

SZKWAŁ



ROK V
M A J

NR. 5
1937 R.

Kronika miesięczna

Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej. Dnia 7 i 8 maja r. b. odbędzie się w Poznaniu VII Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej. Warto przypomnieć, że poprzedni VI Zjazd Delegatów LMK odbył się dwa lata temu w Gdańsku i Gdyni, przy czym właściwe obrady prowadzone były na s/s „Kościszko“ w drodze na Bornholm i spowrotem.

W związku ze Zjazdem odbyło się ostatnio zebranie Zarządu Głównego LMK, omawiające sprawy działalności programowej poszczególnych wydziałów oraz posiedzenie Rady Głównej.

* * *
Ułańska odznaka pułkowa dla m/s „Batory“. Szczególnie symboliczna uroczystość miała miejsce w ubiegłym miesiącu w Gdyni.

Delegacja 27 pułku ułanów im. króla Stefana Batorego przybyła do Gdyni, aby kpt. Borkowskiemu, komendantowi m/s „Batory“, wręczyć jako symbol braterstwa odznakę pułkową i lancę ułańską. Uroczyste wręczenie kpt. E. Borkowskiemu tych materialnych odznak braterstwa odbyło się w obecności: przedstawiciela Min. Przem. i Handlu nac. T. Ocio-szyńskiego, Komisarza Rządu mgr. Fr. Sokoła, dyr. Linii Żegl-gowych Gdynia — Ameryka A. Leszczyńskiego, dyrektora Pań-stwowej Szkoły Morskiej, kmdr. Wł. Kosianowskiego i innych.

Uroczystość ta jest wyrazem zacieśniania coraz mocniejszych nici uczuciowych między społeczeństwem na lądzie a flotą handlową i wojenną.

* * *
Akademickie praktyki kolonialne. Młodzież akademicka coraz żywiej interesuje się problemem kolonialnym. W związku z okresem zbliżających się wakacyj, a tym samym praktyk wakacyjnych, Polski Związek Zbliżenia Międzynarodowego „Liga“, rozpo-

czają intensywne starania o uzyskanie praktyk kolonialnych we Włoszech i we Francji. Sprawa praktyk kolonialnych we Włoszech jest już prawie załatwiona, przy czym terenem, dokąd polscy akademicy będą mogli wyjechać, będzie Libja. Nie jest natomiast jeszcze sprecyzowana sprawa praktyk w koloniach francuskich, chociaż dotychczasowy przebieg rozmów w tej sprawie pozwala przewidywać jak najpomyślniejszy rezultat.

Z radością witamy ten fakt. Obok całej akcji propagandowej, prowadzonej wśród młodzieży akademickiej, obok seminariów, pracujących nad tymi zagadnieniami — praktyki kolonialne mają swoisty ciężar. Wnoszą do teoretycznych rozważań i studiów kolonialnych szereg spostrzeżeń żywych, bezpośrednich, zasilają nieliczny dotąd zespół akademickich pionierów kolonialnych nowym narybkiem.

* * *
Egzaminy w Państwowej Szkole Morskiej. Miesiąc maj Szkoła Morska w Gdyni przeżyje pod znakiem egzaminów. Część uczniów po skończeniu egzaminów końcowych opuści Szkołę, by pójść na pokłady statków dla wypływania poszczególnych stopni oficerskich Marynarki Handlowej. W lipcu odbędą się egzaminy dla kandydatów do Szkoły Morskiej. W tym roku należy przewidywać niewątpliwie większy napływ młodzieży, jest to objaw bardzo pożądany, tym bardziej, że z jednej strony warunki w Szkole Morskiej uprzystępniają naukę nawet niezamierzonym, zaś z drugiej strony w najbliższym czasie wzrośnie zapotrzebowanie na oficerów marynarki handlowej.

Istniejąca dotąd ilość stypendiów dla niezamierzonych będzie na nadchodzący rok szkolny znacznie powiększona, przy czym korzy-

stać z nich będą mogli uczniowie już od początku nauki. O ile, rzecz prosta, wykażą się dobrymi świadectwami i opinią szkoły, wystawiającej świadectwo.

Warto przy okazji przypomnieć, że w ostatniej dyskusji prasowej podniosły się głosy, żądające obniżenia poziomu nauki w Szkole Morskiej. Sprawę dotychczasowego poziomu Szkoły Morskiej w sposób bardzo pozytywny osądził już szereg przyklądów z życia. Warto dorzucić tu jeszcze głos admirała Sir Herberta Richmonda, wybitnego oficera brytyjskiej marynarki wojennej, który zapytany przez przedstawiciela „Polski Zbrojnej“ o swą opinię o Szkole Morskiej — oświadczył*):

— „W tej dziedzinie obracam się od szeregu lat i muszę przyznać zupełnie bezstronnie, że szkoły morskiej o tak wysokim poziomie naukowym nie widziałem w żadnym innym państwie...“.

* * *
Olbrzymia różnica. W poprzednim numerze notowaliśmy najbliższe projekty rozwoju liczebnego naszej floty handlowej, która w najbliższych latach powiększy się o około 25.000 ton. Jak niewspółmiernie ubogo wygląda ta suma wobec wiadomości, że w stoczniach niemieckich znajduje się w chwili obecnej w budowie 266 statków o ogólnej pojemności 1.060.815 B. R. T.

Trudno nam wprowadzić dorównać ilościowo państwu zagospodarowemu na morzu, nie mniej łatwo zachować właściwą proporcję, stosownie do możliwości. Jak dotąd, mimo pomysły koniunktury frachtowej, mimo dużego zasobu doświadczenia i zespołu przygotowanych ludzi — nic nie słyhać o zainteresowaniu się tą dziedziną kapitałów prywatnych.

*) „Polska Zbrojna“ dn. 25.III. 1937.

AKADEMICKI KONKURS KOLONIALNY

pod protektoratem Prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej Gen. St. Kwaśniewskiego. Zrzeszenie Studentów Studium Migracyjno-Kolonialnego W. W. P., Akademicki Związek Morski R. P., „Dekada“ — Tygodnik Akademicki

organizują
AKADEMICKI KONKURS KOLONIALNY

Warunki Konkursu:

Uczestnikiem Konkursu może być każdy student oraz maturzysta, który nadeśle odpowiednio umotywowaną odpowiedź na jedno z następujących pytań:

1. Dlaczego Polsce są potrzebne kolonie?
2. Jakiego rodzaju potrzebujemy kolonii (surowcowych, plantacyjnych, osadniczych)?
3. Jakim stosunkiem prawnym należałoby połączyć Polskę z koloniami?
4. Które tereny winny być nam przydzielone?
5. Kiedy i w jaki sposób uzyskamy kolonie?

Nagrodzeni uczestnicy konkursu uzyskają cenne nagrody, ufundowane poza organizatorami konkursu, m. i. również przez Ligę Morską i Kolonialną, oraz przez Linie Okrętową Gdynia — Ameryka. Odpowiedzi w zaklejonych kopertach z zaznaczeniem „Akademicki Konkurs Kolonialny“, należy nadsyłać do dnia 25 września r. b. pod adresem: „Dekada“, Warszawa, ulica Orła 8 m. 1.

Wynik konkursu będzie ogłoszony dnia 15 października 1937 roku.

Jury stanowić będą: Przewodniczący Jan Dębski, b. wicemarszałek Sejmu. Członkowie: Eugeniusz Duch, Jan Grzywaczewski, Franciszek Kruza, Wiktor Stanisławski.

SZKWAŁ

Nr. 5

MAJ

1937

Bilans na Zjazd Delegatów LMK

VII Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, który odbędzie się w Poznaniu w dniach 7 i 8 maja zamknie dwuletni okres prac organizacji.

Okres dwuletni w płaszczyźnie długich procesów jest wielkością nieskończenie małą, chyba, że zamyka w sobie obfity plon, będący rezultatem wyteżonej pracy.

Podobnie praca dwuletnia Ligi Morskiej i Kolonialnej ma swą odrębną właściwość oceny w płaszczyźnie polskich poczynań w dziedzinie morskiej i kolonialnej, gdyż okres sprawozdawczy zamyka się nieodpartymi faktami, świadczącymi wymownie o pracach, jakie w okresie dwu lat Liga Morska i Kolonialna wykonała.

Na czoło dokonanych przez LMK prac wysuwa się sprawa obrony morskiej. Poruszone zostały w tym wypadku wszelkie elementy, które zwróciły uwagę społeczeństwa na kwestie obrony morza.

„Dozbroić Polskę na morzu“ — hasło rzucone podczas ostatniego Święta Morza, znalazło żywy odzwiek w społeczeństwie.

Z pieniędzy społecznych, zebranych na ten cel, których ogólna suma przekroczyła już 5 milionów złotych — rozpoczęta została budowa łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego.

Za kilka miesięcy łódź podwodna spłynie na wodę.

Sprawa obrony morskiej — to nie tylko zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej, nie tylko propaganda marynarki wojennej, ale to również sprawa baczniego czuwania nad bezpieczeństwem brzegu morskiego.

To też w czerwcu roku ubiegłego, po pamiętnym wystąpieniu oficjalnego przedstawiciela Wolnego Miasta Gdańska w Genewie, Liga Morska i Kolonialna, widząc w tym fakcie próbę podważenia dotychczasowego stanu nad Bałtykiem, zmobilizowała opinię społeczeństwa.

Na podstawie przesłanych do Zarządu Głównego LMK rezolucyj można sądzić, że w akcji gdańskiej wzięło udział 6.303 poszczególnych zbiorowisk społecznych — w 1.213 różnych miejscowościach.

Poważny rezultat pracy w tym okresie czasu przyniosła również akcja kolonialna. Niewątpliwie wszystkim wiadome jest, że zagadnienie to, podnoszone obecnie na terenie międzynarodowym przez przedstawicieli Rządu polskiego, przygotowane zostało przez Ligę Morską i Kolonialną. Niezależnie od akcji uświadamiania społeczeństwa o konieczności ekspansji na zewnątrz, od współpracy z czynnikami realizującymi już ten problem, Liga Morska i Kolonialna na terenie Parany zakupiła obszary kolonizacyjne, gdzie prowadzi racjonalną gospodarkę pokazową, a dokąd wyjechało już z Polski kilkadziesiąt rodzin.

Na terenie Liberii znajdują się również tereny plantacyjne, z których 250 hektarów przygotowano już do uprawy. Założono tam szkółki kawy, kakao, kola, ramii. Osiągnięto już pierwsze zbiory z plantacji racyonusu.

Troska o należyte uświadomienie młodego pokolenia dla przyszłych prac Ligi Morskiej i Kolonialnej znalazła swój wyraz w pracach wydziału wychowania morskiego młodzieży, który rozpoczął swój żywot w dniu 14.II.1936 r., a którego celem jest scentralizowanie spraw młodzieży w ramach prac programowych Ligi. Rezultat ostatnich prac na terenie młodzieżowym zaznaczył się przede wszystkim we wzajemnej współpracy z Akademickim Związkiem Morskim w dziedzinie propagandy spraw morza i kolonii na terenie akademickim oraz w organizacji ośrodków wodnych dla młodzieży, zrzeszonej w Harcerstwie.

Do rzędu najwydatniejszych rezultatów pracy programowej LMK w ostatnim dwuletnim okresie zaliczyć niewątpliwie należy — dorobek propagandowy.

Liga Morska i Kolonialna jest bowiem w całokształcie prac na odcinku morskim i kolonialnym — tą potężną organizacją, która oddziałuje na opinię społeczeństwa, mobilizując je do pracy nad realizowaniem morskich dążeń narodu.

W okresie sprawozdawczym Liga Morska i Kolonialna celem propagandy sprawy morza i kolonii wykorzystwała całkowicie wszelkie metody oddziaływania na społeczeństwo.

Poza szeregiem książek, periodyków, publikacji okolicznościowych, nawiązana została jak najściślej współpraca z wszelkimi zewnętrznymi środkami propagandy, a w pierwszym rzędzie z Polskim Radiem i prasą codzienną.

W konsekwentnej zależności od prac propagandowych LMK leży rozwój organizacyjny. Gdy w dniu 1.IV.1933 ilość ogniw organizacyjnych wynosiła 409 z 70.630 członkami, to w dniu 1.I.1937 r. stan ogniw wynosił — 4.359 z 535.237 członkami. Duży dorobek organizacyjny świadczy jednocześnie o tym, że sprawy, które stanowią istotny trzon prac programowych LMK, stają się coraz bardziej powszechne i bliskie społeczeństwu.

W tych wszystkich pracach Ligi Morskiej i Kolonialnej, w tym skrzętnym mobilizowaniu sił społecznych do pracy nad torowaniem Polsce drogi do potęgi na morzach i za morzem — tkwi wola niezłomna narodu, obudzona przez zapał i nieustający entuzjazm Pierwszego Prezesa Ligi ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera.

Dlatego też słowa, które będą na VII Walnym Zjeździe Delegatów mówić o chlubnym bilansie prac Ligi, będą jednocześnie hołdem, złożonym Wielkiej Postaci Rycerza Bez Skazy, gen. G. Orlicz-Dreszera.

Dr. Józef Borowik

Przysposobienie morskie

Niech czytelnicy nie biorą nam za złe, że wspólnie z Redaktorem poświęcamy tyle uwagi sprawie wychowania „człowieka morskiego“ w Polsce*). Trochę cierpliwości! Jestem przekonany, że w przyszłości historyk stosunków morskich w Polsce z zadowoleniem odnotuje naszą wymianę zdań, jako dowód m. in. pogłębienia zmysłu realnego („common sense“) w generacji, która przychodzi dzisiaj do głosu, już korzystnie oddziaływa na starszych, przyzwyczajonych do ujmowania zagadnienia „władztwa morskiego“ bardziej romantycznie, a raczej werbalistycznie. Żeby jednak nie nadużywać cierpliwości samymi tylko utyskiwaniami na nieodpowiedni stan rzeczy w dziedzinie wychowania młodzieży, pragnę przyczynić się też czymś konkretnym do poprawy stosunków i w tym celu zarysowuję projekt praktycznego doksztalcenia morskiego młodzieży, jak też odpowiedniej selekcji kandydatów na stanowiska na odcinku morskim naszego życia gospodarczego. Ocioszyński w swym artykule p. t. „Ludzie morza i ich praca“ („Morze“, kwiecień 1937 r.) ustalił trzy zasadnicze dziedziny „pracy morskiej“: handel, administracja i żegluga. Naszkicowany przez nas program „przysposobienia morskiego“ dotyczy tylko pierwszych dwóch działów: handlu i administracji. Dla uniknięcia nieporozumień, pragnę zaznaczyć, że jedno i drugie pojęcie bierzemy w sensie najszerszym i zasadniczo go nie rozdzielamy.

A więc pojęciem „handlu“ obejmujemy (w sensie angielskiego „trade“) wszelkie zabiegi, mające na celu sprowadzenie artykułu z miejsca produkcji do miejsca spożycia; tak pojėty „handel morski“ obejmuje poza specyficznymi sprawami finansów i kredytów — dużą dziedzinę komunikacji morskiej i lądowej, oraz bardzo ważną dziedzinę przemysłu przetwórczego i ściśle portowego. Stosunki wzajemne między kapitałem, kierownictwem oraz sumą ludzi-kich usług w czterech wymienionych pokrewnych dziedzinach — a więc: ściśle handlowej (kupna-sprzedazy towarów, komunikacyjnej (opieka handlu nad transportem), przemysłowej (portowej) oraz bankowej (finansowanie wszelkich wymienionych poczyni) — tak często i głęboko zazębiają się, że nie ma celu traktować każdą z tych dziedzin z osobna; trzeba się liczyć jednak z potrzebą zróżniczkowania programu „przysposobienia morskiego“, zaleźnie od poziomu wykształcenia kandydatów.

O ile znów chodzi o dziedzinę administracji, trzeba zdać sobie sprawę z tego, że większość stanowisk w „handlu morskim“ tak pojmowanym, jak zarysowaliśmy, są niczym innym, jak stanowiskami „clerka“ w administracji prywatnej. Właśnie sfery gospodarcze prowadzą ciekawą dyskusję z organami Ministerstwa Oświecenia na temat celowości rozdzielenia nauki w liceach na kierunki handlowy i administracyjny. Rozumiemy ten podział jedynie w ten sposób, że zakres „administracji“ w szkolnictwie, jak też w naszym „przysposobieniu morskim“ będzie się pokrywał z zakresem interesów i funkcji publicznych. Trzeba jednak liczyć się

z tym, że, jak wszędzie, tak może najbardziej na odcinku morskim, administracja publiczna wchodzi coraz głębiej w stosunki gospodarcze, a więc musi być obeznana nie tylko ze stroną publiczną i prawną zagadnienia, ale równie dobrze ze sprawami handlowymi, przemysłowymi, finansowymi i komunikacyjnymi. Jeżeli chodzi o nasze plany „przysposobienia morskiego“ i dalszy tok rozważań — nie wprowadzamy rozgraniczenia między handlem i administracją; jakkolwiek przyznaję, że wlećej mi chodzi o pierwszą dziedzinę, niż o drugą — nie wydaje mi się jednak ani możliwym, ani celowym wprowadzanie tego zróżniczkowania już na samym początku projektowanej akcji. Nie potrzebujemy natomiast, troszczyć się o „przysposobienie morskie“ naszych marynarzy, jakkolwiek dla wielu oficerów nawigacyjnych zapewne przydałaby się większa praktyczna znajomość spraw handlowych i administracyjnych. Po tych wstępnych wyjaśnieniach co do terminologii i zakresu naszego projektu przystępujemy do samej sprawy.

