

# Szkwał

magazyn morski



rok II. nr 3

październik – grudzień 1934

III 0441



11.643

# DRUKARNIA KRAJOWA

WARSZAWA

CHŁODNA 44

TELEF. 588.70

WYKONYWA: MIESIĘCZNIKI, TYGODNIKI,  
POWIEŚCI. BROSZURY, ILUSTRACJE,  
AFISZE ORAZ WSZELKIE INNE ROBOTY  
W ZAKRES DUKARSTWA WCHODZĄCE

CENY NISKIE

STARANNE WYKONANIE

# SZKWAŁY

magazyn morski

rok II

nr 3

paźdz. —  
— grudz.

1934 r

## po wakacjach

*Bezpośrednia styczność z morzem rzuca na ludzi jakiś czar... I potem jedno słowo niebacznie rzucone potrąca całą serję przeżyć niecodziennych.*

*Wychodzą przyczajone gdzieś na dnie duszy — wspomnienia. Budzi się tęsknota za bezkresem wody usrebrzonej poświatą księżycową, za rozszalałym sztormem, chlustającym w oczy potężnymi grzywaczami, — sztormem budzącym strach... i radość.*

*Roztaklowane jachty w stoczni drzemią, zmęczone zda się letnim wysiłkiem.*

*Na wiosnę znów obudzi je wiatr i nasza wola. Znów popłyniemy!*

*A tymczasem przed nami leży rozpoczęty dział pracy społecznej. Rzucone hasła i zadania muszą być zrealizowane!*

*Praca nad pogłębieniem własnej znajomości spraw morskich, oraz realizująca nasze dążenia ku szerszym horyzontom — musi stać się hasłem skupiającem wszystkich młodych bez względu na banderę organizacyjną.*

REDAKCJA.



zachód słońca w jastarni

foto z. rajcki

# salutujemy „elemkę”!

Dnia 24 października przybył do Gdańska zakupiony przez Ligę Morską i Kolonjalną statek (szkuner) przeznaczony do podróży szkolno-handlowych.

Przybycie „Elemki” do portu polskiego, jak i sam fakt nabycia jej przez Ligę Morską i Kolonjalną—my, Azetomowcy i Szkwałowcy, witamy specjalnie radośnie. Widzimy w tem bowiem zapowiedź szerokiej akcji L.M.K. w kierunku organizowania bezpośredniej ekspansji naszego społeczeństwa nie tylko na morza lecz także i na oceany. Z tej też racji salutujemy „Elemkę” jak najbardziej uroczyście życząc jej dobrych wiatrów w podróży do portów afrykańskich i przysporzenia nam dalszych jeszcze, podobnych jednostek.

\*

„Elemka” ex „Cap Nord” jest szkunerem pięciomasztowym z pomocniczymi motorami.



„elemka” w kilonji

Wymiary statku są następujące: długość — 242,8 stóp (74 mtr.), szerokość — 44,4' (13,5 mtr.). Zanurzenie przy pełnym załadunku 18,7' (5,7). Nośność ok. 2.000 tonn. Tonn rejestrowych Reg. T. 1.458 „brutto” i 1.178 „netto”. (Jedna tona rejestrowa równa się 1,83 mtr. sześć.).

Zbudowany był w r. 1918 w North Vancouver (British Columbia - Kanada) na stoczni William Lyall Schaph. Co.

Łączna powierzchnia ożaglowania wynosi około 1.600 mtr. kwadratowych. Statek posiada 2 motory pomocnicze — czterocyndrowe, bezpośrednio sterowane, głowicowo-żarowe, z wyłączaniem na wale sprzęgłem, firmy „Scandia” w Lysekil (Szwecja), każdy o mocy 300 KM. Kadłub statku wykonany jest z drzewa. Poszycie i wiązania z „pitsh-pine”, zaś pokład z „oregon-pine”. 3 przednie maszty są całkowicie drewniane, zaś 2 tylne posiadają kolumny żelazne, a stengi drewniane. Wysokość kolumn nad pokładem wynosi około 30 mtr.

