1936. Wydawnictwo LMK. Str. 224.

NOTUJEMY

Literacką nagrodę miasta Poznania za rok 1936 otrzymał Arkady Fiedler, znany podróżnik i autor pamiętników podróżniczych. Książki jego noszą tytuły: „**Bichos — moi brazylijscy przyjaciele**“, „**Ryby śpiewają w Ukajali**“ i „**Kanada pachnie żywicą**“.

Nakładem J. Mortkowicza ukazała się powieść p. t. „**Na krokodylim szlaku**“, pióra Kazimierza Warchałowskiego, weterana pionierstwa kolonialnego na terenie Ameryki Południowej.

Druga powieść, również z terenu Ameryki Południowej, p. t. „**Równik**“, pióra Zbigniewa Zaniewickiego — wyszła z druku nakładem księgarni Michalaka i Sp. (dawniejszej „Książnicy - Atlas“).

Obie powieści omówimy obszerniej w jednym z następnych zeszytów „Szkwału“.

Staraniem Sekcji Pisarzy-Marynistów przy Towarzystwie Literatów i Dziennikarzy Polskich w Warszawie, w lokalu tegoż Towarzystwa odbył się dnia 1-go gru-

dnia ub. r. „gdański“ wieczór dyskusyjny, dotyczący zaniechań polskich na terenie Wolnego Miasta. Wieczór ten, otwarty głębokim i wnikliwym referatem p. dyr. Feliksa Rostkowskiego, zgromadził liczną publiczność, która po referacie wzięła udział w ożywionej a poważnej dyskusji, dowodzącej o pełnym a rzeczowym zrozumieniu sprawy.

W ramach tradycyjnych „poniedziałków“ Towarzystwa Literatów i Dziennikarzy Polskich w Warszawie w kawiarni „Ambassadeur“ (dawniejsza „Ziemiańska Artystów“), odbył się w dniu 7 grudnia ub. r., również staraniem Sekcji Pisarzy-Marynistów, towarzyski wieczór „kolonialny“. Po zagajeniu wieczoru przez red. St. Zadrożnego, na program zostały się fragmenty „Pana Balcera w Brazylii“ M. Konopnickiej, „Przygód Krzysztofa Arciszewskiego“ J. B. Rychlińskiego, nowele F. A. Ossendowskiego i G. Olechowskiego oraz wspomnienia osobiste, którymi z publicznością podzielił się: p. L. Kotarbińska — o polskim pionierze kolonialnym,

Kto zatem pragnąłby poznać istotę owego rejsu „Daru Pomorza“, kto zechce dzielić wrażenia młodych żeglarzy, płynących na białej, uskrzydłonej kołysce poprzez trzy oceany, kto przede wszystkim chce odczuć smak oceanicznej włóczgi, owo sedno żeglarskich wypraw, egzotyzm znoju gorzko-słonych fal, ciągnący do siebie młodych całego świata — temu w pierwszym rzędzie należałoby polecić książkę kpt. Kosko.

Autorem tego reportażu z żeglugi, odbytej „Przez trzy oceany“, jest żeglarz już doświadczony, wychowanek Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, a dziś jej inspektor, kapitan Żeglugi Wielkiej.

W słowach prostych, a może właśnie dlatego tak przemawiających do wyobraźni młodego, i chyba nie tylko młodego czytelnika, — w słowach pozbawionych kłamliwej fantazji, a zatem tchnących szczerą prawdą, tym bardziej więc pociągającą, — przeżywamy tu wraz z autorem jeden odcinek rejsu po drugim, zawijamy z jednego portu do drugiego, chłoniemy tęgie tchnienie wiatrów oceanicznych, najpierw atlantyckich, później Pacyfiku, później Oceanu Indyjskiego, i wreszcie znów atlantyckich.

Oto ciżba kolorowych przepukniów przy burcie białej fregaty, zbliżającej się do Wyspy świętej Heleny, gdzie zmarł Napoleon. Oto skalisty pejzaż archipelagu Galapagos, gdzie obok fauny równikowej, spotkać można, o dziwo! i faunę podbiegunową. Oto skośne oczy Malajów, wrzawa portów Wschodu, a oto kontury fabryk przemysłu wielorybniczego w Afryce Południowej. Nade wszystko zaś fale, fale oceaniczne, zielone i złote, leniwe i groźne, pasaty, musony, szkwały, sztormy, cyklony. I fascynująca nomenklatura słownictwa żeglarskiego, pachnąca solą i smołą, soczysta, egzotyczna.

Książkę zdobią liczne, a odpowiednio dobrane fotografie, dokumentujące poszczególne fragmenty tej żeglugi, godnej zazdrości. Niestety, nie wszystkim dane jest brać udział w rejsach dokoła świata. Niechże więc upośledzeni choć na kartach tej książki popłyną w piękny świat „Przez trzy oceany“.