* * *

Zupełnie niezależnie od tego, jakie walory reprezentuje szkoła i jaki byłby nasz stosunek do niej — krytyczny czy entuzjastyczny — nie jest szkoła w stanie, nawet najdoskonalsza — przygotować swoich uczniów w pełni do objęcia natychmiast po ukończeniu odpowiedzialnych czynności w sądzie, urzędzie, szkole, instytucji samorządowej, a już najmniej w firmie handlowej. To też znaną jest powszechnie instytucja „praktyk“, jak też poprzedzających je, czy towarzyszących kursów i wykładów z dziedzin ściśle praktycznych, bardzo ważkich i przeznaczonych tylko dla tych, którzy w danej branży mają pracować. Zarówno praktyki, jak też dokształcanie praktyczne są znane również i w Polsce — ale nie są dotąd jeszcze ujęte w pewien trwały system, mający powszechne zastosowanie. W każdym razie, jeżeli chodzi o odcinek morski, nieznaną jest nam, poza skromnymi, indywidualnymi wysiłkami, nie tylko organizacja planowych praktyk i kursów, ale nawet żadna próba programowego ujęcia „przysposobienia morskiego“ na różnych szczeblach wychowania handlowego lub gospodarczego. Trzeba zresztą stwierdzić, że nie tylko w tak odrębnej dziedzinie, jaką jest handel morski, ale nawet na niższym poziomie handlu wewnętrznego, więc wymienimy: — praktyki w sklepach detalicznych dla kończących szkoły kupieckie — istnieją znaczne spóźnienie i duże zaniedbanie. Samorząd gospodarczy dopiero teraz przystępuje do uregulowania i systematycznej obsługi tej tak doniosłej dziedziny organizacji handlu. Pociuszającym jest więc dla nas (jeżeli już chodzi o takie smutne pocieszenie!), że występujemy z naszym projektem z bardzo małym opóźnieniem, w porównaniu do dziedzin, w których odnośne zadania można było daleko łatwiej i wcześniej opanować.

Wszystkim wiadomo, że praktykant nie cieszy się wielką sympatią w firmie, czy instytucji, w której zdobywa swoje doświadczenie praktyczne. Na usprawiedliwienie kierowników zakładów trzeba stwierdzić, że rzadko kiedy praktykant, szczególnie na wyższym szczeblu, jest należycie przygotowany do spełnienia jakichkolwiek praktycznych zadań, a w wielu wypadkach poprostu bardzo słabo orientuje się co do zakresu i charakteru działalności firmy — to też często raczej przeszkadza, niż pomaga.

*) Po artykule Zadroźnego w nr. 1 „Szkwału“ i moim w nr. 3 — bardzo cenne uwagi na te same tematy znajdujemy w dwóch artykułach w numerze kwietniowym „Szkwału“. Również w „Morzu“ (też w numerze kwietniowym) spostrzegliśmy cenny artykuł T. Ocioszyńskiego, na temat szkolenia i przygotowania ludzi do pracy morskiej.

Naturalnie — tego rodzaju pracownik staje się poważnym ciężarem dla instytucji, w której odbywa praktykę. To też wszelkie zamiary stworzenia możliwości odbywania „praktyki morskiej“ w kraju i zagranicą — muszą być obowiązkowo poprzedzone doksztalceniem na specjalnych kursach i wykładach, na których w ciągu kilku lub kilkunastu godzin (zależnie od szczebla naukowego) byłyby treściwie ujęte zarówno podstawy ekonomii morskiej, jak też ważniejsze szczegóły techniczne z poszczególnych „branż morskich“. Przejście kandydatów przez tego rodzaju „przedszkole morskie“ pozwoli przede wszystkim na przeprowadzenie selekcji bardziej odpowiednich i lepiej uzdolnionych kandydatów na praktyki. Ale nawet ci, którzy praktyki nie otrzymają — a takich będzie większość — odniosą z pewnością zupełnie pozytywne korzyści z odbycia takiego kursu. Byleby tylko tematy wykładów i osoby prelegentów zostały szczęśliwie dobrane.

Naturalnie — organizacja tego rodzaju wykładów musi być bardzo starannie przygotowana, do pracy winne być przyciągnięte wszystkie, a w każdym razie główne zainteresowane czynniki, ramowy zaś program kursów — odrębny dla każdego szczebla szkolnego — musi być bardzo szczególnie starannie przygotowany i oparty na sumie posiadanego doświadczenia. Szerokie, bardzo ciekawe i jednocześnie odpowiedzialne zadania otwierają się w tej dziedzinie zarówno przed Ligą Morską i Kolonialną, jak też samorządem gospodarczym oraz szkolnictwem zawodowym. Bardzo dużo też zależy w tym wypadku od szczęśliwego ujęcia organizacyjnego całej tej akcji i od widoków zgodnej współpracy. Sam program sędzę, dosyć łatwo dałby się ustalić, jakkolwiek nie uważam, żeby było bardzo pomocne dotychczasowe doświadczenie Ligi Morskiej i Kolonialnej z układaniem programu kursów dla instruktorów i działaczy społecznych. Przede wszystkim obawiałbym się powierzenia wykładów — powszechnym znawcom zagadnień morskich, amatorom i encyklopedystom; raczej zaufałbym zawodowym wykładowcom geografii i nauk handlowych, jeżeli chodzi o część teoretyczną. Poza tym apelowałbym do kierowników firm handlowych i przemysłowych, mających jakkolwiek styczność praktyczną z importem lub eksportem towarów zagranicę, szczególnie do krajów pozaeuropejskich — ci umieliby dać praktyczne wskazówki — każdy w dziedzinie najlepiej przez siebie znanej. Takie współdziałanie praktyków z nauczycielstwem, a jednych i drugich z Ligą Morską i Kolonialną — uważam za rzecz wielkiej wagi.

Nie ma dostatecznie silnych akcentów, których nie należało by użyć, żeby przy tej okazji jak naj-

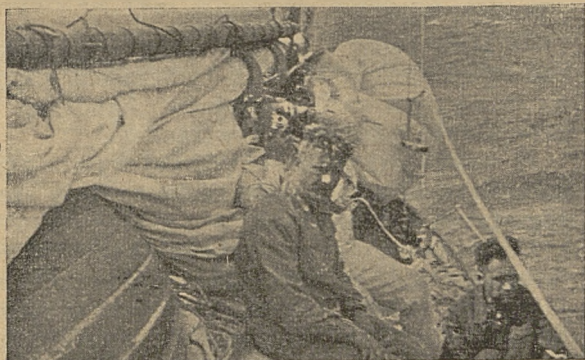
bardziej podkreślić znaczenie umiejętności języków obcych wśród kandydatów na praktyki. Gdyby napływ chętnych do przesłuchania wykładów był zbyt duży — to selekcję należałoby przeprowadzić właśnie na podstawie znajomości języków obcych. Bardzo często utożsamia się „handel morski“ z firmą czy instytucją, działającą w Gdyni lub Gdańsku. To jest bardzo duży błąd! Problemu opanowania handlu morskiego nie rozwiąże się wcześniej, nim nie będziemy posiadali firmy, przedstawiciele handlowych, a przede wszystkim pracowników Polaków



w obcych firmach, we wszystkich portach świata. Kandydat rzeczywiście przydatny do pracy na odcinku morskim winien być przygotowany do objęcia stanowiska równie dobrze w naszych portach, jak w Kopenhadze, Hamburgu, Marsylii, Kalkucie lub Szanghaju. Tymczasem szkoły nasze liczą tradycyjnie na to, że języków się uczy w domu, jakkolwiek dawna warstwa wiejska i bogate mieszczaństwo ją imitujące, odgrywają dzisiaj minimalną rolę w zasillaniu inteligencji pracującej; to też zaniedbania w zakresie znajomości języków kandydatów na stanowiska morskie — są poprostu zastraszające! Sprawa ta przytem z każdym rokiem pogarsza się wobec zatracania przez młodzież znajomości 2 języków ościennych i coraz większego dopływu młodzieży z warstw nie uprawiających poliglotyzmu.

* * *

Jak mówiliśmy na początku — system kursów specjalnych i praktyk jest szeroko i bardzo systematycznie stosowany w krajach, gdzie szkolnictwo handlowe ma charakter bardziej praktyczny niż w Polsce. W poprzednim artykule („Szkwał“, marzec 1937) porównałem organizację Wyższych Szkół Handlowych w Sztokholmie i w Warszawie; w odpowiednim ustępie (str. 3) chochlik drukarski przeniósł złośliwie zero z cyfry słuchaczy w Warszawie (jest 1.000, a nie 100, jak zostało wydrukowane w artykule), i dodał do liczby słuchaczy w Sztokholmie (jest 60 zamiast 600); w ten sposób została zniekształcona ilustracja cyfrowa do wywodu, który wskazywał na przepełnienie naszych uczelni i nie możliwość bezpośredniego oddziaływania profesora na ucznia. Wszystkie nasze szkoły handlowe są właściwie bardziej wydziałami gospodarczymi czy nawet handlowymi uniwersytetów i zmierzają do gruntownego przygotowania teoretycznego swoich uczniów. W tych warunkach, nie tylko „odtrutka“, ile doprawdy niezbędnym uzupełnieniem ich programu — ma stać się projektowana przez nas akcja „przysposobienia morskiego“.



Po sztormie

Frachty i jachty

Nad morzem pachnie już latem. Już nawet pierwsze żagle pojawiły się na zatoce, tnąc ostrymi klinami jednobarwność płaszczyzny morza.

Pękate, pozbawione smukłości i wdzięku jachty osiadają na wodzie. W stocznicach ruch, nastrój podniecenia i pośpiechu. Nic dziwnego, boć przecież w najbliższym czasie rozpoczyna się normalny okres szkolenia żeglarskiego na morzu. W młodych oczach, patrzących z drewnianych, miotanych ciągłymi chybotami pokładów — przejrzy się znów czystość i surowość życia morskiego.

W portach bałtyckich znów przycumują się jachty z polską młodzieżą. Ciszę kolorowych miasteczek i miast skandynawskich raz po raz wypełni dźwięk niezrozumiałych tam polskich słów.

Na bankietach klubowych na „lampce wina“ mówić się będzie o gromadnym wyroju młodzieży na morze, o miłości morza, o wychowaniu człowieka morskiego, o ciężżynie i t. d. i t. d.

Ale spójrzmy, jak przedstawia się w chwili obecnej rzeczywistość wychowywania młodzieży przez jachting. Czy poza stroną sportową pogłębia on światopogląd morski młodzieży? Czy jest tylko jednym z odrębnych rodzajów sportu?

Każdy dotychczasowy sezon żeglarstwa morskiego rozpoczynał się w atmosferze wielkich projektów, nowych poczynań, zamierzeń. A najważniejsze, że akcji tej nieustannie towarzyszył entuzjazm i zapał zespołu zaprzysiężonych sprawie ludzi.

Wśród tej polskiej rodziny żeglarskiej, uszeregowanej nie według wieku lub zasług lądowych, lecz według wartości żeglarskich — nadechodzące lato roztacza znacznie szersze, niż dotąd horyzonty.

Stan naszej floty jachtowej powiększył się, poza tym istnieją jeszcze różne projekty, zmierzające do wzbogacenia ilościowego stanu dotychczasowego. Już niektóre organizacje i kluby opracowały program letniego szkolenia, przewidując jednocześnie szkolne rejsy zagraniczne.

Jest coś niebywale radosnego w tym wyroju wiosennym naszych jachtów na morze, w tym wypatrywaniu na szerokich morskich szlakach lądów nigdy niewidzianych. Życie młodzieży na drewnianych pokładach i w obozach morskich przez swe odrębne cechy mocnego oddziaływania na psychikę ma swe olbrzymie znaczenie wychowawcze. Stwierdzone to już zostało po stokroć przy każdej okazji wypowiedziane na ten temat.

Tylko należy się obawiać, czy to wychowywanie młodzieży na morzu nie jest zbyt jednostronne, czy egzotyzm morza i ży-

cia na nim nie wpłynął zbyt silnie na wnioski o wychowaniu morskim przez jachting.

Mimo, iż wielu czytelników przypisuje mi w mych ostatnich artykułach pewną gderliwość, ośmielię się jednak i w tym wypadku stwierdzić, że jednak w większości wypadków wychowanie to, a raczej szkolenie, jest jednostronne.

I może nawet przesadnie brzmi tutaj słowo „wychowanie“, gdyż znam wielu doskonałych jachtowców morskich, którzy nie ujawniają żadnych cech ludzi morza, osiągniętych jakoby dzięki długim pływaniom i życiu na jachtach.

Sprawa przekształcenia psychiki lądowca do wzorów przynajmniej zbliżonych do cech, składających się na pojęcie człowieka morza, nie może ograniczyć się do bezpośrednich efektów morskiego życia.

Efekty te stanowią jedynie czynnik atrakcyjności, który sprawia, że szereg suchych problemów, które nigdy w innych warunkach nie zdołałyby się stać przedmiotem zainteresowania, tutaj nabierają rumieńców życia, a w doznaniach młodzieży stają się jasne, proste i ciekawe.

I właśnie ta jednostronność wychowywania wynika w opieraniu się jedynie na tym czynniku atrakcyjności. Istnieje powszechna wiara w wychowanie człowieka morza przez kilkakrotne przeżycie sztormu, przez poznanie arkanów sztuki żeglowania. Jest to tymczasem tylko pewna gleba, w którą rzucone ziarno wydać może obfity plon.

Nie gdzie indziej, tylko na pokładzie jachtu, podczas zagranicznego rejsu, rozmawiałem z młodym studentem, jachtowcem, który był w przededniu egzaminów na sternika morskiego. Jak z rękawa sypał wiadomościami z zakresu nawigacji, meteorologii, locji. Wiele z tych słów fachowych miały w sobie kruchość wyuczonyj na pamięć lekcji, lecz poznać było, że sprawą tą przejął się bardzo i że stara się przyswoić sobie jak najliczniejszy zapas wiadomości.

W pewnej chwili mijał nas jakiś potężny o rudych burtach „handlarz“.

— Motorowiec z prawej burty! — krzyknął wgląd mesy student. A tymczasem jakby na ironię dym walił z kominów „handlarza“.

— Chyba parowiec — wtrąciłem.

W rozmowie, jaka się później wywiązała, a raczej w dyskusji potrąciliśmy o cały szereg spraw, faktów, liczb.

Dochodziłem do coraz mocniejszego przeświadczenia, że pojęcie wszystkich zagadnień morskich, handlu, rozwoju portu ma w świadomości studenta obraz mglisty, rozplywający się w nieuchwytność przy każdym bardziej istotnym pytaniu.

— Zresztą na stopień sternika nie potrzebuje wiedzieć a frachtach morskich, albo —

ile towaru Gdynia może w jednym dniu przeladować — zakonkludował sztabackim wykrętem.

Przyznałem mu rację. A szkoda, że nie mogłem mu wprost powiedzieć, że dziwię się, iż dostał stopień żeglarsza morskiego. Student miał rację, — „był w prawie“, — jak to niektórzy określają.

Nieliczne bowiem bardzo organizacje uwzględniły dotąd w ramach wykszolenia na ośrodkach — sprawy morskie. Bez specjalnego trudu wyliczenia można je nazwać: Są to: w szkoleniu śródlądowym Obozy Żeglarskie kół szkolnych LMK, w szkoleniu morskim: Akademicki Związek Morski i Harcerstwo.

A przecież nie przedstawia to specjalnej trudności, przypuszczam, objąć programem koniecznych wiadomości na dany stopień żeglarski — również i zagadnień, ściśle wypływających z morza, jako źródła nie efektów wzrokowych lub uczuciowych, lecz chleba.

W podróżach zagranicznych winno starczyć czasu, między składaniem wizyt w poselstwach, nawiązywaniem węzłów przyjaźni z jakimś sąsiednim młodym pokoleniem — na zapoznanie się z charakterem danego portu i jego zaplecza, z cechami portu, z ważniejszymi elementami jego życia. Nietrudno też przy odpowiedniej organizacji o nawiązywanie bliższych kontaktów w sensie kulturalnym.