Historja statku jest m. w. następująca: „Cap Nord” wybudowany został łącznie z trzema innymi jeszcze statkami siostrzanymi „Cap Horn”, „Cap Palis” i „Cap Vert” na zlecenie towarzystwa Co. d'Armement Van Hembryek to Cie. Pierwotnym przeznaczeniem jego było służyć jako okręt - matka dla wielorybniczych statków drewnianych). Na skutek afery przemytniczej, w tym. Wkrótce jednak statek został sprzedany w ręce duńskich właścicieli (pierwotnie Rhederiet Aar Aktienselskøb Kopenhaga — Hans Petersen), którzy wykorzystywali go głównie na morzu Północnym. W tym okresie statek posiadał klasę Bureau Veritas (najwyższa dla statków drewnianych). Na skutek afery przemytniczej, w którą ostatni właściciele zaplątali się, na statek nałożona została tak wysoka kara, że właściciele nie byli w stanie jej uiścić. W konsekwencji statek obłożony został w r. 1929 aresztem i unieruchomiony w Kilonji, gdzie w ciągu 5-ciu prawie lat leżał beczynnie.

Konstrukcja, urządzenia wewnętrzne i wygląd statku są nawskroś klasyczne dla szkunerów. i dla nas, europejczyków, mało znane, a przez to bardzo interesujące.

„Elemka” powstała bowiem w ojczyźnie szkunerów, na zachodnich wybrzeżach Ameryki Północnej i reprezentuje sobą oryginalny i niedostępny dla nas typ drewnianego budownictwa statkowego. Niedostępny, — bowiem nie posiadamy tak wspaniałego drzewa, jakim jest sosna kanadyjska (pitsh-pine), wyrastająca do olbrzymich rozmiarów i odznaczająca się przytem bardzo mocnym i elastycznym układem włókien. Pomimo, iż pitsh-pine ustępuje dębowi pod względem mocy i odporności na gnicie, to jednak ze względu na większą elastyczność i dłuższe pnie stanowi dla budownictwa okrę-

towego mało co mniejszą niż dąb wartość, zwłaszcza dla budowy statków dużych.

Wszelkie urządzenia statkowe, jak takielunek, ładownie, pomieszczenia mieszkalne, odznaczają się niezwykłą u nas w Europie, niemal spartańską, prostotą, co wszystko razem składa się na dziwny dla nas, powiedziałbym niesamowity, wygląd.

Statek odznacza się pozatem rzadko spotykaną mocą konstrukcji. Nawet najwięksi sceptycy, oglądając jego niepospolicie mocne i przytem zupełnie zdrowe wiązania wewnętrzne, przyznać muszą, iż statek ten naprawdę dużo wytrzymać zdoła.

\*

Podróż „Elemki“ z Kilonji do Gdańska obfitowała w ciężkie przejścia połączone m. in. z klasyczną dla żaglowców awariją złamania się masztu. Ocalenie statku



„elemka“ po awarii w sasnitz

przed grożącym wyrzuceniem na ląd zawdzięczać należy prawdziwie morskim zaletom młodego p. o. kapitana Żbikowskiego i załogi.

Niech zamiast opisu mówią tu za siebie notatki sporządzone na podstawie dziennika okrętowego.

Dnia 12.X.1934 r. „Elemka“ wyruszyła o godz. 19 z Kilonji w podróż do Gdyni. Załoga składała się z kapitana, 2-ch oficerów pokładowych, 2-ch motorzystów, 1 smarownika, 4-ch marynarzy pokładowych i 1 chłopca pokładowego. Razem osób 11. Statek szedł tylko pod motorami. Zapiski dziennika okrętowego w skróceniu brzmią m. w. następująco:

12.X.34, g. 19, wiatr W, siła 6, stan morza 3. Odkotwiczenie z Kilonji.

13.X.34, g. 5, wiatr NW, siła 8, stan morza 6. Szkwały 10 do 11, przechyły do 35°.

13.X.34, g. 7, wiatr NNW, siła 8,9, stan morza 8. Szkwały 10 do 11, przechyły do 35°.

13.X.34, g. 7<sup>30</sup>, wiatr D, siła D, stan morza D. Złamał się bom.

13.X.34, g. 8<sup>02</sup>, wiatr D, siła D, stan morza D. Na wysokości Dornbusch odłamał się fok-maszt pod sailingiem, za chwilę runął cały fok-maszt na prawą burzę.

(Kapitan rezygnuje z dalszej jazdy do Gdyni, skręca w hejdewind, zmierzając ku osłoniętej od wiatrów Tromperenbucht, by tam się zakotwiczyć).

13.X.34, g. 8<sup>15</sup>, wiatr D, siła D, stan morza D. Stanął lewy motor, reszta masztu chwieje się, grożąc zawaleniem się.

13.X.34, g. 12<sup>45</sup>, wiatr D, siła D, stan morza D. Stanął drugi prawy motor.

Kapitan daje rozkaz rzucenia kotwic (głębokość około 20 mtr.). Okazuje się, że winda kotwiczna jest uszkodzona. Zahamowanie łańcuchów kotwicznych napotyka na wielkie trudności, wymagające narażenia życia. Kapitan skutecznia to osobiście.