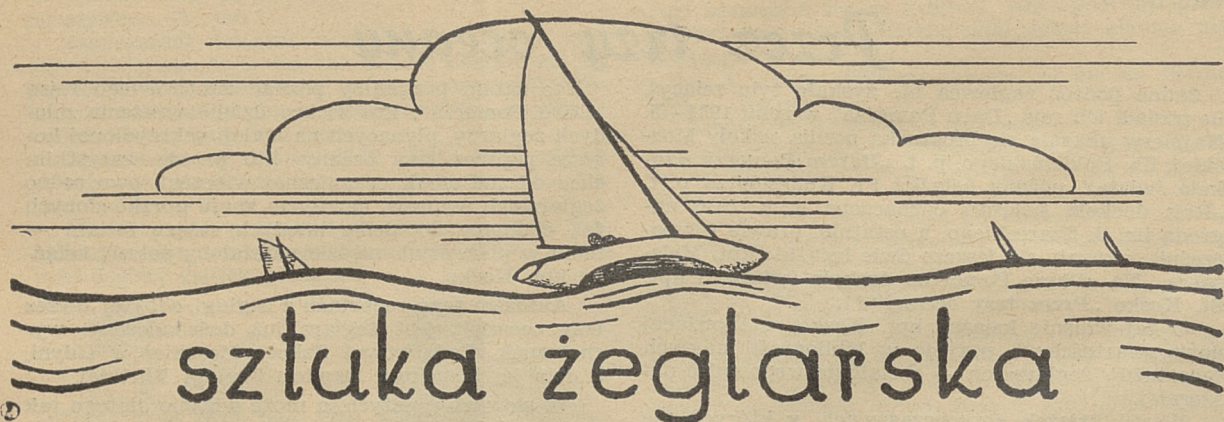
Z. J.

Stefanie Rogozińskim, i p. G. Olechowski — o swoim pobycie w Kanadzie. Program dopełniła gra na skrzypcach p. Ossendowska.

Ze tak często w reportażach, artykułach czy notatkach morskich prasy codziennej i periodycznej — spotykamy się z „węzłami na godzinę“, — że pisze się o „Darze Pomorza“ jako o żaglowcu wojennym, — że czytamy o falach „na 30 pięter“ i t. d., i t. p., — to wszystko mucha w porównaniu z faktem, iż „Gazeta Gdynska“ (baczność: g d y Ń s k a !) z dnia 5-go grudnia ub. r., pisząc o m/s „Piłsudski“, nazywa go parowcem (uwaga: p a r o w c e m !). W notatce p. t. „**Setny rejs polskiego parowca**“ czytamy: „**16-ta podróż ms. „Piłsudski” przez Atlantyk jest setnym rejsem transatlantyckim polskich linii okrętowych. Po raz setny bandera polska, powiewając dumnie z rufy parowca (podkreślenie nasze), zawita dnia 21-go grudnia br. do portu macierzystego**“.

Cytujemy to z prawdziwym zdumieniem i smutkiem.

(zb. j.)



Dlaczego w żeglarskim lodowym nie stosuje się fok-żagli

Prawie każdy żeglarz wodny wie już dziś, że fok żagiel „ciągnie“ o wiele mocniej od grot żagla, że



Rys. 1. „Sloty“ skrzydła samolotowego

dyszowemu działaniu tego żagla zawdzięczamy przede wszystkim możność rozwijania znacznie większych szybkości „pod wiatr“. Tym bardziej przeto dziwnym się wydaje żeglarzom wodnym, gdy zetknąwszy się po raz pierwszy z żeglarskim lodowym stwierdzają, że mknące z zawrotną szybkością nade wszystko „pod wiatr“ sanie żaglowe nie tylko obywają się bez „dobroczynnych fok żagli, lecz wręcz uważają je za wynalazek szkodliwy dla siebie.

Odpowiedź na pytanie, dlaczego ożaglenie syst. ket okazało się najcelowsze dla żaglówek lodowych, przyjdzie nam sama, jeżeli prześledzimy nieco uważniej to wszystko, co wyjaśnić nam może, na czym polega i kiedy powstawać może owe dobroczynne działanie fok-żagli.

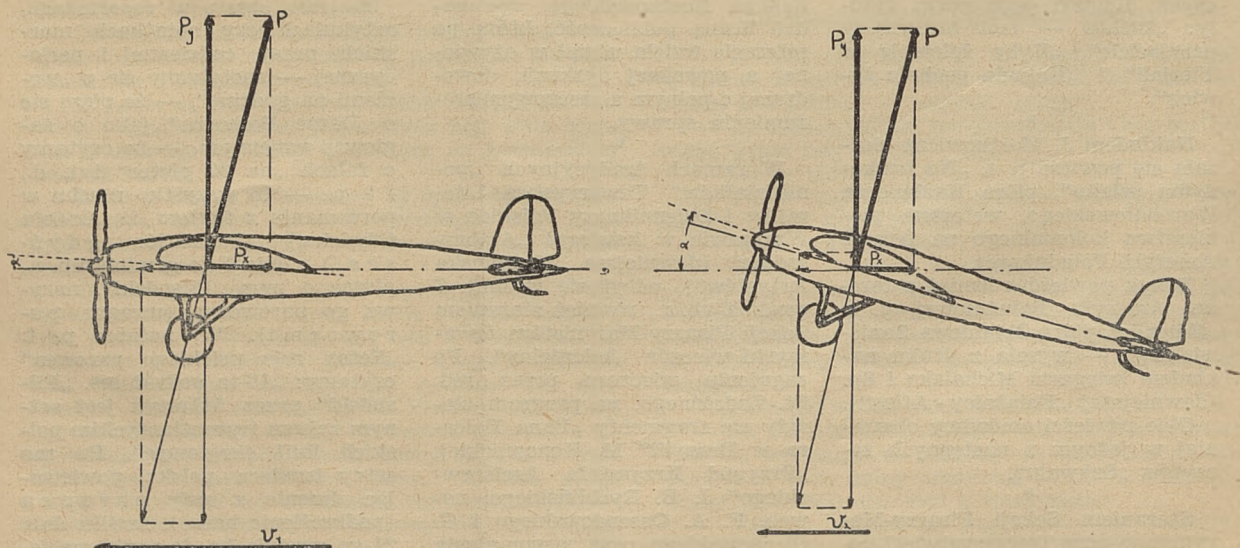
Zacznijmy od zbadania roli t. zw. slotów w skrzydle lotniczym, na którym to przykładzie zwykle bazują się dowodzenia o dyszowym działaniu żagli oślanających. Jak wiemy, każde nowoczesne skrzydło lotnicze posiada na swej przedniej krawędzi coś