Sprawy te, ujęte w pewne ramy kształcenia i najbardziej bliskiego ideału — wychowywania na morzu — pogłębiły by istotę wartości zdobytych na pokładzie, osiągniętych w bliskim obcowaniu z ruchliwą naturą morza. Nie chodzi tu zresztą o całkowite przygotowanie do tej czy innej pracy na morzu, to wymaga długich jeszcze studiów, lecz o właściwe zorientowanie w sprawach pilnych i ważnych, o ukazywanie kierunków pracy, ku jakim młodzież garnąć się winna.

A do zrobienia jest bardzo wiele. Mam choćby przed sobą krótką notatkę o narodowym obliczu firm spedytorskich w Polsce. Stanowią one przecież jeden z zasadniczych ogniw w tym potężnym łańcuchu, jaki stanowi olbrzymi aparat transportowy, służący do przetrzucania towaru poprzez morza z lądu na ląd.

Otóż ten zawód spedytorski w Polsce znajduje się przeważnie w rękach obcych.

Na 146 koncesjonowanych przedsiębiorstw spedytorskich, posiadających swe siedziby w granicach politycznych Polski jest: 42% firm o kapitale żydowskim, 25% o kapitale częściowo żydowskim, częściowo międzynarodowym, reszta, t. j. 33% — stanowią polskie firmy.

W Gdyni koncesjonowanych jest 31 firm spedytorskich, z czego 14 polskich, 10 — ży-

dowskich i 7 o kapitale niemieckim lub międzynarodowym.

Można by wyłuskać mnóstwo podobnych faktów, o równie wymownych proporcjach, mnożyć je w nieskończoność, wyciągać nieodparte wnioski. Lecz mam wrażenie, że nie potrzeba naukowych memoriałów, by dowieść, że jachting morski stał się wśród młodzieży potężnym narzędziem propagandy nie tylko morza w jego malarskich i uczuciowych wymiarach, lecz również w znaczeniu spraw, których zrozumienie rodzi się ze statystyk, z porównań, z ustawicznego pomnażania wiadomości o kalkulacjach handlu morskiego, jego przeróżnych arkanach, o frachtach.

Ocena zalet morskich danego narodu rodzi się najczęściej w biurach portowych — maklerów, armatorów, na giełdach frachtowych.

Właściwości ściśle żeglarskie są tylko środkiem do osiągnięcia tych prawdziwych zalet ludzi morza.

Dlatego też nie można pochopnie deklamować o wychowywaniu morskim młodzieży, gdy środki do tego prowadzące, pojęte jednostronnie, nie leżą w żadnej proporcji z nakreślonym zamierzeniem, ucząc odczuwać morze i patrzeć na nie nie uczą jednocześnie je rozumieć.

W przededniu stawiania żagli na jachtach przed ich morskimi podróżami, ciesząc się, że na pokłady ich przybędzie dalszy zastęp młodzieży, niech nam wolno będzie wyrazić gorące pragnienie, że na różnych ośrodkach żeglarskiego szkolenia morskiego, między książkami uczącymi młodych adeptów sztuki żeglowania, znajdzie się tam również kilka podręczników z zakresu spraw handlu morskiego, ekspansji gospodarczej drogą morską, że w programie dziennych wykładów poświęcona zostanie tym sprawom również jakaś godzinka czasu.

Niektóre suche pojęcia handlowe, zawarte w tych książkach, będą mogły być łatwo rozświetlone przez bliskość życia portowego i pracy jego poszczególnych komórek.

Bo zanim jachtsmeni będą podziwiać w obcych portach zdobycze cudzej pracy, warto by przed tym zapoznali się z istotą i rezultatami pracy portu własnego.

Połączenie walorów wychowawczych, osiągniętych przez jachting, z wynikami prowadzonej racjonalnie sprawy zapoznawania młodzieży z problemami życia morskiego i portowego — pozwoli w rezultacie osiągnąć właściwy cel — wychowania morskiego młodzieży.

I wtedy wszelkie słowa, mówiące o tężyźnie, o szerokich horyzontach młodzieży żeglarskiej — nie będą tylko czczą przechwałką.

Stanisław Zadrozny

NASI SĄSIEDZI NAD BAŁTYKIEM

Dole i niedole Łotwy

Dzieje republiki łotewskiej rozpoczynają się z dniem 18 listopada r. 1918, zaledwie więc z końcem jesieni roku przyszłego zamknąby można i podsumować pierwsze dwudziestolecie historii naszej północnej sąsiadki. Ale ten krótki okres istnienia Łotwy poprzedziły należało dłuższym wstępem, wypełnionym — niemal bez reszty — tragiczną dołą ludu, który przez stulecia na własnej ziemi nie był gospodarzem.

Należałoby się więc cofnąć myślą wstecz, do r. 1201, gdy biskup bremeński, Albert u ujścia Dźwiny założył miasto Rygę, tworząc tam jednocześnie niemiecki zakon kawalerów mieczowych, mających nieść światło religii chrześcijańskiej — ale niosących z nim jarzmo niewoli — pogańskim mieszkańcom późniejszych Inflant i Kurlandii. Zakon ten zespolił się następnie z zakonem krzyżackim i los tubylczych ludów dorzecza Dźwiny nie różniłby się bodaj od losu pogańskich Prusów, gdyby nie to, że dostęp osadnictwu niemieckiemu drogą lądową nad brzegi zatoki Ryskiej przegrodziła żmudź, już oddana przez Litwę Krzyżakom, ale i niezwłocznie niemal im odebrana po jagiellowym zwycięstwie pod Grunwaldem. Nie mając więc niemieckiego osadnictwa włościańskiego — bo drogą morską ściągnąć się go nie dawało — nie mógł zakon podjąć równie ostrej jak w Prusiech akcji wynarodowienia, poprzestając na przekształceniu tubylczych Łotyszy i Estończyków w chłopstwo pańszczyźniane, tak ściśle „przypisane do ziemi“, że za ucieczkę z dóbr „wedle prawa“ ucinano zbiegowi nogę. Czyż wyda się rzeczą dziwną, że grzebiąc zmarłego Łotysza, kładła mu rodzina do trumny siekiere — na baronów niemieckich na tamtym świecie.

W połowie XV w. państwo biskupa ryskiego, „Terra Mariana“, wspólnie z posiadłościami zakonnymi przekształciło się na inflancką republikę stanową, obejmującą dzisiejsze terytoria Łotwy i Estonii. W stulecie później, gdy Moskwa przeciwko czyniła ku Bałtykowi, gdy Iwan Groźny w r. 1558 z 70.000 wojska wtargnął do Inflant, mistrz zakonu Gotard Kettler i arcybiskup ryski Wilhelm wspólnie z przedstawicielami stanów szlacheckiego i mieszczańskiego oddali się pod opiekę Polski, a północne, estońskie powiaty wezwały pomocy szwedzkiej. Po dłuższych rokowaniach zawarty został w Wilnie, w r. 1561 pakt poddaństwa, mocą którego mistrz sekularyzowanego zakonu, Kettler otrzymał jako księstwo lenne Kurlandię wraz z Semigalią, pozostała zaś część Inflant została uznana za wspólną własność Korony i Litwy. Granice Polski wybiegły podówczas najdalej ku północy, ciągnąc się od estońskiej Parnawy po północną krawędź jeziora Pejpus. Niedługo przeciwko trwała władztwo polskie w północnych Inflantach: w r. 1617 zajmują Szwedzi Dżament i Parnawę; wnet potem traci Polska Rygę, wskutek czego handel znacznej części Litwy dostaje się pod szwedzką kontrolę, wreszcie w r. 1625 zdobywają wojska szwedzkie Kokenhausen i Zembork, nadto oblegają Dorpat, by wreszcie wtargnąć na żmudź: pokojem oliwskim z r. 1660 zrzekła się ostatecznie Rzeczpospolita na rzecz Szwecji północnych Inflant, zatrzymując aż po rozbiór pierwszy Letgalię, gdzie niemieckie pierwotnie rody spolszczyły się, wydając takich bohaterów narodowych, jak Emilia Plater m. in.; po rozbiór trzeci wreszcie zachowała Rzeczpospolita zwierzchność suwerenną nad lennym księstwem kurlandzkim.

Dla Inflant północnych rozpoczął się z drugą połową XVII w. okres, zwany przez lud „dobrymi szwedzkimi czasami“. Wprowadził pierwsza książka łotewska, katechizm katolicki Canisiusa, wydrukowana została w Wilnie w r. 1585, ale Rzeczpospo-

lita nie zmierzała do zbliżenia z ludem łotewskim, ani do zjednania go sobie; co najwyżej Stefan Batory upominał nadbałtyckich niemieckich baronów, by nie byli nazbyt surowi dla swych poddanych. O lud zatroszczyła się natomiast Szwecja, ograniczając przywileje wielkiej własności ziemskiej, zakładając szkoły powszechne i dbając o dobrobyt włościanstwa.

Miała też i Kurlandia swe czasy pomyślności i rozkwitu za panowania księcia Jakóba Kettlera. Czasy te charakteryzuje rozwój przemysłu i dobra organizacja siły zbrojnej, a przede wszystkim dalekie wyprawy morskie floty kurlandzkiej, która dociera m. inn. na m. Karaibskie, by zająć tam w połowie XVII w. bezpieczną wyspę Tobago, a na wybrzeżu północno-zachodniej Afryki zdobywa Gambię i wyspę św. Andrzeja na szlaku handlowym, któryby wiódł na wody Dalekiego Wschodu.

Ale i „dobre szwedzkie czasy“ w Inflantach, i dobrobyt Kurlandii nie trwają długo. Inflanty szwedzkie zdobywa w r. 1721 car Piotr Wielki przy pomocy obrażonego na Szwecję jednego z nadbałtyckich baronów; po pierwszym i trzecim rozbiórze Polski pod panowanie Rosji dostają się polskie Inflanty i Kurlandia, poczem wzmaga się stopniowo ucisk włościanstwa łotewskiego zarówno przez rząd, jak i przez posiadaczy wielkiej własności ziemskiej, którzy odzyskują pełnię ograniczonych przez Szwecję przywilejów. Znosi wprawdzie Rosja pańszczyznę w Inflantach szwedzkich i Kurlandii z początkiem XIX w., ale nie przeprowadziwszy jednocześnie nadziałów, tworzy z włościan bezrolny proletariatus. W drugiej połowie ub. stulecia zniesiona zostaje pańszczyzna i w Inflantach polskich, jednocześnie przecież ogranicza Rosja dawny, tradycyjny samorząd, wskutek czego nie mogą Łotysze brać udziału w radach miejskich i gminnych, ani utrzymywać własnego szkolnictwa.

Niemniej, w tych właśnie najmniej sprzyjających warunkach, w drugiej połowie XIX w., świta na Łotwie jutrznia odrodzenia narodowego. Prasa, stowarzyszenia śpiewacze, teatr wreszcie budzą śród bezrolnego i miejskiego proletariatus ducha niepodległości, znajdującego niejednokrotnie swój wyraz w szerzącej się i tam również t. zw. rewolucji rosyjskiej z r. 1905, jaką tłumili na Łotwie bez żdźbła litości zarówno rząd rosyjski, jak i nadbałtyccy baroni. Ani jednak strumienie krwi i łez, przelanych za czasów rewolucji, ani reakcja, jaka nastąpiła po niej, nie zdołały już powstrzymać odrodzenia narodowego, szerzącego się coraz powszechniej. W przeddzień wybuchu wielkiej wojny mają już Łotysze własnych lekarzy, prawników, inżynierów, profesorów, artystów, a w r. 1915, na zasadzie zezwolenia carskiego, tworzą pierwsze kadry wojskowe z własnym korpusem oficerskim, kadry, broniące odcinka ryskiego z takim męstwem, iż zyskało ono najwyższe uznanie przeciwnika, marszałka Hindenburga.

Łotewska rada narodowa, utworzona w Walku wnet po przewrocie bolszewickim, zaprotestowała uroczystie przeciw pokojowi w Brześciu Litewskim i przeciw wydaniu Niemcom krajów bałtyckich. Następnie, w d. 18 listopada r. 1918 łotewskie zgromadzenie narodowe ogłosiło niepodległość republiki, ale data ta nie była dla Łotwy, jak i dla Polski, datą zakończenia wojny. Był to, przeciwnie, początek nowych walk z siłami von der Goltza i Bermondta z jednej strony, a z najazdem bolszewickim z drugiej, gdzie jesienią r. 1920 bezinteresowna pomoc Rzeczypospolitej pomogła do wyparcia najeźdźcy z dawnych Inflant polskich. Wreszcie w d. 15 czerwca r. 1920 zawarła Łotwa pokój z Rzeszą niemiecką,

a w d. 11 sierpnia tegoż roku — ze Związkiem sowieckim.

Państwo łotewskie, największe z trzech państw nadbałtyckich, większe od Belgii czy Danii, ale przecież jedno z mniejszych w Europie, bo mierzące nieco ponad 65 tys. km przestrzennych*) i liczące niespełna 2 miliony ludności**), nie uprawia wielkiej polityki. Najważniejszymi z aktów politycznych będą: podpisany w Rydze w r. 1929 traktat porozumienia i współpracy, wiążący Łotwę z Litwą i Estonią w zespół państw, zwanych ententą bałtycką, ale i oceniany zarówno przez Łotwę, jak i przez Estonię z całym sceptycyzmem z uwagi na nieuregulowane przez Litwę stosunki z Polską. Drugim ważnym aktem politycznym Łotwy było podpisanie w Moskwie w r. 1929 paktu nieagresji z Z. S. R. R. — wespół z wszystkimi państwami na zachodnim po-brzeżu Sowietów, od Finlandii aż po Rumunię. Baczniejszą nierównie uwagę zwraca Łotwa na swe sprawy wewnętrzne i na nie też należałoby skierować przede wszystkim zainteresowania czytelnika.

Ze spraw tych wysuwa się na miejsce naczelne kwestia reformy rolnej, uchwalonej we wrześniu r. 1920. Łotewska ludność wiejska stanowiła przed wojną, jak wspomnieliśmy, w większości proletariat bezrolny lub w najlepszym razie małorolny. W r. 1900 w samych tylko dawnych Inflantach szwedz-kich 77% ziemi ornej należało do 162 posiadaczy wielkiej własności; w r. 1913 rolnictwo zatrudniało 70% pracującej ludności Łotwy, ale należała do niej zaledwie trzecia część uprawianej przez nią ziemi. Tę więc niesprawiedliwość społeczną wyrównać mia-ła reforma rolna, w myśl której przedstawicielom wielkiej własności pozostawiono jedynie ośrodki od 50 do 100 ha, tworząc z wywłaszczonej ziemi zagro-dy włościańskie. W r. 1923 już drobne gospodarstwa, od 2 do 10 ha zajmowały nieomal trzecią część zie-mi ornej, a większe gospodarstwa, od 10 do 20 ha nieco ponad czwartą jej część; na gospodarstwa większe, a więc od 30 do 50 ha i od 50 do 100 i po-wyżej, przypadało po 10% mniej-więcej, wreszcie około 8% zajmowały gospodarstwa najdrobniejsze, nie dochodzące do 2 ha.

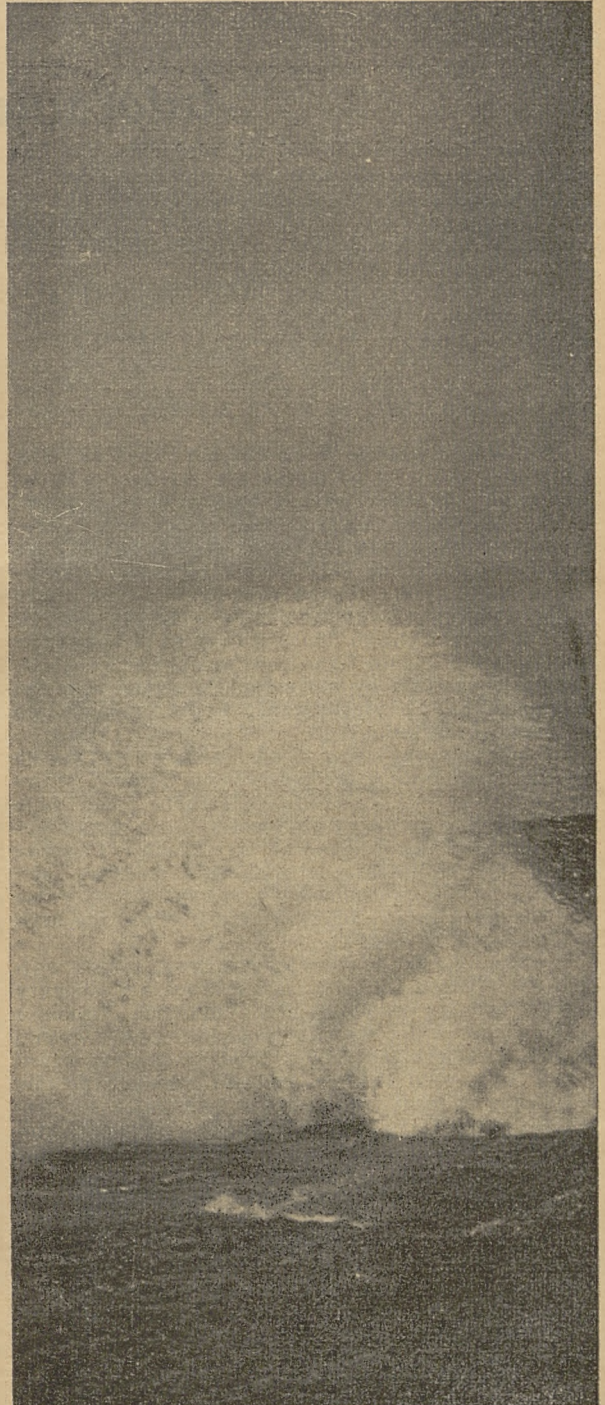
Czytelnika zaciekawi może, jakie dała wyniki przeprowadzona tak radykalnie zmiana stanu posiadania w rolnictwie. Przytoczmy więc może, wstrzymując się od jakichkolwiek komentarzy, że gdy w latach 1924—28 sprzątno na Łotwie mniej-sze niż w Polsce ilości pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa i ziemniaków, obecnie, a ściślej już w r. 1934 sprzęt przeciętny tych płodów był naogół na Łotwie znacznie wyższy, niż w Polsce***).