13.X.34, g. 13<sup>45</sup>, wiatr D, siła D, stan morza D. Statek wywiesił sygnał w celu zwrócenia na siebie uwagi latarnika w Arconie (pod banderą kula).

13.X.34, g. 19, wiatr D, siła D, stan morza D. Nadszedł holownik z Sasnitz „Scemöwe“ — odmówił natychmiastowego wzięcia „Elemki“ na hol.

Wiatr słabnie.

14.X.34, g. 5, wiatr NW, siła 6, stan morza 4.

14.X.34, g. 7. Holownik „Scemöwe“ przyjmuje hol. Z powodu niemożności wyciągnięcia kotwic (braszpil zepsuty), łańcuchy zostają odklepane i uwiązane na boji. (Pozycja 54° 4' szer. N, 130, 14.5' E).

14.X.34. Od g. 7 do 12 wiatr znów wzmagą się dochodząc do siły 10—11°,

g. 14 —przybyto na holu na redę w Sasnitz,

g. 19<sup>30</sup>—wprowadzono „Elemkę“ do portu i o godz. 21 przycumowano.

Dla uzupełnienia powyższego opisu oddać należy, że aczkolwiek statek jest niezwykle mocny, to jednak maszty jego (drewniane) okazały się zgniłymi i stąd też wynikła awaria masztu. Co zaś do awarii motorów, to złożyło się na to szereg przyczyn, wyjaśnienie których wymagałoby szerszego opisu.

Dodać tu także należy, że przed wyruszeniem w podróż do portów afrykańskich „Elemka“ zostanie gruntownie wyremontowana i wystrojona zostanie w nowe żagle.

Spowodu awarii L.M.K. nie poniosła strat materialnych, ponieważ „Elemka“ przed wyruszeniem z Kilonji została zaasekurowana.

# **OBYWATELE!**

---

---

## **LIGA MORSKA I KOLONJALNA**

**podjęła zaszczytny i doniosły obowiązek zbiórki na Marynarkę Wojenną**

---

**Decyzją Rządu Rzeczypospolitej powstał wyodrębniony od majątku Ligi**

## **FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ**

---

o charakterze dobra publicznego, który stał się jedynym funduszem ofiarności społecznej na rozbudowę Marynarki Wojennej.

Na czele Zarządu Funduszu Obrony Morskiej stoi delegat Rządu. Wszelkie koszty administracyjno-propagandowe zbiórki pokrywa Liga Morska i Kolonjalna. Kontrolę działalności Ligi w zakresie zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej sprawować będzie Najwyższa Izba Kontroli Państwa. Powierzenie jednej instytucji, cieszącej się poparciem najszerzych mas, zbiórki na budowę okrętów wojennych, postanowienia statutowe Funduszu, gwarantujące użycie każdego grosza wyłącznie na cel powyższy, należąca kontrola organów państwowych i opinii publicznej — wprowadzają ład w dotychczasowy stan rzeczy, nacechowany różnorodnością form dobrowolnych świadczeń społecznych na rzecz obrony morskiej w Polsce. Powołani do administrowania Funduszem Obrony Morskiej, zwracamy się z gorącym wezwaniem do wszystkich warstw społeczeństwa o czynne poparcie akcji zbiórki. Liga Morska i Kolonjalna — oddała na ten cel swój aparat organizacyjny, pokrywa koszty zbiórki, opodatkowała stale swych członków na Fundusz Obrony Morskiej. Potrzeby tej obrony są jednak tak wielkie i pilne, że tylko powszechna i stała ofiarność całego społeczeństwa może skutecznie pomóc do zapewnienia bezpieczeństwa polskim wybrzeżom i pracy polskiej na morzu.

Nie wątpimy, że uczucia, które żywi cały Naród dla morza, świadomość wszystkich, czym jest ono dla Państwa, świadomość, jakiej nigdy nie było w dziejach Rzeczypospolitej, znajdzie teraz wyraz w czynie: w dobrowolnych, powszechnych świadczeniach obywateli Polski na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

**Przewodniczący Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, Delegat Rządu Rzplitej**

**Gen. Dyw. KAZIMIERZ SOSNKOWSKI**

Członkowie Zarządu F. O. M.: Adolf BNINSKI, Kmdr. Ksawery CZERNICKI — zastępca Deleg. Rządu, Jan DĘBSKI — zastępca przewodniczącego, viceprezes L. K. M. Kmdr por. Karol KORYTOWSKI, Dyr. inż. Eugenjusz KWIATKOWSKI, Ks. Biskup Stanisław OKONIEŃSKI, Dr. Stanisław SUMIŃSKI, nauczyciel — skarbnik.