na kształt przedskrzydła, które posiada zdolność odrywania się na pewną przestrzeń wprzód od profilu zasadniczego, tworząc t. zw. szczelinę (rys. 1).

Przy normalnym locie sloty przylegają ściśle do profilu skrzydeł, natomiast gdy samolot, lądując, zmniejsza swoją szybkość i wskutek tego przyjąć musi położenie bardziej pochyłe względem poziomu niż to ma miejsce w normalnym locie — sloty automatycznie się otwierają (odrywają się od skrzydeł), aby swoją szczelinową działalnością przyczynić się do podtrzymania siły nośnej.

Aby zrozumiałym się stało poco sloty istnieją, trzeba przede wszystkim wziąć pod uwagę, że przy jednakowej sile pociągowej motoru i ruchu tylko w kierunku poziomym (bez opadania lub wznoszenia się) siła wypadkowa, powstająca z oddziaływania powietrza na płaty nośne, zachowuje, niezależnie od nachylenia płatów względem poziomu, a zatem i od szybkości lotu, zawsze tę samą wielkość i taki sam kierunek. Bowiem, czy samolot ustawiony jest pod najkorzystniejszym dla siebie kątem natarcia i wskutek tego rozwija maksymalną szybkość lotu, czy też przyjął większe nachylenie względem ruchu i dzięki temu porusza się wolniej — zawsze składowa pionowa (nośna) jest równą ciężarowi samolotu (warunek nie spadania), a składowa pozioma parcia (opór czołowy) równą jest m. w. sile pociągowej zespołu śmigła — silnikowego (rys. 2).

Następnie należy na ekran naszych rozważań rzucić równocześnie obrazy dwu różnych zależności



Rys. 2. Pomimo różnicy w szybkości lotu siła „P“ jest jednakowa



Śrubowy kształt kanału powietrznego, tworzącego się pomiędzy równoległymi do siebie powierzchniami genua-foka i grot-żagla.

parcia powietrza na płaty, a mianowicie od szybkości lotu i od kąta natarcia.

Otóż, jeżeli pod obserwację weźmiemy samą tylko zależność parcia od szybkości lotu, to zobaczymy, że wzrasta ona do kwadratu szybkości. Czyli, że na każdą nieznaczną nawet zmianę szybkości lotu parcie reaguje bardzo gwałtownymi przyrostami względnie zmniejszeniami swej wielkości.

Jeżeli z kolei przyjrzymy się zależności parcia od kąta natarcia, to zobaczymy, że wypadkowa parcia będzie zmieniała tak wielkość swoją, jak i kierunek działania (nachylenie względem pionu) wraz ze zmianami kąta natarcia. Przy tym zaobserwujemy, że w pewnym początkowym obrębie kątów natarcia przyrostom ulegać będzie przede wszystkim kierunek pionowy, zaś po przekroczeniu pod tym względem kąta granicznego (wielkość którego zależy od kształtu skrzydła), powiększać się będzie już tylko składowa pozioma, a ztym od tego momentu wypadkowa odchyłać się pocnie coraz gwałtowniej od kierunku pionowego. Przedstawiając przebieg podobnych zmienności graficznie w układzie biegunowym, otrzymujemy t. zw. krzywe charakterystyczne dla poszczególnych rodzajów profiliów. Rys. 3 podaje zestawienie krzywych charakterystycznych dla jakiegóż jednego profilu, nb. zbliżonego swymi własnościami do żagli, przy kilku różnych szybkościach działania wiatru (lotu). Jak z wykresu tego widzimy, korzystnymi dla rozwijania dużych szybkości lotu są tylko kąty natarcia, nie przekraczające kąta granicznego (w danym wypadku 20°), bowiem tylko przy małych nachyleniach skrzydeł względem kierunku lotu można uniknąć dużych oporów czołowych, a posiadać równocześnie stosunkowo duże siły nośne (pionowe).

Zastanówmy się teraz, co się dzieje z samolotem, gdy podchodząc do lądowania przechodzi od najkorzystniejszego (małego) kąta natarcia do dużych pochyłości względem ruchu.