Niekorzystne dla nas wyniki dałoby również porównanie łotewskiego i polskiego stanu posiadania w zakresie floty handlowej. Flota łotewska w r. 1934 liczyła mianowicie 133 statki powyżej 100 ton, my ich mieliśmy w tej samej dacie 56 zaledwie; to-naż łączny floty łotewskiej wyrażał się wówczas cyfrą 196 tys. ton rej. brutto, naszej — cyfrą 65 ty-sięcy ton. Jeśli wreszcie dodamy, że w tymże roku 1934 marynarka wojenna republiki łotewskiej liczyła 2 jednostki, gdy nasza posiadała ich 10, i to porów-nanie również nie wypadłoby na naszą korzyść, na Łotwie bowiem jednostka marynarki wojennej od-

powiadałaby milionowi ludności, gdy w Polsce jeden okręt przypadałoby na 3 miliony mieszkańców.

Nie mnożmy przecież przykładów, któreby za-drasnąć mogły ambicję narodową naszego czytelnika. Stwierdźmy poprostu, że praca, rzetelnie trakto-wana, dawać będzie zawsze wyniki dodatnie. I cieszy-my się z całą życzliwością, że lud, który przetrwał stulecia całe zarówno w niewoli politycznej, jak i społecznej, dziś, wyzwolony, w pokoju uprawiać mo-że ziemię, z której wyrósł.

Stanisław Poraj



Fot. H. Kadulski

Przybój

*) Ściśle: 65.584 km kwadratowe.

**) Według spisu z 1935 r. 1.951.000 mieszkańców.

***) Ilość kwintali z hektara; pierwsze cyfry wy-rażają przeciętną z lat 1924—28, drugie z r. 1934:

	pszenica	żyto	jęczmień	owies	ziemniaki
Łotwa	11.0 15.4	8.8 15.4	8.9 12.1	7.7 12.9	86.8 134.5
Polska	11.4 11.9	10.0 11.5	11.2 12.3	10.3 11.6	101.7 121.0

Morze w literaturze pięknej



Antologia morska

Morze, szumiące nam od tak niedawna, ale otaczane coraz gorętszą miłością i zrozumieniem narodu, doczekało się swej antologii poetyckiej. W ciężkim trudzie paru lat zestawił ją znany poeta marynistyczny, Zbigniew Jasiński, a wydała Główna Księgarnia Wojskowa w Warszawie*).

Gruba wytworna księga: śliczny druk, układ graficzny, dobre rozmieszczenie utworów. Przerzucamy te karty z radością, ze wzruszeniem. Wszędzie mieni się nam morze, a cóż jest piękniejszego nad morze? — I zaczynamy się dziwić, że nikt aż dotąd nie wyodrębnił polskiej poezji morskiej w osobny zbiór.

Ba! w tym właśnie rzecz. Nie ma chyba na świecie poety, który by od morza nie zapożyczył barw, porównań, obrazów. Czynili to nawet tacy poeci, którzy, jako żywo, nigdy morza nie widzieli. Prostu dynamika morza narzucała się ich wyobraźni, karmionej literaturą. Gdy sobie z tego zdamy sprawę, widzimy, jakie trudne zadanie wziął na siebie autor antologii, Zbigniew Jasiński. Gdyby poszedł po linii najmniejszego oporu i uwzględnił wszystkie utwory, gdzie morze figuruje w jakiej bądź postaci, antologia rozrosła by mu się do rozmiaru wypisów z całej polskiej poezji lirycznej. Czy to odpowiadało by jego zamierzeniu?

Niewątpliwie — nie. Jasińskiemu chodziło o co innego. Nie morze w metaforach, nie o morze prawdziwe nawet, ale oglądane ze strądu, tylko nade wszystko o te przejawy twórczości, gdzie morze występuje, jako niepodzielnie główny bohater. Chodziło mu o poezje, natchnione wyłącznie morzem, jego głębiną, nie brzegami, więc o rzeczy, pisane przez prawdziwych ludzi morza, między którymi nie brak i prawdziwych poetów.

Trzeba sobie zdać z tego sprawę, że jak wojsko dało Polsce nie tylko swoją krew, ale i bogaty plon poetycki, podobnie jest z morzem. Tęsknota wielu pokoleń do szerokiego oddechu, do własnej bandery na wolnych falach, zrodziła poetów wśród marynarzy, albo inaczej: pchnęła młodych poetów do służby w marynarce. Jest w tym świeżość pierwocin, piękno pierwszych zaślubin — moment, który nie powróci, bo już był i dał najbezpośredniejsze wzloty ducha.

Czy Jasiński ściśle zachował w swej antologii ten punkt widzenia, który mu przypisujemy, opierając się zresztą na jego własnej formule, wyrażonej w przedśłowiu? — I tak, i nie. Gdyby był chciał stosować rygorystycznie metodę wyłącznego uwzględniania tej czystej poezji morskiej, o jakiej mówiliśmy wyżej, jego antologia byłaby na pewno

zestawieniem błędym i wątlým. Zbyt młody jest nasz odnowiony stosunek z morzem, aby wolno było być pedantem w wyborze.

Jasiński dzieli swoją antologię na dziesięć działów tematycznych. Oto ich tytuły: Mare monstrum (a więc Bałtyk i Gdynia), Pieśni portu, Z nad morza, Morze dzieciństwa, Morza dalekie, Słowa na wietrze, Sny o dnie morza, Którzy zostali, Miłość — i miłość morza, wreszcie — Litania fal. Cykle te poprawne są w słowo wstępne i dwie rozprawki o poezji marynistycznej — z jednej strony, z drugiej — w objaśnienia terminologii morskiej i bibliografię cytowanych poetów. Dobrze ułożone skorowidze uzupełniają książkę, a otwiera ją — à tout sieigneur tout honneur — fragment wiersza Staffa. Jak widzimy, przy takim ustawieniu działów jest miejsce nie tylko na poezję czysto morską, ale i na nadmorską, na refleksje o morzu, na wspomnienia o nim, na dziecinne nawet o nim marzenia.

O co się tyczy epok, autor antologii świadomie nie sięgał aż po „Sonety Krymskie“ Mickiewicza, ani po „Genesis z ducha“ lub „Zachód na morzu“ Słowackiego. Nawet Konopnicka z „Panem Balcerem w Brazylii“ (potraktowana zresztą przez Jasińskiego, jako poemat defetystyczny) nie znalazła się w antologii. Z dawniejszych, nie żyjących już dziś poetów, znajdujemy na jej łamach Asnyka, Rydla, Langego, Ostrowskiego — i to już bodaj wszystko. Wypemniają antologię poeci żyjący, przeważnie poeci młodzi.

Doceniamy całkowicie trudność, jaką nastęrczał wybór autorów, a następnie — selekcja utworów. Trzeba by być nie tylko encyklopedystą w dziedzinie polskiej poezji marynistycznej, ale i bibliofilem, zasobnym w książki, żeby niczego nie opuścić, o nikim nie zapomnieć, nie omylić się w wyborze. Jasiński zresztą sam to pojmuje i we wstępie do antologii z całą skromnością prosi o uwagi, zakładając z góry, że ich nie zabraknie. Niechże nam wolno będzie na tym miejscu, jako na łamach pisma, które o nieżyźliwość dla antologii i jej twórcy posądzone być nie może, powiedzieć z pamięci, bez zaglądanja na półki bibliotek, że Tetmajer, jeżeli chodzi o utwory nadmorskie, ma nie jeden akcent, godny wieczystej pamięci. Że Józef Ruffer zasługiwał nie tylko na wymienienie we wstępie, ale i na cytate tekstu z pięknego zbioru „Postanie do dusz“. Że istnieje zapomniany tomik Konrada Libickiego („Poezje“, przed wojną, Gebethner i Wolff), gdzie morze rzuciło swój blask na wiele utworów. To — dla ewentualnego uwzględnienia przy następnym wydaniu antologii, jako skromny przyczynek do uwag, których zapewne nie poszczędzą bardziej od nas powołane pióra zawodowych krytyków literackich. Znajdzie się wtedy prawdopodobnie więcej nazwisk, bądź dla nie zrozumiałej przyczyny nie podanych, bądź opuszczonych przez nieświadomość.

Może też wtedy ulegnie niejakiej zmianie i dobór

*) *Morze w poezji polskiej*. Antologia poezji marynistycznych. Zebrał, omówił i całkowicie opracował Zbigniew Jasiński. Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej. Warszawa — 1937. Stron 324. Ilustracja i układ graficzny — atelier Girs-Barcz.

utworów, i sam układ antologii. Może tytuły działów wymagać zacząć rewizji i nieco odmiennego podejścia. Ale to rzecz wtórna.

Wtórna — bo żadna antologia nie może być nigdy doskonała pod względem wyczerpania materiału, zwłaszcza, gdzie wchodzi w grę pisarze żyjący. Musiałaby naprawdę rozrosnąć się do rozmiarów encyklopedii. A wówczas jej wartość propagandowa zmniejszyła by się o wiele, bo przecież encyklopedie nie rozchodzą się szeroko.

„Morze w poezji polskiej“ — mamy wrażenie —

Z duchem Pomorza

Ostatnio, wcale donośnym krokiem marszowym przeszedł przez całą naszą prasę „Tydzień Pomorza“.

Rzecz była dobrze wyreżyserowana. Przyznać też jej trzeba wartość konkretnie sprecyzowanej poprawki na kursie naszej zachodniej orientacji. Wyglądało to tak, że cała Polska w obecnym swoim pochodzie zwrócona twarzą na zachód Europy, na rzeczową komendę: „w prawo patrz!“ — z niemałą przyjemnością i pożytecznym zdziwieniem znalazła nagle swoje odbicie w zwierciadle tysiąca jezior. Już w samym powiecie kartuskim jest ich aż 173... A cóż powiedzieć o rozlicznych wizerunkach ojczyźnianych, wyrzniętych pod cenną patyną wieków, — na gotyckich dachach Torunia, na mestwinowych murach Grudziądza, na sześciu tynach kościelnych Chełmna, na wieżach Gniewu, Pelplina, czy Tczewa.

Któżby w ogólności spodziewał się, że już nie sama Gdynia, ile jej dalekie pomorskie przystądzie wzbudzić może tyle podziwu naraz i tyle nagłych, a niespodziewanych reminiscencyj.

Okazuje się, że skądinąd słusznie tępione przysłowie „Cudze chwalicie“ jeszcze dotąd zachowało całą aktualność w końcowej frazie: — „swego nie znacie“. Wszakże przyszło do tego, że trzeba nam dziś odkrywać Pomorze, jak Hiszpanom — Antyle. I czyżby naprawdę? Widocznie.

Możnaby te obawy i obiekcje geograficznej natury poprzeć niejednym przykładem.

Właśnie leży przede mną plik gazet. Cała ich fura. Wszystkie to wniebogłosy na temat Pomorza. Ze wszystkich stron Polski. Dostarczyła mi ich dobroczynna ręka przyjaciela.

Jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, pod ręką wybucha mi z gazeciarskiego rojowiska stos ognistych artykułów o pięknie Pomorza, o historycznych urokach miast, wyrosłych wśród zabytkowych ruin, o wzruszeniach turysty w poszumach Borów Tucholskich, czy nad pojezierzami kartuskim lub brodnickim.

Wierzę tym entuzjastycznym opiniom na słowo, a zresztą i z własnych, samotnych wspomnień globreterskich po żuławach nadwiślańskich — z Bogiem w sercu, z pustką na gościńcach i z jednym jedynym Orłowiczem w plecaku. (Dr. Mieczysław Orłowicz: „Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim“, wyd. Książnica Polska, 1924 r., str. 575). Ale tym gorliwsze opadają mnie refleksje. Toż widać niewiele od tych lat przeszłości zmieniło się w głuszy tamecznej, skoro trzeba dziś o Pomorzu aż krzyżeć. To też naprzemian ze wstydem za całą ludzkość polską, wdzięczny byłem sprawcom tego „Pomorskiego Tygodnia“, życząc mu w duchu, aby każdy jego dzień trwał wieki, jak w biblii przy stwarzaniu świata z nicości.

Zadnych ponadto nie miałbym zastrzeżeń. „Tydzień“ świadczył w ogólności o zbożnych chęciach i — sądząc z natłoku gazeciarskiego — dowodził sprężystości w emisji serwisu prasowego. Redakcje ze swej strony bez urazy przedrukowały całe mnóstwo identycznych artykułów. Ale i to nawet w rezultacie nie można stawiać jako zarzut poważny

tę swoją misję spełni. Pozwoli tym, co morze kochają, poić się szczerymi strofami poetów, sercem służących majestatowi fal. Pozwoli łatwo znajdować odpowiedni repertuar recytacyjny artystom, którzy sztuką swoją oskrzydłają słowa poezji. Będzie wreszcie stanowiła naoczny dowód, że Polska dla przywróconego sobie morza znalazła niezwłocznie akcenty prawdy poetyckiej.

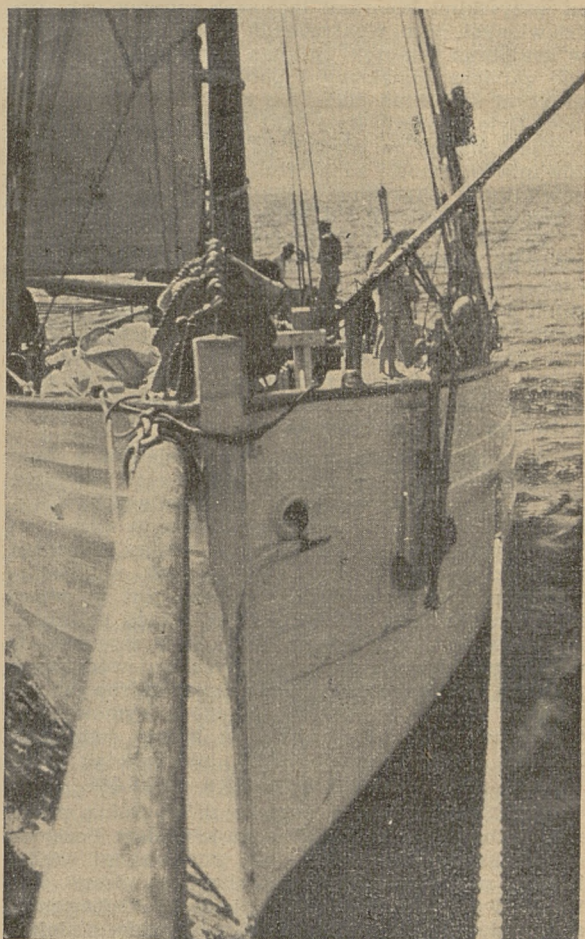
I to jest najważniejsze znaczenie pracy, uczciwie przez Zbigniewa Jasińskiego podjętej i wykonanej.

Antoni Bogusławski

wobec rozlicznie gorszych doświadczeń dziejowych, jakie w życiu naszym zdarzają się nieraz ze związku świętej męczennicy społecznej Propagandy z biogostawionym Biurokracym. Słowem, ich dziecko obecne „Tydzień Pomorza“ miał już w embrionalnej fakturze swojej myśl twórczą na schwał i na wyrost pożyteczną.

Co innego z kulturalną stroną zalecanek. Trudno mi było i jest pogodzić się ze sposobem swatania ludziom Pomorza w roli jakiegoś biednego Kopciuszka. Ten fałsz w wielu artykułach nie jest ani piękny, ani w subtelnościach swoich wychowawczy. Biję raczej po głowie, jak cepem.