---

**K o n t o F u n d u s z u O b r o n y M o r s k i e j w P. K. O. 30680**



# morze-porty-kolonje

## podróże kapitana jamesa cooka

Dziś już niema takich kapitanów. Albo świat się zmienił, spowszechniał, albo my patrzymy na wszystko innymi oczami. Tacy ludzie żyli tylko dawniej, w czasach, które utrwaliły się w naszej pamięci w okresie wczesnej młodości, w okresie przeczytanych jednym tchem książek. Wyobrażenia nieodkrytych lądów, słońca równikowego, groźby skał podwodnych, zatopionego złota... owiały romantyczną legendą ludzi morza: dzielnych kapitanów okrętów, awanturników, korsarzy — odkrywców i zdobywców nowego świata. Jest w nich coś z rycerzy, coś z zuchwałej i pięknej odwagi; a jeśli naprawdę nieraz tylko spełniali z trudem swój ciężki obowiązek to dla nas jednak zostało tamto pierwsze idealne wrażenie z dawnych lat. Taki już jest dar wczesnej młodości, która żyje poza teraźniejszością, a wszystko nowe, nieznane, pociąga i jarzy się od obietnic i to jest przywilejem morza, które do dziś pozostało to samo tajemnicze i wielkie, zbyt wielkie, aby nie kryło w sobie niespodzianek.

Zawsze tak samo zaczynała się awantura; młody chłopiec uciekał z domu na jakimś okręcie i odtąd morze przywiązywało go do siebie na zawsze, zawładnęło i gnało między tęsknotą za krajem i choćby długo nie napotykanym lądem, a nieoczekiwaną przygodą na dalekich wodach...

I jeśli wracał kiedykolwiek do rodziny, wracał na krótko.

Tak samo rozpoczęła się karjera Jamesa Cooka. Był synem ubogich dzierżawców, poczciwych, spokojnych ludzi. Uciekł na rybackim kutrze, w kilka lat potem walczył w szeregach angielskich o porty Kanady, a w międzyczasie, w wolnych chwilach długiego pływania studiował matematykę, astronomję i kartografię. To właśnie później, po wojnie francuskiej, dało mu podstawy do lepszego bytu, a kiedy doszła do tego sława jego pierwszej naukowej wyprawy, wszedł do salonów arystokracji. Ale, jak wspomniałem, morze zawładnęło kapitanem Cookiem do tego stopnia, że nawet potem kiedy już życie dało mu dużo sławy, zaspokojenia i wygod, nie mógł znieść atmosfery Londynu intryg walk politycznych; — z radością zawsze wyruszał na morze. W starej Anglii zostawała żona, dzieci — otrzymywał od nich czasem listy, dostarczane, jak inne wiadomości ze świata, przez żaglowce brytyjskich kompanji do przyłodka Dobrej Nadziei, ale on pływał dalej, niż inne

okręty, a ten przyłodek pozostawał w umysłach załogi i kapitana, jak coś bliskiego Europie, bliskiego końca podróży, wypoczynku.

Pierwsza podróż naokoło świata, rok 1768... Cook, doświadczony marynarz, kartograf, astronom, jest kierownikiem wyprawy. Pod jego komendą wypływa z Plymouth 370-cio tonnowy okręt wojenny, nazwany pięknie „Endeavour“ — (Wytrwałość). Na pokładzie — kilku uczonych, doktor, 84 żołnierzy, 10 armat. Celem jest oglądanie przejścia gwiazdy Wenus przez tarczę słoneczną, najlepiej widocznego z wysp Towarzyskich. No i prócz tego u kapitana spoczywają zamknięte tajne polecenia admiralicji: — wszystko obserwować, wszystko notować, spotykane, a nieznane jeszcze bliżej ziemie i ludzi brać pod opiekę Anglii, a bezładne okolice znaczyć symbolami panowania Jego Królewskiej Mości króla Jerzego III-go. „Endeavour“ przechodzi Atlantyk, opływa Amerykę Południową i osiąga Tahiti — cel podróży. Te wyspy miały powodzenie u żeglarzy i do dzisiejszego dnia zachowały piękno i jakiś urok, pomimo tego nawet, że krajowcy budują domki według urzędowych przepisów, a urzędnicy i misjonarze dbają o przyzwoitość ich strojów. Kiedy James Cook pływał w tych szerokościach, były dużo, dużo mniej znane, niż dziś, ludzie zaś, ich mieszkańcy, trochę mniej znani niż teraz, kiedy widzą autostrady i mają przyjąć cywilizację i bogów białych.