Przede wszystkim stwierdzmy, że w tym nowym położeniu o wiele korzystniej będą się rozwijały siły poziome parcia. Dzięki temu zrównoważenie się siły pociągowej motoru z siłą oporu poziomego nastąpi przy znacznie mniejszej szybkości — czyli, że szybkość lotu zmaleje (przyhamuje się), o co zresztą lotnikowi w danym wypadku chodzi. Jednocześnie jednak — wskutek przejścia na nachylenie

mniej korzystne dla powstawania pionowych sił nośnych, a nade wszystko wskutek zmniejszenia się szybkości lotu — nastąpić musiałoby gwałtowne zmniejszenie się siły nośnej i co za tym idzie, upadek samolotu. Aby to nie nastąpiło, zaistnieć musi w tym momencie jakieś dodatkowe działanie, nie pozwalające na spadek siły nośnej poniżej wartości koniecznej dla równoważenia siły ciężkości samolotu. Takie dodatkowe działanie wytwarzają nam otwierające się właśnie wówczas sloty.

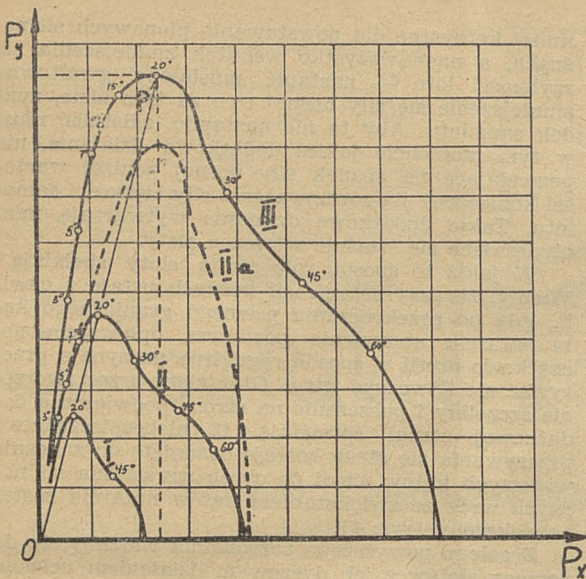
W jakiż to sposób rolę swoją sloty spełniają? Wiemy, że przyrastanie sił nośnych ustaje z chwilą, gdy po przekroczeniu pewnego granicznego kąta natarcia strumienie powietrza, opływające początkowo profil w sposób regularny poczynają przerywać się i tworzyć wiry. Otóż sloty przez tworzenie szczeliny i puszczanie na stronę podwietrzną dodatkowej strugi sprawiają, iż niebezpieczeństwo przerywania się strug zostaje odsunięte do znacznie większych kątów, czyli że obręb wzrastania sił nośnych wraz ze zwiększaniem kątów natarcia został powiększony (rys. 4).

Z całego powyższego rozważania widzimy, że do pomocy slotów z ich dyszowym działaniem uciekać się potrzebujemy dopiero gdy konieczność nas zmusza do zwiększenia kąta natarcia poza granicę najkorzystniejszego funkcjonowania płatów nośnych. Tak np. w większości wypadków otwieranie się slotów następuje dopiero przy kącie natarcia około 17° , podczas gdy normalny lot poziomy odbywa się przy kącie około 2° .

Przenosząc powyższe wnioski do warunków żeglarsko-wodnych, stwierdzić musielibyśmy, że fok żagle stawać się mogą dobroczynnymi dopiero gdy żeglować zaczynamy kursami stosunkowo pełnymi, przy których nie jesteśmy już w stanie (gdyż żagiel kładzie się na wanty) nadawać żaglom najkorzystniejszego kąta natarcia. O jakież ztym kursy względem wiatru tu chodzi. Jeżeli np. weźmiemy żagiel o bardzo dobrych własnościach aerodynamicznych, to okaże się, że maksymalną siłę parcia i nb. dostatecznie jeszcze korzystnie skierowaną rozwija

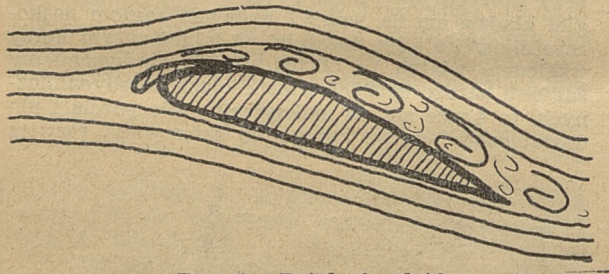


Współczesny bojer niemiecki klasy wolnej 15 metrów kwadratowych żagla. Posiada podwójne sterowanie, dzięki czemu kadłub można odchyłać wraz z bomem od osi ruchu i wówczas powierzchnia jego pracuje jak żagiel



Rys. 3. Skrzętowi grot-żagla odpowiada takiż skrzęt genua-foka, dzięki czemu kanał dyszowy, tworzący się pomiędzy żaglami — posiada śrubowe wygięcie

on przy kącie natarcia około 18° . Gdyby żagle nasze dawały się ustawiać należycie względem wiatru, to kąt ten przekroczyć bylibyśmy zmuszeni dopiero



Rys. 4a. Działanie slotów

przy żegludze t. zw. baksztagiem; bowiem dochołoby tu o wiatr, który musiałby odchyłać się od trawersu ku tyłowi statku więcej niż o 18° .

Tymczasem z praktyki wiemy, że fok żagle stosuje się przy wszelkich kursach względem wiatru oraz że swoją dobroczynną pracę dyszową objawiać poczynają już przy pełnych bejdedwindach, ciągnąc najintensywniej zwykle przy pół wiatrach.