Bo jakże niby? Toż wiemy o tym na pamięć, że na prawiecznym szlaku pomorskim, z biegiem Wisły, znajduje swoje naturalne ujście w morzu ów temperament twórczy prężnego, rozwijającego się organizmu, który w zespole sił narodu ze strukturą państwa, stanowi dziś — oś niepodległości.



Słoneczny dzień na morzu

Wiemy i o tym doskonale z doświadczeń pomorskich, że po świeżo wyłożonych progach historii zdąża dzisiaj wzdłuż dawnego gościńca bursztynowego—77% polskiego handlu, wyłaniającego się z wszystkich fibrów pracy wymiennej z zamorskim światem. Wiemy, że niema w tym ani przesady, ani naciągania mody do potrzeb racji stanu, skoro siłą atawizmu, z wymową dawnych i obecnych czasów, zbiegły się razem na ziemi Pomorza, jakby w szyi, wszystkie drogi oddechowe, pokarmowe i krwionośne całej Polski. I co tu więcej wspominać o kościecu pacierzowym na pomorskim karku, dzięki któremu Polska wychyliła wreszcie po ciężkiej lekcji życiowej swoją światłą dziś i rozumną głowę na Bałtyk.

Są to rzeczy drobiazgowo znane z teoryj i powielekroć razy wychwalane z praktycznej użyteczności. Stąd i Pomorze wyrosło do potęgi ikstej. Aż tu naraz historia z Kopcuszkim! Jedźcie na Pomorze, bo biedna, opuszczona sierota cierpi z powodu dziewiczej samotności! Tu coś nie klapuje. Przyjmijmy nawet, że cierpi, ale raczej z powodu ludzkiej bezmyślności.

Już w samym wabieniu na Pomorze dla celów jakiegokolwiek turystycznej natury daje się zauważyć dziwna luka myślowa. Bynajmniej, zarzut ten nie dotyczy posłannictwa propagandystyki, która chwytą się wszystkich środków, wiodących do celu, ile znamienne świadczy o stanie obyczajowości naszych czasów, zubożenieli na proste i jasne zjawiska rozumu. Dla przykładu starczy zmrzyć powieki przed uragającą rzeczywistością, aby wraz z łękiem wyłonił się z pamięci długi, jak tasiełkowa mara, nieskończony szereg wagonów kolejowych, mknących z kraju do Gdyni. Od dobrych lat piętnastu, jak w ruchliwej galarecie mienia się w tym tasiełku wszystkimi kolorami tęczyówek miliony par rozdzawionych oczu, wpatrzonych przez okna wagonów w krajobraz pomorski całkiem mimochodem, w sposób całkiem zdawkowy i pobieżny, z rozpaczliwie przytym umęczoną nudą, lub reisefiberską laskawością. Byle prędzej! Byle jak! Byle nareszcie ujrzyć morze i stanąć na peronie gdyńskim u celu podróżywania w chaosie zachwyty, przesytego na wyłot powitalnym okrzykiem tubylczych chłopaków: — „Gazety! czekolada!... a może odnieść walizki?”.

To też ta zgórą kilkunastoletnia gorączka podróźnicza, najmniej w swoim tranzycie dostarczyła cennej ludzkiej drobnicy miastom i siolom pomorskim. I rzecz oczywista, że w ten sposób między młodą Gdynią, a starym Toruniem wyrzuciła się nad przepaścią zaniedbana kładka, którą kiedyś niedawno, niby kasek smakowity, chwycili w zęby Niemcy, nazywając ją sobie korytarzem. A jednak z dwójga złego, niechby nawet!

Zacznijmy od Niemców. Nie wiele im z tego „korytarzowania“ przyszło i nie wiele przyjdzie. Jest w ziemi Pomorza jakaś moc i potęga odwiecznej, iście dębowej twardziny. Nielasa ta ziemia na komplementy, a już najmniej ją zdolna zniszczyć przemoc. Toż naprzekór wszelkiej myśli o koniecznościach propagandowych, Pomorze jest w samej rzeczy najbardziej jednolicie zwartą bazą polskości. Niemców jest tu niespełna 10%, co w stosunku do układu narodowościowego w innych województwach polskich, nie przedstawia bynajmniej cyfrowych załęknień. Raczej, należałyby się one z wymowy statystycznej samej Warszawie, w której domieszka ludności obcej wykazuje 29,3%, nie mówiąc już o Polesiu, gdzie element obcy sięga do 85,5%.

Stąd, jeśli chodzi o nas, Polaków, żadną miarą nie możnaby się pogodzić z porównaniem Pomorza do biednego Kopcuszka. Jest w tej ziemi wielka krzepa, postawa atletyczna i duma wrodzona. Nie trzeba wcale czarów litościwej ciotki Propagandy, aby ta bicepsowa sierota dała sobie radę z niejedynym królówiczem w perypetiach miłosnych. Przytym i maleńki ów pantofelek Kopcuszka, jak na

olbrzymią stopę życiową Pomorza, żadną miarą nie pasuje tutaj do analogii.

Po za stroną krajownawczą, pozostaje raczej do rozważenia sprawa wpływołgii kulturalnej. W tym wypadku myślę w pierwszym rzędzie o poznaniu Pomorza przez literaturę. Od tego też wartoby zacząć podróź turystyczno-obyczajową.

O ile z tego kulturalnego punktu widzenia prawie kompletna nieznajomość regionu pomorskiego świadczy zarazem o fatalnym absurdzie naszych marynistycznych czasów, — zato znów przywiał wiatr z samej Gdyni inne, pocieszające wieści. Z „Tygodniem Propagandy Pomorza“ padły tam hasła polityczno-programowe, ujęte przez dyr. Wachowiaka w ramy społecznych konkretów. Hasła te dotyczą w głównej mierze gospodarczych interesów polskiego producenta i polskiego odbiorcy; wzywają do zatrudnienia polskich rąk bezrobotnych z prawa pierwszeństwa przed elementem napływowym z obcych krajów; wprawdzie cele tych hasel biegną w głównej mierze po linii ekonomicznych interesów polskich, nie można im wszelako zarzucić wyłącznego zasklepienia się w rzeczach doktryn politycznych i też materialnych. Znalazło się wśród nich miejsce i na wskazania kulturalne. W zamian zawodzenia nad nieszczęsną turystyką Pomorza, dyr. Wachowiak porusza zagadnienie o wiele pożyteczniejsze:

„W dziedzinie kulturalnej domagamy się świetlic, domów ludowych, bibliotek i czytelni oraz większego promieniowania Gdyni na zaplecze nadmorskie. Będziemy żądać, aby Polacy czytali polskie pisma i polskie książki. Od księgarzy wzamian żądamy, by niemieckich pism nie propagowali. Od kin polskich, aby nam pokazywano filmy polskie“.

Ta samodzielność i samozaradność jest bodaj że najcharakterystyczniejszym wygłosem myśli w typie pomorskim. Bodaj to jedyny zarazem przykład, zwracający uwagę na misję literatury, przynajmniej w sensie czytelnictwa.

Znacznie gorzej w stosunku do rozległych, dotkliwie odczuwanych zapotrzebowań życia kulturalnego przedstawia się sama kwestia krzewienia twórczości pomorskiej w sztuce i literaturze pięknej. O tym wypromieniowaniu w programie „Pomorskiego Tygodnia“ nikt niestety nie pomyślał. A szkoda. Bo sprawa to niezwykle ważna dla rozwoju duchowych własności. Przypuśćmy bowiem, że w tej chwili najgorliwsi uczestnicy pochodów, manifestów i ślubów, zapomnieli już po części o wraźniach, wyniesionych z uroczystości. Jeśli już nie teraz, to z czasem „Pomorski Tydzień“ rozplynie się w roku kalendarzowym. Transparenty z napisem: „Siła nasza w jedności działał naszych“, lub „Pomorze, to płuca Polski“, — mimo całą wzniosłość i szumność górnolotną, spotka los zapewne najzupełniej ziemski. Nie powiem, że zwinęte spoczna za piecem, ale spełniwszy swą fizyczną rolę, zejda z oczu i znikną na wzór jakiejś andersenowskiej opowieści. Pozostanie po nich tylko pamięć skrzydłata razem z duchem Pomorza w życiu codzienności.

I któż sprawę tej programowej ciągłości w twórczym znaczeniu dalej podejmie, jeśli nie ludzie pióra, autorzy książek, poeci i inni krzewiciele nurtów społecznych w posłannictwie wiecznotrwałego słowa? I cóż, — podejmując na wabika tematy krajownawcze Pomorza, jakże łatwo zawieść się w intencjach turystycznych. Za to „szary“ człowiek, którego nie stać na pomorskie wakacje, napewno i bez nich sięgnąłby po wskazaną książkę z regionu tyśiąca jezior.

Zapomniano jednak o pomorskich walorach literatury i o jej wszelkich możliwych wpływach na życie szerokie.

A tyle nasuwa się tu tematów! Kiedyś na łamach „Szkwału“ polemizowaliśmy z jedną z najzarliwi-

szych placówek artystyczno-kulturalnych, a mianowicie z ideologicznymi sukcesorami „Gryfa“, pisma, poświęconego sprawom kaszubsko-pomorskim. „Gryf“ przestał wychodzić dość dawno. Kto jego dalszą pracę podejmie? Sprawa to pałaca.

Niemniej potrzebną ilustracją dla spraw pomorskich w dziedzinie ducha byłaby niejedna publikacja na tematy przykładowe z piśmiennictwa Polski Zachodniej. Taki podręcznik ułatwiłby orientację w atlasie duchowym Pomorza, że wspomnę dla przykładu studium dr. Bożeny Stelmachowskiej „Regionalizm etnograficzny na tle przykładów z współczesnej twórczości literackiej Polski Zachodniej“ (wyd. Inst. Zachodnio-Słowiański Uniw. Pozn., 1936 r.). Dobrych kilka dziesiątek autorów z regionów: poznańskiego, pomorskiego i kaszubsko-pomorskiego, dowodzi tutaj o sporym już dzisiaj dorobku twórczości. Czy więc nie zdarzyła się okazja podnieść te zasługi dla celów wymiany myśli i ducha z kulturą całej Polski? Wprawdzie np. dr. B. Stelmachowska dochodzi w swym studium do bilansu naogół ujemnego, pisząc: — „mamy w tej literaturze prowincjonalizm, zaściankowość, psychozę „pe-

tit bourgeois“, chorobliwe niekiedy ambicje maleńkich ośrodków“ — niemniej i na Podhalu nie od razu zabłysnął talent Tetmajera, a w krakowskim regionie Wyspiańskiego, czy Rydla. Ważne za to znaki na niebie i ziemi wskazują, że przecież tak, jak Pomorze siłą swego znaczenia odgrywa dziś pierwszorzędną rolę w życiu gospodarczym i politycznym Polski, tak samo, równorzędnie, odegrać ją musi jeśli już nie teraz, to z czasem, w literaturze pięknej. Wszakże literatura nie jest niczym więcej, jak odbiciem życia z jego emanacji i dynamiki. Wartoby zatem jej twórczym drogą pomóc na tym naszym Pomorzu, które kulturę swoją czerpie już z głębokich źródeł tradycjonalistycznych.

Szkoda też, że „Tydzień Pomorski“ nie wyruszył w świat polski z monografią lub jakimś dziełem drukowanym na tematy regionalne, pomorskie. Gorzej, że do pracy nad taką twórczością nie zachęcił, a zupełnie już nie zrozumiał, że dorobku dotychczasowego w dziedzinie pomorskiego piśmiennictwa nie uczcił, ani wskazał na jego cenę obecność w dziele naszej polskiej wspólności kulturalnej.

Janusz Stępowski

Notujemy

Zainteresowanie młodzieży poznańskich szkół średnich literaturą morską (w tym także gospodarczą i techniczną) jest nikłe, jak wykazał to wynik lutowego konkursu miesięcznika „Orleża“, ogłoszony w n-rze marcowym. Wobec np. 396 odpowiedzi, nadesłanych na konkurs „oszczędnościowy“, lub 365 — na konkurs „gospodarczy“, — w konkursie „morskim“ wzięło udział zaledwie 34 uczniów. Okazało się przy tym, że u przeważnej części odpowiadających — kontakt z literaturą morską ogranicza się do znajomości dwu, a najwyżej trzech książek. Charakterystyczna jest zwłaszcza jedna odpowiedź na pytanie: „Skąd książkę otrzymałem?“; odpowiedź ta brzmi: „Od kolegi. W bibliotekach szkolnych książek polskich autorów o morzu jest bardzo mało“.

Ukazał się zeszyt 1 (marcowy) nowego czasopisma „Jantar“, organu Instytutu Bałtyckiego. Jest to „przegląd kwartalny zagadnień naukowych pomorskich i bałtyckich ze szczególnym uwzględnieniem historii, geografii i ekonomii regionu bałtyckiego.

„Gdy się czyta książkę Mariusza Zaruskiego mimo woli imię autora wiąże się z Conradem“ — powiada p. Zenon Wyrzykowski, omawiając książkę „Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym“ w „Polsce Zbrojnej“ z dnia 9. IV. 37 r.

Nazwisko gen. Zaruskiego jest dość ważne samo przez się i nie

wymaga tego by czynić tak przesadne, śmieszne i niezgodne z prawdą porównania. Conrad był wybitnym piewcz mórz, gen. Zaruski zaś jest wybitnym pionierem żeglarstwa.

* * *

Nie jednego pisarza urzekła postać kaszubskiego diabła, Smętka, a raczej Smantka, niesłusznie przypisywana li Żeromskiemu, boć niemal legion biografów, acz mniej znaniomitych, znalazł ów postraszek rybacki, pokutujący do dziś dnia w nadmorskich legendach. I wciąż ich znajduje. Po świetnej książce Melchiora Wańkowicza „Na tropach Smętka“, reprezentującego ducha wujującej niemieczyzny“, — Jerzy Bohdan Rychliński zamieścił w n-rze 41/37 „Polski Zbrojnej“ felieton literacki p. t. „Obrona Smętka“. Stusunek Rychlińskiego do Smętka jest bardziej zażyły, bo dawniejszy, no i wręcz inny, niż Wańkowicza. Smętek Rychlińskiego, to duch przekorny, ale przedsiębiorczy, wiodący polskość ku wyżynom, drogą pokusy, złośliwej przekory, szlacheckiego zawadiactwa, diabelskich podszeptów, które przecież w „Przygodach Krzysztofa Arciszewskiego“, po podsumowaniu dobra i zła, wychodzą bohaterowi tej książki Rychlińskiego — z saldem na dobro.

To też broni ulubieńca Rychlińskiego. „Ale któż sprawiedliwie osądzi mnie, który nie należę do jurysdykcji ludzkiej?“ — pyta Rychlińskiego Smętek podczas nocnej z nim rozmowy przed napisaniem felietonu. Istotnie, nie osądzi go sprawiedliwie i sam niefortunny obrońca, któremu broniony diabeł takie do felietonu naszeptał figlasy:

„— A tych panów pisarzy, którzy się polskim morzem i Pomorzem parają, to jest tak: najpierw była wiatrologia, a potem smętologia. No, i słowo smętowe, jesteśmy w jak najlepszej komitywie. Ja ich trapię, a oni mnie tropią... hi... hi... hi...“

— Chyba nie ja? — pyta Rychliński.

— Za pozwoleniem pana porucznika. Po pierwsze, każde słowo „Przygod Krzysztofa Arciszewskiego“ tom ja, nie chwając się, bo nie ma czym, panu porucznikowi dyktowałem, ot tak z fantazji i z pamięci. A po drugie, o tej książeczynie krzygnę się rozpisał i czym prędzej zapomnieli. Było sobie czym głowę zawracać...“

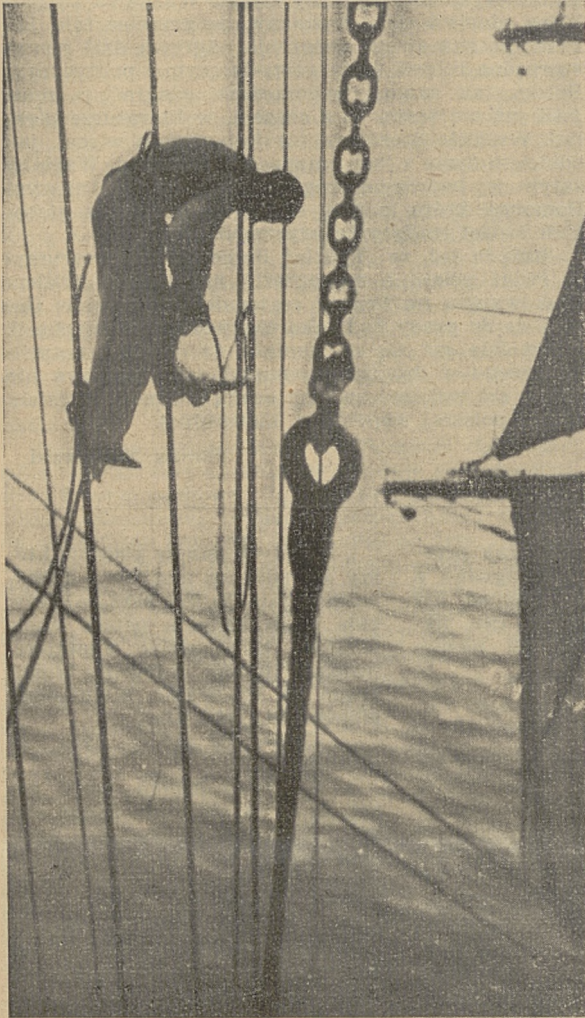
Tak to Smętek zapłacił Rychlińskiemu za serdeczną obronę. Wiadomo, diabeł zawsze taki.