Jasnym jest zatem, że rola fok żagli musi być nieco inna niż slotów u płatowców. Różnice te polegają na tym, że podczas gdy w samolocie jesteśmy w stanie nadawać płatom na całej ich powierzchni należyte nachylenie względem kierunku lotu (wiatru), to w żaglach możliwości te są bardzo ograniczone. Wiemy bowiem wszyscy, że pomiędzy ustawieniem bomu wzgl. płaszczyzny diametralnej statku a położeniem, które przyjmują wówczas górne powierzchnie żagli, tworzy się zwykle wachlarzowe rozchylenie, dzięki czemu — jeżeli górne powierzchnie pracują pod najkorzystniejszym kątem natarcia, to dolne pracować będą pod kątem o wiele za dużym, względnie odwrotnie: jeżeli dolne powierzchnie ustawimy należycie, to górne pracować będą pod zbyt małym kątem, lub wogóle będą w łopocie.

I właśnie nie dla czego innego, jak nade wszystko dla redukcji tej wady żagli miękkich, służą nam t. zw. przednie osłaniające żagle. Jak z zamie-

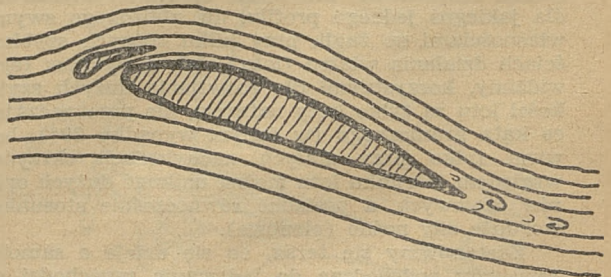
szczonych obok fotografii widzimy, fok żagle tworzą przed grotem niemal zupełnie równoległą i tak samo śrubowo wykształconą powierzchnię. Dzięki takiemu wzajemnemu położeniu żagli strugi powietrzne, owiewające grot żagiel od strony podwierznej i wzbudzające tam najbardziej dla nas cenne zjawiska ssące, odchylają się w kierunku bomu i to najniżej u dołu (gdzie najmniej korzystne ustawienie grot żagla się obserwuje), a stopniowo coraz mniej w miarę przechodzenia od dołu ku górze.

Drugim faktem godnym zanotowania jest, że wachlarzowe rozwarcie pomiędzy górnymi powierzchniami grot żagla a dolnymi nie jest dla wszelkich kursów względem wiatru jednakowe. Przy ostrym bejdedwindzie, gdzie musimy mocno wybrać szoty, a tym samym silnie obciągnąć lik odwietrzny żagla — wachlarz jest zwykle tylko bardzo nieznaczny, zatem wystarczy tu zastosować tylko mało zachodzący na grot i stosunkowo płaski fok żagiel zwany ze szwedzka genua-fokiem, aby spowodować gła — wachlarz jest zwykle tylko bardzo nieznacznej mierze odchylenie się strug opływających grot żagiel od strony zawietrznej. Natomiast przy pół pełnych kursach wachlarzowe rozchylenie osiąga b. znaczne kąty i tym większe, im wyższy jest żagiel, tym samym trzeba grot otoczyć większą i bardziej kulistą powierzchnią foka, co też uskutecznia się przez stosowanie na tych kursach dużych t. zw. balon-foków.

Po rozpatrzeniu powyższych właściwości żagłówek wodnych, wróćmy wreszcie do bojerów. Otóż wiadomym jest powszechnie, że wskutek swych dużych szybkości mają one do czynienia niemal wyłącznie tylko z bardzo małymi kątami natarcia wiatru pozornego na żagle, a zatem szoty grot żagla muszą tu być zawsze wybrane „na ostro”.

Jest to jedyne położenie żagla, gdy wachlarz niemal zupełnie nie występuje, a zatem wiatr naciera wszędzie pod jednakowym kątem, który zwykle jest znacznie mniejszy niż graniczny, po przekroczeniu którego zdobywają dopiero rację istnienia fok żagle.

W podobnych okolicznościach jest oczywiście zbyt ciężkie posiłkować się fok żaglami, zwłaszcza że nie są one w stanie ustawiać się względem wiatru tak ostro jak grot. Skąd inąd zaś wiemy także, że jeżeli warunki uboczne nie wchodzą w rachubę, to jedna nierozdzielna powierzchnia nośna pracować jest w stanie sprawniej, niż gdybyśmy ją podzielili na kilka mniejszych. Na przykład w lotnictwie jednopłaty potrzebują mniejszej łącznej powierzchni nośnej, niż dwupłaty.



Rys. 4b. Działanie slotów

Wszystko, co wyżej stwierdziliśmy, wyjaśnia nam zarazem także dlaczego ożaglenie ket może mieć rację na wodzie jedynie w małych żagłówkach. Tam bowiem wachlarzowe rozchylenie się żagla nie osiąga jeszcze zbyt wielkich i zatem zbyt szkodliwych wartości.

N a w i d n o k r ę g u

Z rejestru wypraw na żagłówkach dookoła świata. Zapoczątkowane przez wielkich żeglarzy sportowych Slocum'a i Voss'a podróże dookoła świata na małych stateczkach żaglowych, odbywane przeważnie samotnie lub w parę osób, zdobywają stopniowo coraz to więcej zwolenników. Niemal co roku udaje się prasie światowej zanotować po kilka podobnych wyczynów, co oczywiście nie daje jeszcze pełnego obrazu rozpowszechnienia tego nadsportu, bowiem szereg żeglarzy decydujących się na podjęcie bądź co bądź ryzykownego wyczynu z powodu rozczarowania się do obecnej cywilizacji — gardzi jakąkolwiek reklamą i zatym podróże pozostają niedostrzeżonymi.

W czasach ostatnich szerszym echem odbiła się wyprawa pewnego australijczyka H. Rossiter'a, który wraz z dwoma swoimi synami wyruszył w lipcu ub. r. na 30-tonowym jachcie „Siriuse” z Sydney w podróż dookoła świata. Trasę obrał normalną, t. j. na zachód.

W dniu 1 lipca b. r. jacht przybył szczęśliwie do Plymouth, skąd następnie podążył do Indji zachodnich, przez kanał Panamski i do Australii z powrotem.

Ciekawe jest, kiedy zaczną u nas organizować wyprawy podobne, będące sprawdzianem życia się społeczeństwa z morzem, oraz co stało się z pierwszym naszym pionierem na tym szlaku Wagnerem, który jak wiemy, wyruszył w r. 1933 na jachciku „Zjawa” dookoła świata i w końcu roku 1934 notowany był przy przechodzeniu kanału Panamskiego?

Dlaczego prasa nasza nie interesuje się tym wyczynem i nie podaje żadnych wzmianek o dalszym losie Wagnera? (J.)

Angielskie wyzwanie do pojedynku pomiędzy „Lalage” a „Indian Scout”. Jak swego czasu dosiłowaliśmy, rewelacją ubiegłego sezonu żeglarskiego w Europie było pojawienie się amerykańskiego pogromcy w klasie 6-m R jachtu „Indian Scout”. Jacht ten zdobył w Europie szereg poważniejszych nagród, wśród których znajduje się także specjalnie honorowana w świecie żeglarskim nagroda przechodnia o t. zw. „Złoty puchar”, ufundowany swego czasu przez Norweski Jachtklub. Ponieważ przewaga „Indian Scout” nad szóstkami europejskimi była wprost druzgocząca, nie liczone się, aby wkrótce mógł ktoś ze strony europejskiej pokusić się o próbę odbicia tego pucharu Ameryce. Ostatnio dowiadujemy się jednak, że zamiar ten żywi angielski „Royal Corinthian Yacht

Club”, który wystosował już do Ameryki wyzwanie do odbycia jeszcze w lecie 1937 pojedynku o tę nagrodę. Przeciwno „Indian Scout” ze strony angielskiej wystąpić ma jacht „Lalage”, zwycięzczyń z ubiegłej Olimpiady.

Koła angielskie uważają, że „Lalage” nie ustępuje jakością „Indian Scout”, a przegrana, która w roku bieżącym miała miejsce w stosunku do „I. S.” podczas zespołowych regat Ameryki contra Anglii, nastąpiła wyłącznie dlatego tylko, że w owym czasie „Lalage” nie była jeszcze należyście „wytrimowana”, t. j. obżeglowana.

Na marginesie tej sprawy zauważyć wypada, że „I. S.” po swym powrocie do Ameryki był niesłychanie owacyjnie witany. Cała prasa fachowa amerykańska zamieściła szczegółowe opisy tej konstrukcji, prorokując konstruktorowi, iż zastosowane przez niego w „I. S.” nowe kształty wyprą dotychczasowe. (J.)

Nowy żaglowiec ekspedycyjny dla Francji. Jak się dziś okazało słynny bark ekspedycyjny zmarłego uczonego dr. Charcot „Pourquois Pas” został swego czasu ufundowany przez społeczeństwo francuskie w drodze dobrowolnych ofiar, zbiórki których zainicjowało i przeprowadziło pismo „Matin”.

Po katastrofie islandzkiej „Martin” wysunęło ponownie projekt ufundowania z ofiar społeczeństwa nowego statku ekspedycyjnego — tym razem w postaci dużego jachtu „Pays de France”, mającego posiadać ozaglenie 3-masztowego szkunera.

Celem statku ma być coroczne odbywanie podróży naukowych z młodymi uczonymi na pokładzie.

Ciekawą jest rzeczą kiedy nasze społeczeństwo dojdzie do tak powszechnego zrozumienia potrzeb morskich kraju i gospodarczej możliwości fundowania podobnych obiektów. (J.)

Rosyjska ekspansja na ocean Lodowaty. W następstwie zbadania warunków żeglugowych na t. zw. Wielkim północnym szlaku wodnym (dookoła Europy i Azji) przeprowadzenia prób uruchomienia tam regularnej komunikacji — Związek Republik Sowieckich przystąpił obecnie do budowy nowej wielkiej stoczni okrętowej, położonej nad morzem Białym, w odległości ok. 60 kilometrów od Archangielska.