(zb. j.)

* * *

W ramach 76-go „poniedziałku“ Towarzystwa Literatów i Dziennikarzy Polskich w Warszawie odbył się dnia 12. IV. 37 r. w „Ziemlańskiej Artystów“ wieczór „O morzu i marynarzach“, zorganizowany staraniem Sekcji Pisarzy-Marynistów. Wieczór ten poświęcony był twórczości marynistycznej Juliana Ginsberta (Jima Pokera) i Zbigniewa Jasińskiego. Na program złożyły się: Słowo wstępne o obu pisarzach, wygłoszone przez p. A. Bogusławskiego, fragmenty prozy J. Ginsberta w recytacji p. I. Malkiewicz-Domańskiej i p. J. Stępowskiego, poezje Zb. Jasińskiego w recytacji autora oraz część koncertowa z udziałem p. J. Heintzowej i p. L. Romanowskiej (śpiew) i p. prof. L. Starzewskiego (akompaniament).

Kandydackie twarze



Fot. J. Dąbkowski

Między niebem a morzem

Biały mundur, tropikalny hełm... Saigon, Singa-pore, New York, Cape Town... „tango pod palącym słońcem Argentyny“, parę awanturek, palmy... — oto wizja większości kandydatów do Szkoły Morskiej. Rzeczywistość może smutna, w każdym razie naturalna. Czy zresztą nawet smutna? Taki patriota, myślący kategoriami propagandowych plakatów i transparentów, może dużo zdziałać na lądzie gdzieś w Równem, czy Mołodecznie, gdzie uroczyście nad strumyczkiem Uszą chór miejscowej dziatwy szkolnej odśpiewuje „kawałki bałtyckie“.

Jest to zjawisko całkowicie normalne, bo przecież taki przeciętny kandydat, nim ogolił swój „kandydacki łeb“ znał morze od strony plaży, albo z książki, albo nawet tylko z kina. Ci ostatni, to najbiedniejsi, bo późniejsza rzeczywistość zbyt różni się od filmu.

— Kino to prawdziwy wynalazek — powiedział raz jeden z kandydatów, klarując w nocy liny na mokrym pokładzie.

— Czemu? — zapytał kolega.

— Bo w kinie to tak wszystko ładnie wyglądało: biały mundur, zawsze port, roboty żadnej, marynarze się bawia, a tu? Drelich brudny, spodnie za krótkie i całkiem nawet nieładne, w pasie za szerokie, statek ciągle w morzu, roboty do cholery, deszcz leje, jakby wody w morzu było jeszcze za mało,

a do tego wszystkiego to diabelskie kiwanie i niestające wędrówki żołądka. Szlag by to trafił. W kinie to nawet z muzyczką było...

Przebrnąwszy szczęśliwie przez komisję lekarską i egzamin, odbywa taki nowy żeglarz triumfalny wjazd do Warszawy czy jakiegoś Wołomina, na krótki urlop. Spieszy przede wszystkim obstalować u krawca złożony mundur i — rozstap się narodzi! Marynarz idzie! Mężczyźni pękają z zazdrości, kobietom dech zapiera. Wszyscy go widzą. Werwę wtedy ma, nie znosi samotności, i nie tylko kolegom i znajomym opowiada jak to było, a przede wszystkim jak to będzie. A więc wyspy Zielonego przylądka, potem Mindello, Sao Vincente, Porto Grando.. Panny oczywiście proszą, żeby pisał z podróży i tak mija urlop. Wreszcie pożegnanie z rodziną. Matka upomina, aby uważał na rekiny i nie kąpał się na pełnym morzu, bo może utonąć, ojciec zaś, żeby sterując uważał i nie gadał, jak zawsze, bo może statek zatopić. Wreszcie odjazd. W przedziale opowiada dziwy morskie, bo też widział wiele. Potem Gdynia i pierwszy przykry zabieg: strzyżenia głowy i nareszcie statek, wyśniony „Dar Pomorza“. — Napewno przyjmą z otwartymi ramionami — myśli, dojeżdżając do burty statku. Tu kończy się sielanka. Wstępując na pokład nawet nie domyśla się biedak, że przestaje na długo być marynarzem, tym dzielnym, jakim był wczoraj w Warszawie.

Naokoło, jak okiem sięgnąć, ani jednego munduru. Same drelichy i to szare, poplamione, pokład zawalony linami, w górę, strach spojrzeć, co się tam dzieje: liny, liny i liny!!

Ogarniać go zaczyna jakieś otumanienie, z którego wyrwa go łagodny, pełen serdeczności głos kolegi służbowego:

— Windy na maszt pan szuka, czy na portiera czeka? Bierz pan swoje meble i siuraj pan do międzypokładu po drelichy. Jeszcze pan stoi, czyś pan już wrócił?

— A, przepraszam, może mi kolego powiecie, gdzie jest ten międzypokład?

— Bez kolegi tylko, pańska kandydacka twarz! O, ten luk pan widzi? No, i zapyłaj pan!

Biedna „kandydacka twarz“ na takie odezwanie się w Warszawie powiedziała by już przynajmniej, że „wyprasza sobie, albo prosi się nie zapominając i liczyć ze słowami“, tu jednak, na pokładzie, czuje, że takie słowa nie będą miały żadnego sensu.

Wziął walizki i zwłókł się do międzypokładu.

Po godzinie zaledwie w międzypokładzie rozlega się krótki gwizdek i doniosły głos służbowego: „za pięć minut zbiórka w drelichach“. Po owych pięciu minutach drugi gwizdek, teraz przeciągły i znów ten sam głos: „zbiórka kandydatów do robót“.

Przy lewej burcie (prawa jest dla uczniów, nie dla kandydatów), wyciąga się długi, popielaty dwuszereg. Nogi bose, spodnie albo za długie, albo pod kolana zaledwie, bluzy też rozmaite, na głowach granatowe berety.

Tak gwałtowna zmiana granatowo-złotego munduru na ten szary, poplamiony farbą drelich napawa rozczarowaniem i rezygnacją. Jeszcze wczoraj marzył, żeby go tak Lucia i koledzy zobaczyli na pokładzie, a teraz?

Niedługo jednak mogą się martwić ci nowi żeglarze, bo podział zajęć przeprowadza się z temperamentem.

Służbowy uczeń odlicza

— Od prawego, raz, dwa, trzy, cztery... tych ośmiu szczotki i do międzypokładu sprzątać. Już was nie ma! Panie B. (do ucznia 1-go rocznika) niech i m pan tam już wytłumaczy, jaka jest różnica między szczoteczką do zębów, a szczotką do szorowania. Następni... dwa, trzy... tych

sześciu sprzątnąć umywalnie i „salony“. W „salonach“ rąk nie żalować, odmyją się. Tych 15-tu wziąć cegiełki i jazda do szorowania pokładu. Ci panowie już wam wytłumaczą na czym to polega —

Trzech starych uczniów, tych właśnie „panów“, uśmiecha się pod wąsem, o, tak, oni już wytłumaczają...

— Przepraszam bardzo — odzywa się nieśmiały głos z szeregu — czy mogę prosić o pozwolenie wyjścia do miasta? Mam tu w Gdyni ciotkę, czeka na mnie już od godziny.

— Ciocia? Owszem, ale za trzy tygodnie, jak się pan po pokładzie nauczy chodzić.

Biedakowi mina rzędnie. Trzy tygodnie...

I tak zaczyna się owe wysnzione życie „wśród wichrów, uśmiechów kobiet i zazdrości mężczyzn“.

Wieczór nastaje pod znakiem hamaków, które zastępują uczniom łóżka. Diabli wiedzą, jak taki hamak zawiesić, a przede wszystkim jak do niego się wgramolić, gdy wisi kanalia pod samym sufitem. Nastaje noc. Nawet chrapania nie słycać. Sił na nie brak po „cegiełkowaniu“ pokładu i tylko jak w sadzie ciszę wieczorną przerywa odgłos spadających dojrzałych gruszek, tak tutaj daje się słyszeć tępy łoskot i jęk. To nowi „pracownicy morza“ walą się z hamaków na pokład, z półorametrowej wysokości. Nie zwyczajni jeszcze.

Następny dzień o tyle się różni, że roboty zaczynają się skoro świt, zaraz po żmudnym zwijaniu hamaków i kąpeli pod szlauchem. Taki zimny, mocny strumień wody od razu wyostrza zamazane snem kontury szarej rzeczywistości.

I odtąd już tak codziennie, przez trzy tygodnie. Szorowanie pokładu, czyszczenie mosiądzu, pompowanie wody i od czasu do czasu wiosłowanie na „galerach“, luzowanie i zwijanie żagli.

Dnie biegną, kalendarz przestaje istnieć, data nie egzystuje, bo dnie już dzielą się tylko na robocze i niedzielne. Z czasem w dalekim pływaniu i miesiące zaczną się niektórym mylić.

W ciągu tych trzech tygodni szeregi kandydatów rzędna. Do rodziców idą alarmujące listy i depeche. Kilku, czasem kilkunastu, rezygnuje z żeglarstwa i wraca do „domciu“, hołdując zasadzie, że jednak w domu najlepiej.

Nareszcie następuje dzień pierwszego wyjścia na ląd, a wkrótce po tym, pierwsze celowe postawienie żagli: „Dar Pomorza“ wychodzi w kandydacką podróż. „Kandydacka“ załoga dzieli się od razu na trochę nieszcześliwych i bardzo nieszcześliwych. Mycie farby w dżdżysty „kiwliwy“ dzień, skłania do marzeń o domu i wakacjach na wsi... Jedyna teraz, choć krótka pociecha, to służba na sterze i „na oku“. Ale i tu człowieka zgryzoty nie opuszczają. A wszystko przez tę dziką terminologię. Spada na przykład mgła, każą przynieść „katarynkę“, t. j. ręczną syrenę do podawania sygnałów mgławych. Przynosisz, a tu jeszcze mało: posyłają do oficera służbowego po... nuty do tej syreny. Idziesz, meldujesz się i prosisz, a ten z mordą od razu, że jak sam jest... (trudno powtórzyć), to niech przynajmniej głowy tu nie zawraca. Innym razem każą starsi uczniowie zameldować, że się... kilwater urwał. Oficer niby nie wierzy, każe sprawdzić. Co tu sprawdzić jednak, jak człowiek pojęcia nie ma, że kilwater, to ślad na wodzie, jaki statek zostawia. A pytać się wstydzi. — A, a przepraszam, gdzie mam sprawdzić?

— Nie wiecie? Na maszcie. Latarkę tylko weźcie z sobą.

Bierze biedak latarkę i wali na maszt, chwilę stoi na salingu i wraca meldując:

— Tak jest, panie poruczniku, urwał się — nagle urywa, słysząc śmiech naokoło.

Po 2 tygodniach pływania część nowej załogi przyzwyczaja się już do morza i tylko nieliczni przeklinają chwilę, w której wstąpili po trapie na pokład. Był swego czasu wśród kandydatów taki „lingwinista“, co trzema językami „władał“. Biedak ducha o mało co nie wyzionął, tak mu morze dokucało. A towarzysze zamiast współczuć, to mu jeszcze życie do reszty obrzydzali przy każdej okazji. To też zapragnął pewnego dnia śmierci romantycznej. Nie takiej zupełnej, oczywiście, tylko „na troszkę“. Wziął więc puszkę od konserw i siedząc w „salonie“ zaczął nią żyły nby to piłować. Nawet krew poszła. W tym jednak czasie „salon“ małą cieszył się frekwencją, to też musiał nasz „samobójca“ wyjść na pokład, żeby go zauważono, pożalowano, no i oceniono. Piorunujące wywarł wrażenie:

— Czy się pan urwał? — krzyknęło kilka głosów. — Jak pan śmierci pragnie, to skacz pan sobie za burtę i nie brudź pan... pokładu. — Efekt przysł.

Nie wszystkim jednak tak źle było i tylko z apetytem rady sobie jakoś nie dawali. Biedne Wandeczki, Ludki i Haneczki, nie o was się myśli na pokładzie w wolne wieczory, tylko o świeżym maselku, bułeczkach, mleczeniu... tak, tak, niestety...

Mijają miesiące i pewnego brzydkiego dnia „Dar Pomorza“ wraca do Gdyni. W tydzień po tym, już teraz uczeń Szkoły Morskiej, wjeżdża skromnie do Warszawy.

Rodzina otacza go zwartym kołem, koledzy i znajomi odwiedzają i nudzą: — Gdzieś był, coś widział, no opowiadajże nareszcie!

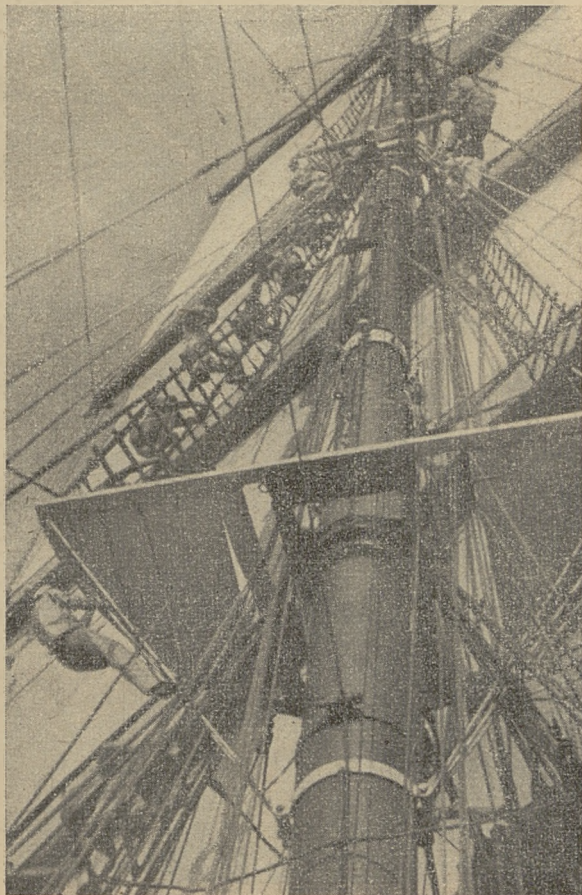
— Et, przy okazji — i milczy.

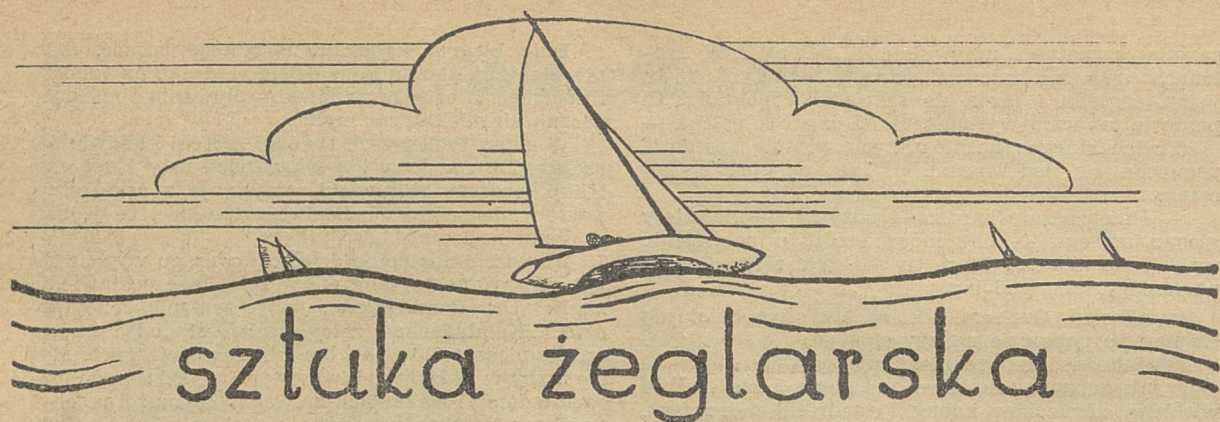
— Burzę mieliście?

— Owszem, był wielki sztorm, ale to głupstwo.

Po tygodniu czuje, że tu trochę ciasno. Trudno jakoś mówić. Nie o to się pytają, co ciekawe i istotne. Ot, ofermy, nie rozumieją.

Witold Gorski





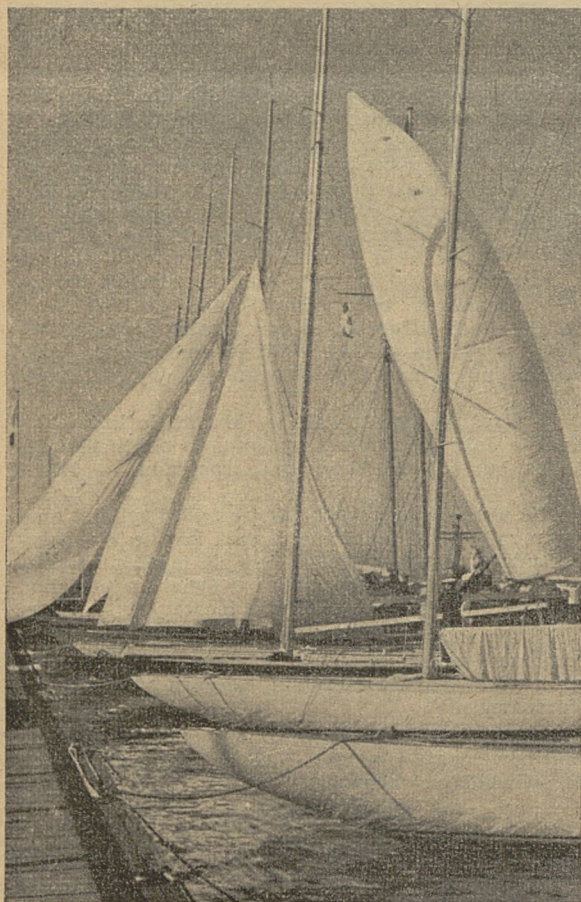
Ożaglenie łodzi

Przy budowie i ożaglowywaniu jachtu, a nawet jolki rzecznej, czy kajaka, korzystamy z planów konstruktora fachowca. Może się jednak zdarzyć, że będziemy sobie chcieli ożaglować jakąś łódź lub szalupę morską — i w tym celu możemy wykorzystać podane tu wskazówki.

Powierzchnia żagli zależy od długości i szerokości łodzi. Powierzchnia żagli powinna wynosić od 1,4 do 2,5 iloczynu z długości łodzi przez jej szerokość. Np., jeśli długość łodzi — 4 m, a szerokość — 1,5 m, to najmniejsza powierzchnia żagli powinna wynosić: $4 \times 1,5 \times 1,4 = 8,4 \text{ m}^2$, a największa $4 \times 1,5 \times 2,5 = 15 \text{ m}^2$. Granicy 1,4 trzymamy się, gdy mamy łódź wąską; mnożnik 2,5 zastosujemy do łodzi szerszej.

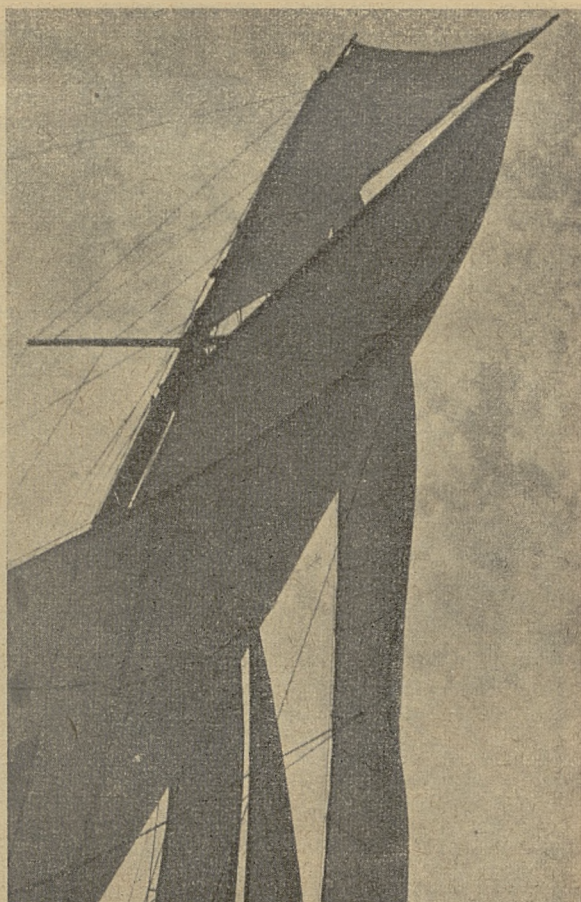
W żadnym wypadku nie powinniśmy przekraczać górnej granicy. Zwracam specjalną uwagę, że dane powyższe są właściwe dla łodzi, u których stosunek długości do szerokości nie przekracza liczby 3, a w żadnym już wypadku — 4. To znaczy że łodzi, której długość wynosi więcej niż czterokrotna szerokość, nie powinniśmy ożaglowywać. Zatem nie powinniśmy ożaglowywać kajaków wiosłowych (kajaki żaglowe posiadają specjalną konstrukcję i ożaglowujemy je według planu konstruktora; na kajakach wiosłowych dopuszczalny jest tylko mały żagielek pociągowy do żeglugi pełnymi wiatrami, umieszczony w przodzie kajaka).

Łodzie, podobnie jak jolki rzeczne — w przeciwieństwie do jachtów kilowych — są wywralne.



Fot. O. Jabłoński

Suszenie balonów



Fot. O. Jabłoński

Praca żagli jachtu

Dlatego powinniśmy zawsze mieć na łodzi z sobą środki ratownicze, oraz — w miarę możliwości — zaopatrzyć łódź w zmcowane z łodzią zbiorniki powietrzne, któreby pomogły utrzymać łódź na powierzchni, gdy załoga uchwyci się jej, jako środka ratunkowego. (Po wywróceniu łodzi w żadnym wypadku nie powinniśmy od niej odpływać).

W celu polepszenia stateczności łodzi możemy zaopatrzyć ją w balast. Balast powinien być dobrze zamocowany na dnie łodzi i powinien składać się wyłącznie z blaszanych baniek z cienkiej blachy, napęcznionych wodą. Piasek, kamienie, żelazo i t. p. są niedopuszczalne.

O wywrotności łodzi decyduje oczywiście wysokość środka ożaglowania; wysokość środka ożaglowania nad linią łączącą górne końce stew, powinna zawierać się w granicach od 0,8 do 1,2 szerokości łodzi. Np. przy szerokości łodzi 2 m, środek ożaglowania powinien znajdować się nad wspomnianą linią w granicach 1,6 do 2,4 m.

Żagle powinny być bezwzględnie przystosowane do refowania, by można było obniżyć w razie potrzeby środek ożaglowania.

Aby zmniejszyć dryf łodzi, możemy ją zaopatrzyć w skrzynkę mieczową lub w boczne płetwy.

Jako ożaglowanie łodzi, najłatwiejsze do wykonania jest ożaglowanie typu luger, rozprzowe (szprytowe), następnie — gafłowe.

Osprzęt najlepiej się nadaje typu słup, lub kecz (na łodziach długich — szkuner).

Stosunek powierzchni foka do grota można w przybliżeniu przyjąć jak 1:3 lub 1:4.

Najważniejszy jest problem rozmieszczenia wzdłużnego żagli, ażeby statek był zrównoważony (nie zawietrzny, nie zanadto nawietrzny). Jako prawidło można przyjąć, że środek ożaglowania powinien się znajdować na pionowej, przechodzącej w połowie odległości między środkiem bocznego oporu, a środkiem długości łodzi „po pokładzie” (od stewy do stewy; zwykle w łodzi środek bocznego oporu będzie leżał za środkiem długości LP łodzi, bo łódź ma nawis dziobowy, a płaszczyzna pióra sterowego przesuną środek bocznego oporu do tyłu).

Według innej wskazówki, środek ożaglowania powinien się znajdować na pionowej, przechodzącej w odległości 0,05 długości łodzi w linii wodnej (L)

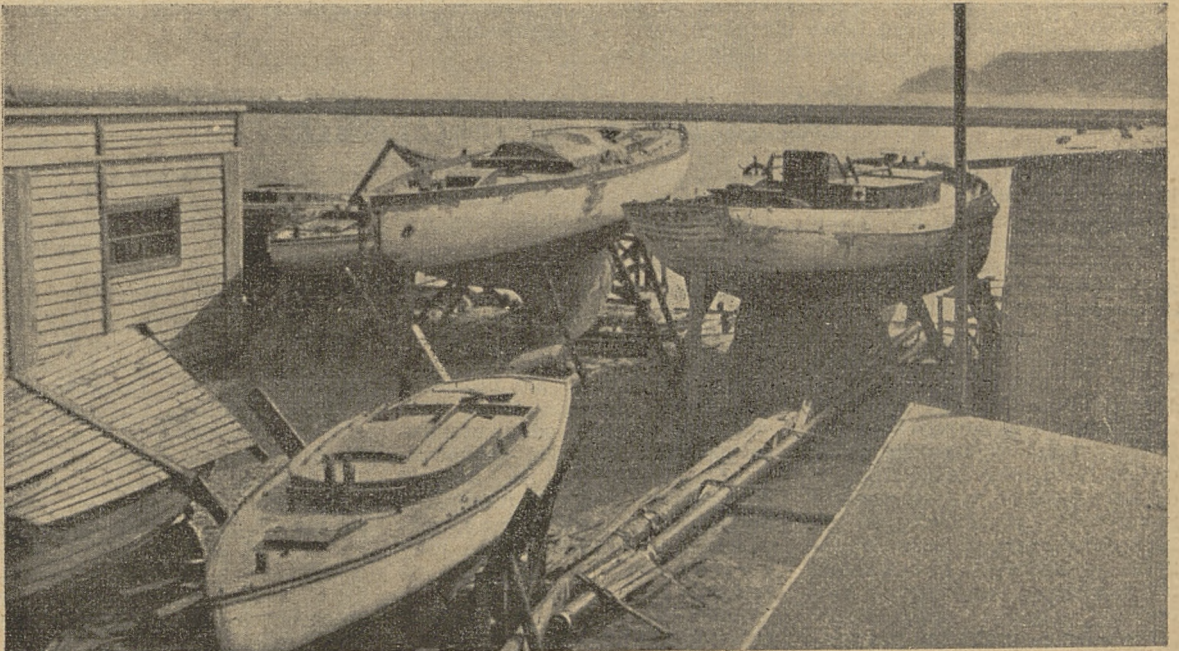


Fot. O. Jabłoński

Charakterystyczne sylwetki jachtów

przed środkiem bocznego oporu. Np., jeśli $L=7$ m, to szukany odstęp wyniesie 35 cm. (Dlatego przed środkiem bocznego oporu, że w czasie biegu łodzi środek bocznego oporu przesunie się do przodu i to nawet wyprzedzi wówczas nieco środek ożaglowania, powodując lekką nawietrzność, co jest pożądane). Gdybyśmy środek ożaglowania umieścili dokładnie nad środkiem bocznego oporu — łódź byłaby zawietrzna.

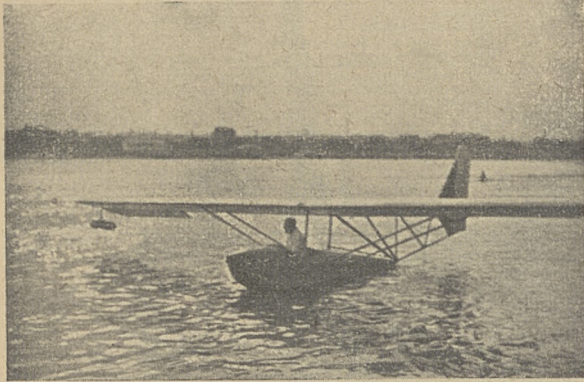
China Clipper



Fot. O. Jabłoński

Jachty AZM przed opuszczeniem leża zimowego

Wodnoszybowiec M. T. 1



Wodnoszybowiec M. T. 1. na Wiśle

Na wiosnę ub. r. opisałem, budujący się, pierwszy szybowiec wodny w Polsce. Postawiłem go wówczas na tle nielicznych i niezbyt udanych prób zagranicą, przedstawiłem trudności techniczne, związane z osiągnięciem doskonałości równej szybowcom lądowym i z trudnym startem z wody. I chociaż wyczerpani wszelkie wróżyły szybowcowi M. T. 1. jak najlepszą przyszłość, należało liczyć się ze zwykłym zjawiskiem, że dopiero praktyka wykaże jego zalety i wady; można było obawiać się wyników gorszych, niż zapowiadali jego konstruktorzy, sądząc z nieudanych prób zagranicą i porównując kształty tej prostej, zwykłej, taniej konstrukcji z wynikami, doskonałymi aerodynamicznie, szybowca niemieckiego „Seeadler“, — jedyne, który osiągnął dobre rezultaty. Ta rezerwa w ocenie okazała się niepotrzebna, bo M. T. 1. zdał egzamin lepiej, niż przypuszczano. Oceny wyników wodnoszybowca naszego nie można przeprowadzić porównując go z inną jakąś konstrukcją, bo takich wogóle nie ma, a jedyny niemiecki „Seeadler“, liczony na lot za samolotem, odbiega znacznie od typu M. T. 1. już w swoich założeniach. Wobec tego podaję tylko rezultaty osiągnięte przez pilotów oblatywaczy na szybowcu, pp. Muraszewa i Tomaszewskiego latem ubiegłego roku.

Pierwszych lotów dokonano na lotnisku moko-

towskim w Warszawie, na holu za samochodem (wodnoszybowiec bowiem posiada przyczepną płożę i może startować i lądować na ziemi), loty wykazały prawidłowy i łatwy start i lądowanie, jak dla innych ziemnych szybowców. Następnie odbyto szereg prób na Wiśle za motorówką. Przypuszczano, że start wodnoszybowca z wody będzie trudniejszy, zwłaszcza lina holownicza nastręcza pewne kłopoty, bo zbyt długa daje duże opory i wymaga dużej mocy motoru, zbyt krótka zaś ogranicza wysokość wznoszenia i swobodę ruchu szybowca. Obawy te rozwiały się już przy pierwszych próbach na wodzie, kiedy M. T. 1. wynurzał się bardzo łatwo, wyciągany ślizgowcem o mocy 26 KM pod wiatr i przy słabym wietrze, na 100-metrowej linii; a potem za motorówką Thunder - Bolt 66 KM i maksymalnej szybkości holowania 50 km/godz. startował doskonale pod wiatr i z wiatrem, z wiatrem bocznym, z prądem i pod prąd. Linę o długości 60 m rozwijano do 200 m po oderwaniu się szybowca od wody. Wreszcie ostatnie próby fabryczne odbyły się na zatoce Puckiej, gdzie oprócz wyżej podanych zalet stwierdzono jeszcze dobre zachowanie się na falach, wysokości do 90 cm oraz dużą odporność na uderzenia o fale. Na szczególną uwagę zasługuje bezpieczeństwo lotów, okazało się, że wpikowanie w wodę nie jest groźne, również przepadnięcie maszyny z wysokości 6 m nie spowodowało żadnego uszkodzenia.

Omówiłem tu tylko kwestie z związane z wodą, bo one właśnie stanowią zupełną nowość i wprowadzają przysięłe możliwości w sporcie wodnym i szybownictwie. Oczywiście pod względem innych cech M. T. 1. spisał się bez zarzutu i po przejściu lotów doświadczalnych w I.B.T.L. i otrzymaniu ostatecznego świadectwa użyteczności, stanie się z pewnością maszyną popularną, jako że nadaje się doskonale do szkolenia. Ten typ szybowca umożliwi wykorzystanie terenów nad morzem i nad jeziorami Pomorza i Wileńszczyzny, albo znanych wielu śródlądowcom okolic Augustowskich jezior. Brzegi wysokie umożliwią loty lądowo-wodne, a termiki wieczorne nad jeziorami i lasem, i szlaki cumulusów w pogodny dni pozwoląby jakiemuś bardziej rasowemu wodnoszybowcowi na osiągnięcie pięknych rezultatów w żaglowaniu.

S. Kuczewski

Skrzynka żeglarska

Koło szkolne LMK — Białokrynica. Dla letniej „włóczgi“ po Bałtyku i morzu Północnym najbardziej odpowiednie są jachty t. zw. lekkie turystyczne, t. j. ze zrównoważonymi zaletami: dzielność morską, szybkość, zwrotność.

Na podobnych typach, posiadających zwykle łatwy do obsługi system ożaglenia, dwu zręcznych i należycie obeznanych z żeglarstwem i morzem członków załogi dawać sobie może swobodnie radę we wszelkich wchodzących w rachubę okolicznościach nie tylko z najmniejszymi jachtami (od 2 ton wyporności), lecz i znacznie większymi, sięgającymi 4—5 ton.

Posiadanie motoru pomocniczego, rzecz oczywista, jeszcze bardziej zwiększa tę granicę.

Na dwutonowcu skąpo jest nie-

co z pomieszczeniem i wygodami, a o zabieraniu w podróże nadkontygentowych osób nie może być mowy.