Jak donosi niemiecka prasa fachowa, budowę tę podjęto ze szczególnym pośpiechem. Pomimo zaledwie kilku miesięcy pracy, przyszłe tereny stoczni uzyskały

już połączenia kolejowe i szosowe z Archangielskiem oraz zaczęto już budowę samej stoczni. Przy robotach tych zatrudnia się, sięgające w dziesiątki tysięcy, rzesze robotników. Ta zapoczątkowana stocznia swymi rozmiarami przewyższyć ma wszelkie istniejące pod tym względem urzędzenia w Rosji. Powstaje zatem pytanie — czyżby istotnie droga północna zyskała dla Rosji aż tak duże znaczenie praktyczne, że największą stocznia buduje się właśnie tam. (J.)

„Queen Mary” — „Normandie”. W końcu października b. r. zmarł nagle, na 2 godziny przed odejściem „Queen Mary” w podróż z Southampton, dotychczasowy jej dowódca komandor Sir Edgar Britten.

Zmarłemu kapitanowi społeczeństwo angielskie sprawiło wspaniały pogrzeb — przyczym zastąpiony został ceremoniał morski z zatopieniem ciała zmarłego w morzu, w pobliżu wyspy Wight.

Do pełnienia obowiązków dowódcy „Q. M.” został powołany znajdujący się w stanie spoczynku kapitan Peel. *

Jak zawsąd słyhać, walka pomiędzy „Queen Mary” i „Normandie” o „błękitną wstęgę Atlantyku” nie została jeszcze definitywnie ukończona. Z jednej strony słyszy się, że przebudowująca się obecnie „Normandie” uzyskać ma znacznie większą jeszcze szybkość — z drugiej — koła angielskie zapewniają, że „Queen Mary” w swej rekordowej podróży nie potrzebowała wyzyskiwać całego posiadanego zapasu mocy maszyn (200.000 HP) i zatym jest w stanie zwiększyć jeszcze swą szybkość, o ile zajdzie tego konieczność. (J.)

Nowy jacht motorowy króla angielskiego. Nie małe zdziwienie swego czasu wywołał fakt, iż w tegorocznej swej podróży letniej na morze Śródziemne b. król Edward VIII posiłkował się jachtem, wypożyczonym od pani Simpson. Okazało się, że nastąpiło to dlatego, iż dotychczasowy jacht królewski „Victoria and Albert” uznany został za przestarzały.

W związku z tym, obecnie zdecydowano zezmelcowanie dawnego jachtu i wybudowanie na jego miejsce nowego jachtu królewskiego o wyporności 4000 ton i napędzie motorowym. (J.)

Szybciej, niż „Queen Mary”. W jednym z pism amerykańskich został zakwestionowany rekord ustalony przez „Q. M.”. Pismo to twierdzi, że jeszcze w r. 1928 lot-

niskowiec amerykański „Lexington” ustalić miał niepobity dotąd przez żaden duży statek rekord szybkości. Jak z wywodów pisma tego wynika „Lexington” przebyć miał wówczas średnio w czasie doby 768 mil, czyli szybkość posiadał 30,66 mil, na godzinę. Tymczasem rekord „Queen Mary” wynosi 766 mil na dobę lub 30,64 mil na godzinę, a szybkość „Normandie” tylko 754 mil na dobę i 30,37 mil na godzinę. (J.)

Czy żeglarstwo regatowe na Wiśle jest racjonalnie rozbudowane? Tyle się u nas mówi o tym, że żeglarstwo regatowe na Wiśle pod Warszawą jest obecnie w stanie rozkwitu. Racjonalnie rozbudowane, stanowi ono jakoby pierwszorzędną szkołę żeglarską i doskonale przeprowadza selekcję talentów regatowych — słowem wzór dla wszelkich innych ośrodków żeglarskich, a nawet dla żeglarstwa morskiego.

Może tak jest istotnie. — Inaczej jednak sprawa się przedstawia, jeżeli spojrzeć na sprawozdanie z odbywanych tam regat. Weźmy dla przykładu jedne

z najliczniejszych regat Y. K. P. z dni 18 i 25 października b. r. (patrz „Sport Wodny” Nr. 20). Otóż uderzającą jest wielka ilość klas, a mała liczebność współzawodników, bo aż na 7 różnych klas łodzi, startujących w 8 biegach, występuje zaledwie 35 łodzi, czyli przeciętnie zaledwie po 5 w każdej kategorii. Przytym liczniej obselane były tylko 3 klasy, a mianowicie: „V” (10 startujących), „S” (9 start.), „O” (8 strat.). Zaś w pozostałych 4-ch klasach, a 5 biegach występuje po 1, 2 wzgl. 3 konkurentów.

Wnioski z tego można różne wyciągać, w każdym jednak razie nie te, że jachting regatowy jest tam racjonalnie rozbudowany i że selekcja żeglarska stoi tam na poziomie. (J.)

Wśród prądów. — W „Gazecie Polskiej” ukazał się artykuł Wł. M. Steyra p. t. „Drogi jachtingu morskiego”, który, ze względu na osobę autora, rzuca pewne oświetlenie na ustosunkowanie się czynników oficjalnych do spraw żeglarsko-morskich.