Natomiast na czterotonowcu wygodnie pomieścić się zwykle może do 4—5 osób. Poza tym na korzyść czterotonowca przemawiać także będzie okoliczność, iż lepiej zachowywać się będzie w sztormach, tracąc przy tym znacznie mniejszy od dwutonowca procent zdolności manewrowych. Odwrotnie, na korzyść dwutonowca zapisać należy, iż poręczniejszy będzie przy manewrach portowych. Nadto przy wyborze należy mieć wzgląd, iż stosunek ceny do maksymalnie zabieranej ilości osób jest zwykle tym korzystniejszy, im większy jest jacht.

Wobec powyższego proponujemy przychylić się do czteroto-

nowca. W szczególności polecić możemy typ szwedzki, mianowicie „32 m Kustkryssar“. Jest to nowoczesny typ, zalecany przez Szwedzki klub żeglarsko-turystyczny swym członkom. Jego dane charakterystyczne są następujące: długość max. — 8,65 m; dł. w linii wodnej 6,60 m; szerokość — 2,34 m; zanurzenie — 1,32 m. Ożaglenie bermudzkie — słup o powierzchni 32 m². Posiada 3 stałe koje (kanapki), plus 1 składana. Cena jachtu wraz z motorkiem pomocniczym wynosi ok. 250 funtów ang., czyli ok. 6500 zł. Jest to jachcik jeden z tańszych, a przytem posiadający b. wysoki poziom wszystkich potrzebnych dla wspomnianych celów zalet.

Ze względu na swe wymiary, charakter, cenę etc. uważamy, że jacht ten posiada raczej szerszego

rozpowszechnienia się w naszym kraju. Okoliczność, że jest pochodzenia szwedzkiego (a nie np. niemieckiego), przemawia tym bardziej na jego korzyść, bowiem z tym właśnie krajem najracjonalniej jest nam rozpoczynać nasze zagraniczne współzycie i współdziałanie żeglarskie, bo w tym kierunku biec przede wszystkim będzie nasza żeglarska ekspansja turystyczna i z tego kierunku najwięcej płynie gwarancji, iż zawiązywane dobrosąsiedzkie stosunki posiadać będą swoją trwałość.

Mistrzowie żeglarstwa lodowego na r. 1937. W wyniku odbytych w Rydze w dn. 22—26 marca regat lodowych, poszczególne kraje zdobyły następujące mistrzostwa.

W klasie monotypowej tytuł mistrza w prowadzeniu jachtu oraz drugie miejsce zdobyli przedstawiciele Estonii; 3 i 4 miejsce przypadło Łotwie, zaś Niemcy uplasować się zdołały zaledwie na 5 miejscu.

W klasie wolnej 15-tki tytuł mistrza konstrukcji zdobył przedstawiciel Estonii v. Holst c/ra krzyżczanemu w Niemczech jachtowi „Silberstreifen“ konstr. Tepper'a.

W klasach 10 i 20 metrów pierwsze miejsca przypadły także przedstawicielom estońskim. Zaś w kl. 12 m² z powodu niemożności rozegrania ostatniego biegu tytuł zwycięzcy pozostał w zawieszeniu do przyszłej zimy. Pomimo to stwierdzić należy, że i tu górowali Estończycy.

(J)

Militaryzacja niemieckiego sportu żeglarskiego. Na ostatnim zjeździe führerów niemieckich organizacyj żeglarskich postanowiono przywrócić (skasowany przed laty) obowiązek umiejętności posiadania się przez licencjonowanych żeglarzy sportowych sygnalizacją flagową systemu „kod międzynarodowy“. Równocześnie zlecono ogólnoniemieckim władzom żeglarskim zaopatrzenie wszystkich zdolnych do pływania morskich jachtów sportowych w sygnały rozpoznawcze i sporządzenie odpowiedniej listy ewidencyjnej.

Z wyjaśnień, jakie na ten temat ukazały się w niemieckiej prasie fachowej, wynika, że postanowienia powyższe zostały nie tyle ze względu na potrzeby czysto sportowe wzgl. bezpieczeństwa, a po to głównie, aby stworzyć możliwość współdziałania na morzu jachtów sportowych z flotą wojenną. Domniemania te potwierdza także fakt, że w stosowaną na jachtach książeczkę ze skróconym kodem międzynarodowo-

W wypadku, jeżeli typ ten w zasadzie uznają Panowie za odpowiedni dla siebie, to o bliższe informacje najlepiej będzie zwrócić się pod adresem: „Stockholm, Svenska Kryssarklubben“, względnie za pośrednictwem tegoż klubu do konstruktora **Alfonsa Kuarnström'a** (adresu jego nie znamy).

Poza tym można zwrócić się z zapytaniem o podobny względnie mniejszy typ do konstruktora **Knud H. Reimers'a, Stockholm O Banergatan 27.** Pisać najlepiej do obu po angielsku lub niemiec-

ku. Zwracamy uwagę, iż rysunki konstrukcyjne podobnego jachtu wraz z licencją budowy 1 obiektu kosztują w Szwecji ok. 300 koron.

Drugim odpowiednim źródłem nabywania jachtów jest Anglia, zwłaszcza gdy chodzi o całkiem małe i proste jachciki. Produkuje się tam obecnie bodaj najwięcej takich jednostek, z cenami nawet od 100 funtów w górę. Niestety jednak sprowadzanie z tego kraju jachtów wypada znacznie kłopotliwiej i drożej, a nadto zauważyć należy, że ceny za plany są nieco wyższe, niż w Szwecji.

(J)

Na widnokręgu

wym zaopatruje się obecnie większość okrętów i punktów sygnalizacyjnych marynarki wojennej, ponadto żeglarze zostali poinformowani, że okręty marynarki będą na morzu chętnie podejmować z jachtami rozmowy sygnałowe, uprawiane dla celów ćwiczebnych.

(J)

Na złom! Do prowadzonej na tym miejscu smutnej rubryczki z rejestrem zgonów weteranów minionej epoki żaglowcowej niestety coraz częściej wypada dopisywać nowe nazwy. Obecnie na liście tę przybywa duży bark fiński „Varma“.

Pomimo stosunkowo młodego wieku (zbudowana w r. 1922) „Varma“ wyróżniała się wśród siostrzyc swoich wyjątkową czystością rasy. Był to bowiem pełnej krwi żaglowiec, nie uciekający się do pomocy motorów, o kadłubie całkowicie drewnianym. Ginie tak przykrą dla siebie śmiercią jedynie dlatego, że powzięcie obowiązku przedkładał on nad chwałę śmierci marynarskiej.

Będąc „zraniony“ w „boju“ ze sztormem, odwozi resztkami sił powierzony mu cenny ładunek do najbliższego portu, nie bacząc, iż spotka go tu „kula“ właściciela.

Wioząc ładunek drzewa z Finlandii do Anglii w początkach grudnia ub. r. zmagać się „Varmie“ przypadło z ciężkim sztormem na morzu Północnym.

Gdy w kadłubie powstawać zaczęły tak silne przecieki, iż kontynuowanie podróży do portu docelowego stało się niemożliwe, kapitan skierował statek do najbliższego portu — Cuxhaven.

Pomimo braku motorów pomocniczych, panującego sztormu i „ran“ — „Varmie“ udaje się, pod skróconymi żaglami, koncertowym manewrem i bez pomocy holowników — przejść przez niesłychanie ciężkie wogóle, a w tych warunkach szczególnie, wejście do portu.

Jak obecnie okazało się, był to jej „łabędzi śpiew“, a zarazem nowy dowód, że wraz ze zmierzchem dużych żaglowców kończy

się także najwyższej jakości sztuka żeglarska kapitanów. Bowiem czyż możliwe jest do wyobrażenia, aby współcześnie wychowani, przeważnie na statkach silnikowych, adeptci morza dojść kiedykolwiek mogli do umiejętności żeglarskich równych tym, jakie wykazał ostatni kapitan „Varmy“ w jej ostatniej podróży.

(J)

Epilog „braterskiej“ awarii. Przed 6 laty zdarzył się w Kattégacie wypadek ciężkiej awarii zderzeniowej dwu fińskich parowców: „Arcturus'a“ z kapitanem O. J. Hjelt i „Oberon'a“ z kap. R. E. Hjelt (rodzeni bracia). W awarii tej utonęło 40 osób. Przeciwno obu kapitanom, braciom, wytoczona została sprawa sądowa, zakończona dopiero obecnie wyrokiem najwyższego sądu fińskiego. Kapitan zatopionego „Oberona“ skazany został na 8, a kapitan „Arcturus'a“ na 6 miesięcy więzienia z trzyletnim zawieszeniem wykonania kary; stwierdzone bowiem zostało, że obaj dopuścili się przekroczenia przepisów „prawa drogi“. Ponadto zasądzeni zostali na odszkodowania pieniężne, jeden w wysokości 68.270 kr, drugi w wys. 3.100 kr. Charakterystyczne jest, że w obu niższych instancjach sądowych kapitanowie - bracia zasądzeni byli tylko na kary pieniężne.

(J)

Wytuczanie arktycznego szlaku nawigacyjnego. Pomimo pozornej ciszy uparty wysiłek autorów głośnej swego czasu idei uprzyśpieszenia t. zw. „wielkiego północnego szlaku nawigacyjnego“ trwa nadal i z roku na rok czyni coraz większe postępy. Świadczy o tym wymownie chociażby fakt, iż od 2 lat odbywa się już na tym szlaku parę razy do roku regularna komunikacja okrętowa, a prace badawcze posunęły się już tak dalece, że niektóre odcinki tego szlaku uzyskują normalne znaki nawigacyjne.

Z pośród licznych odbywanych dla tego celu ekspedycyj szcze-

gólną uwagę świata naukowego zwróciła na siebie znajdująca się obecnie jeszcze przy pracy wyprawa zimowa, która z początkiem ub. zimy udała się na pokładzie statku „Torosa“ w okolice przyładka Czeluskin i tam rozmyślnie wdrożyła swój statek w lody.

Jest to rosyjska ekspedycja hydrograficzna, złożona z 23 członków. Zadaniem ekspedycji jest dokładne wyznaczenie na mapie grupy wysp Bonewi, a także ustalenie w tych okolicach potrzebnych znaków nawigacyjnych.

Jak czasopisma niemieckie podają, ekspedycja zdołała już zakończyć ustalanie danych topograficznych wyspy i pomierzyć pod względem hydrograficznym ok. 100 km przestrzeni lodowej. W ciągu reszty obecnej zimy przewiduje się pomierzenie dalszych 1000 km, czem objęte mają być przede wszystkim cieśniny, prowadzące z Palander i Swerdrup.

Niezwykle charakterystycznym jest, iż sprawami tego szlaku szczególnie interesują się wojskowe koła niemieckie, wyrażając swe uznanie dla rosyjskich prac naukowo-badawczych. Np. czasopismo niemieckiej marynarki wojennej „Marine Rundschau“ w Nr-ze 3 b. r. nazywa wspomnianą ekspedycję wyczynem naukowym i stwierdza, że znaczenie gospodarcze i strategiczne szlaku północnego stało się już faktem oczywistym.

(J)

Nowy ląd antarktyczny pod banderą norweską. Norweski badacz okolic polarnych, konsul Lars Christensen, telegrafując z pokładu swego statku ekspedycyjnego „Thorshavn“ zawiadomił w dniu 4 lutego b. r. swój rząd, iż odkrył nieznaną dotąd ląd polarny i zrzucił nań ze swego samolotu „Wider“ banderę norweską. Ląd ten położony jest na 30° dł. ws. i 69° 30' szer. płd.

Kolejne etapy wysiłków odkrywczych były następujące. Po pierwszym zauważeniu lądu Christensen powrócił samolotem do statku i przesunął go bardziej na zachód od poprzednio zajmowanej pozycji. W dniu 5 lutego odbył z pozycji 37° 3'O. i 67° 5'S. dwa dalsze loty nad odkryty przez siebie ląd. Oba loty, trwające ok. 3,5 godzin, przedsięwzięto w bardzo ciężkich warunkach startu i wodowania, przy panującej mgłę. Podczas lotów tych Christensen dokonał przeszło 400 zdjęć fotograficznych odkrytego przez siebie lądu. Jak ze zdjęć tych wy-

nika, ląd składa się z łańcucha wystających do 1500 m ponad poziom morza skał i ciągnie się łukiem od 40° O. ku południowozachodowi, aż do 35° O.

Po stwierdzeniu danych tych statek „Thorshavn“ ruszył w kierunku zachodnim tak, by stworzyć nową bazę lotów na 25° O. skąd zbadaniu podlegać mają zachodnie wybrzeża lądu.

Nadmienić należy, iż badacz i uczyony Christensen jest równocześnie właścicielem największej norweskiej flotylii statków wielorybnych.

(J)

Szybowanie za bojerem. W ostatnich dniach marca b. r. dokonano w Niemczech na zalewie Świeżym doświadczenia z holowaniem szybowca przez jacht lodowy. Rezultaty okazały się znakomite. Od pierwszej próby szybowiec wzbijał się niesłychanie łatwo i szybko na wysokość m. w. 40 metrów, a podążając za bojerem w niczym nie utrudniał wykonywania manewrów żaglowych (zwrotów).

Do doświadczeń użyty był bojer o 15 m² żagla, z dorobionym na rufie urządzeniem holowniczym oraz szybowiec typu „Grunau Baby 2“. Płózy szybowca zostały w specjalny sposób okute, tak, że szybowiec opierał się o lód jednym tylko punktem i wskutek tego bardzo dobrze mógł sterować podczas poślizgu po lodzie.

Lina holownicza wynosiła 120 metrów. Doświadczenie, poczynione zostało przy gładkim lodzie i szybkości wiatru o 12 m/sek. Odrywanie się szybowca od lodu następowało już po 30 do 40 m holowania się. Szybkość, z jaką pociąg poruszał się, wynosiła 80 kilometrów/godz.

Według opinii autorów powyższych doświadczeń holowanie szybowca za bojerem może znaleźć zerokie zastosowanie szkoleniowo-sportowe. Jeśli chodzi o wiatr, to dla dokonywania lotów podobnych dostateczna jest szybkość 7 m/sek.

Powyższe potwierdza w pełni postawioną swego czasu w „Szkwale“ tezę, że pokrewne sporty szybowcowy i żeglarski winny podjąć ścisłą współpracę, aby przenikając się, wzajem się uzupełniać.

(J)

Dokoła regat o Puchar Ameryki. Ostatnio okazało się, że oprócz budowanego obecnie z pośpie-

chem przez konsorcjum Vanderbilt'a jachtu kl. J. „Ranger“ do obrony Pucharu przed 35-tymi zakusami angielskimi, pretenduje drugi jeszcze jacht amerykański, mianowicie świeżo zmodernizowany i przebudowany zwycięzca z r. 1930 „Yankee“.

Wobec zgłoszenia tego przed właściwymi regatami, zapowiedzianymi na lipiec, odbyć się jeszcze będą musiały w Ameryce regaty eliminacyjne, co opinia amerykańska powitała z radością, widząc w tym zwiększenie szans swego zwycięstwa.

(J)

Dokoła Gotlandu. Uzupełniając poprzednie komunikaty o mających się odbyć w okresie 6—10 lipca b. r. regatach międzynarodowych, dalekomorskich dookoła Gotlandu, podajemy dalsze szczegóły, dotyczące tej imprezy.

1°. Start do zasadniczych regat dookoła Gotlandu ma się odbyć w dniu 7 lipca z portu Visby.

2°. Regaty te odbyć się mają w dwu odrębnych grupach. Grupa I obejmować będzie jachty pomierzone podług bermudzkiej reguły handicapowej, zaś grupa II obejmie jachty, mierzone podług niemieckiej formułki „K. R.“. Poza tym w każdej grupie nastąpić może podział jachtów na mniejsze grupki o zbliżonych do siebie wymiarach.

3°. Regaty odbywać się będą o następujące nagrody główne:

Dla gr. I — a) Nagroda honorowa, ufundowana przez króla szwedzkiego—puchar p. n. „Kungens kanna“, który przyznany zostanie właścicielowi najlepszego jachtu;

b) Nagroda przechodnia „Puchar Bałtyku“, ufundowana przez klub szwedzki K. S. S. S., przyznawana klubowi, do którego zwyciężski jacht należy.

Dla gr. II a) Nagroda honorowa, ufundowana przez szwedzkiego następcę tronu;

b) Nagroda przechodnia, ufundowana przez Gotlandzkie koło miłośników sportu żeglarskiego. Ponadto rozdanych będzie wiele innych pomniejszych nagród.

Na zakończenie całej tej imprezy zjazdowej odbędzie się w dniu 11 lipca start do nowych regat (powrotnych) na trasie Visby — Sandhaum (k/Stokholmu).

Po bliższe informacje należy zwracać się do sekretariatu królewskiego klubu szwedzkiego pod adresem: Stockholm, Birger Jarlsgatan 4, K. S. S. S.

(J)

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 „Szkwale“: 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych.

Nie zamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

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