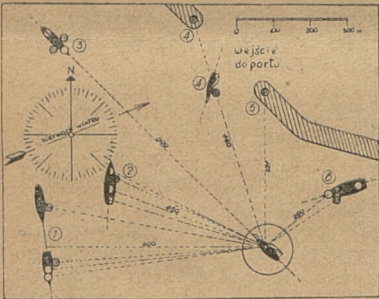
Z zadowoleniem stwierdzamy, że w zasadzie zapatrywania nasze na sprawę rozbudowy i spopularyzowania jachtingu morskiego nie różnią się od poglądów autora cytowanego artykułu (I cz.), czemu dawaliśmy wyraz niejednokrotnie od chwili wydawania naszego pisma. Poglądy różnią się jedynie w stosunku do niedawno zakupionego taboru (patrz Szkwale Nr. 12 — rubr. Na widnokręgu). Po bliższym zbadaniu sprawy okazało się jednak, że zaopatrzenie się w tabor regatowy jest spowodowane koniecznością reprezentowania barw polskich na regatach bałtyckich w okresie najbliższym. Nie wyklucza to jednak potrzeby szybkiej rozbudowy ośrodków szkolenia młodzieży w sztuce żeglowania po morzu na specjalnie dostosowanym do tego celu taborze (projekt. zakupienie większego szkunera szkolnego i budowy większej ilości jachtów typu turystycznego).

Sprawę tę omówimy szerzej w jednym z najbliższych numerów naszego pisma.

Rozwiązania zadań z n-ru 7

ROZWIĄZANIE ZADANIA Nr. 1

Zaoczone z pokładu żaglowca światła pochodzą od następujących obiektów, wskazanych na załączonym szkicu:



1) Parowiec, holujący za sobą 1 statek bez napędu.

2) Parowiec, idący kursem na N, w specjalnym położeniu względem obserwatora, gdy kończy się sektor widoczności światła pozytywnych, a zaczyna się widoczność światła rufowego.

3) Parowiec, idący dokładnie kontr-kursem żaglowca obserwującego.

4) a) Górne czerwone światło — wejściowe do portu.

b) dolne czerwone światło — żaglowiec, wychodzący z portu.

5) Zielone światło — wejściowe do portu.

6) Parowiec, przecinający kurs obserwującego żaglowca.

Ponieważ statki parowe obowiązane są ustępować drogę żaglowcom, więc i w tym wypadku żaglowiec, obserwujący światła

nie powinien zmieniać kursu pod wpływem kursów parowców, natomiast obowiązany jest wyminąć żaglowiec (Nr. 4), wychodzący z portu.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Nr. 2

Na poszczególnych odcinkach farwarteru kursy względem wiatru będą następujące:

na 1 odcinku — b. pełny bak-sztąg prawego halsu,

na 2 odcinku — pełny bajde-wind prawego halsu,

na 3 odcinku — b. pełny bak-sztąg lewego halsu,

na 4 odcinku — halfwind lewego halsu.

Aby w podobnej sytuacji uczynić zadość wszystkim postawionym w zadaniu warunkom, należy operować żaglami w sposób następujący:

1) Pierwszy od morza odcinek farwarteru przebyć tylko pod fokiem wzgl. kłiwrem. Będzie to najmniejsza dopuszczalna ilość żagli, a zatem i najmniejsza szybkość — ponieważ zacze-pienie siły pędnej wiatru wysunięte będzie daleko ku przodowi, jacht będzie na danym kursie (prawie fordewind) dobrze trzymał się kursu nabieżnikowego.

2) Przechodząc do drugiego odcinka farwarteru należy postawić także bezan-żagiel. Łączna powierzchnia obu żagli nie będzie jeszcze groźna dla wytrzymałości takelunku, natomiast szybkość będzie dostateczna, aby dryf nie okazał się za duży.

Punkt zacze-pienia wypadkowej parcia wiatru znajdzie się ponad

środkiem oporu bocznego, tym samym jacht będzie dobrze leżał w kursie, dając się swobodnie sterować.

3) Przy wchodzeniu w 3-ci odcinek farwarteru bezan winien być zrzucony, a konieczna tu zmiana halsu (zwrot przez fordewind) dokonana na samym tylko fokiu względnie kłiwrze. Przejście całego tego odcinka odbędzie się także pod jednym tylko przednim żaglem, tak, jak to miało miejsce na odcinku 1.

4) Odcinek 4-ty przebyć należy podobnie jak 2-gi, t. j. na fokiu i bezaniu.

Przy tym systemie operowania żaglami posiadamy na każdym kursie najmniejszą dopuszczalną szybkość, łączna ilość manewrów jest także mała, zaś jacht trzyma się dobrze poszczególnych kursów względem wiatru. Słabą stroną tego systemu jest niewątpliwie to, że 2-krotnie trzeba stawiać i zdejmować bezan żagiel, co ze względu na wąskość farwarteru wykonane być winno bardzo sprawnie i bez wchodzenia w łopot. Pomimo, iż łączy się z tym pewien procent ryzyka (może zdarzyć się zacięcie żagla, zwłaszcza, że to noc) znać należy, iż każdy inny sposób manewrowania żaglami (np. posiłkowanie się zrefowanym grotem) posiadałby jeszcze więcej punktów słabych.

Za dobre rozwiązanie obu powyższych zadań została przyznana p. S. Stefańskiemu z Warszawy nagroda w postaci 1 książki.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwalu”: 1 strona 500 złotych, 1/2 strony 270 złotych, 1/4 strony 150 złotych

Drukarnia Naukowa. Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17