Już w tych czasach widać było niezwykłą taktowność i przewidywanie Anglików w sprawach kolonialnych i kapitan Cook nie zapomniał również o interesach swego kraju. Starał się jak można było najlepiej poznać i pozyskać sobie wyspiarzy — tak brzmiały instrukcje, prócz tego było to zgodne z liberalnym na owe czasy sposobem myślenia kapitana. (pamiętajmy że wtedy kwitł w całej pełni handel niewolnikami). Obok zwykłej wymiany, celem zaopatrzenia okrętu w żywność, obdarowywał dzikich prezentami, dawał nasiona płodów europejskich i przywiezione ze sobą zwierzęta, a odjeżdżając, zostawiał gościnnemu kacykowi medal z podobizną króla angielskiego, datą i nazwą okrętu. Nie zawsze jednak udawało się utrzymać przyzwoite stosunki, bywały różne zatargi, niejednokrotnie rozstrzygane bronią palną, ale gdy „Endeavour“ podnosił kotwicę, opuszczając Tahiti, żegnano go z żalem i płaczem.

Teraz zaczęła się niebezpieczna włóczęga dokoła nieznanych brzegów, raf, atoli, w poszukiwaniu nowych, nieodkrytych wysp, z możliwością napotkania wielkiego południowego kontynentu, przepowiadanego przez uczonych i filozofów. W rzeczywistości Cook określił położenie całego szeregu wysepek Polinezji i opłynął dokoła, oznaczył po raz pierwszy brzegi Nowej Zelandji, wschodnią część Australji, na północ znalazł przejście między Nową Gwineą i Nową Walją ku Indjom, wreszcie dotarł do znanej już przystani Jawy, Batawji — Przylądek Dobrej Nadziei był ostatnim postojem przed Anglią — po trzech latach pływania.

Spośród wracających do kraju towarzyszy Cooka wielu brakło, zabił ich skorbut. Kapitan walczył, jak mógł, z tą chorobą, stosował już wówczas dzisiaj używane środki: kwasy, sok cytrynowy i t. p. i na tem polu zdobył duże doświadczenie, — tymczasem jednak, w końcu pierwszej podróży, każdego niemal dnia długiej żeglugi po oceanie Indyjskim notował w dzienniku nową chorobę, lub nawet... śmierć.

Skape są zapiski dziennika okrętowego: pogoła, wiatr, kurs, logi. — można się tylko domyślać żeglugi, że była trudną, zwłaszcza wśród wysp Pacyfiku, gdzie co krok spotyka się coś zupełnie nowego, nieokreślonego, rafy, mielizny zmienne i bystre prądy, szkwały i obok passatów — pasy ciszy morskiej. I w następnych podróżach zawsze Cook wracał na wody Oceanji, pokrył je płataniną kursów, zakotwiczał u brzegów gościnnych, słonecznych wysp.

Za drugim razem wyjechał, aby szukać wielkiego arktycznego lądu, rozstrzygnąć długotrwałe spory uczonych. Bo istniało przekonanie, że na biegunie Południowym, wysuwając daleko swoje krańce poza polarny krąg, leży olbrzymi kontynent, kryje się na mapach pod białym piętnem, które w owych czasach jeszcze wielkimi koliskami rozsiadło się na większych szerokościach Południa i Północy, zakreślając i zakrywając „Nieznane“.

Wyruszyły dwa okręty „Resolution“ (Zdecydowanie) 460-cio tonnowa korweta i „L'aventure“ (Przygoda) 330 tonn. Pierwszym dowodził sam Cook. Opłynęły Afrykę i od przylądka Dobrej Nadziei poszły wprost na południe, dopóki lody nie zagroziły im drogi. Odtąd pchały się wciąż między góry lodowe, pierwszy raz spotkane przez angielskich marynarzy, cofały i opływały, wysuwały aż poza krąg polarny i wracały do znanych okolic, do wysp Pacyfiku, do Nowej Zelandji, krążyły po nich, uciekały od zimy, odpoczywały i znów tłukły się o południowe lody. Opłynawszy tak naokoło do tegoż samego przylądka Dobrej Nadziei, wracając po trzech latach do Anglii, Cook doszedł do wniosku, że ląd albo kryje się daleko — nieosiągalny — pod lodami, albo nie istnieje: tylko białe piętna map skurczyły się, pokryły w dużej części farbą i gdzieś niedzicie konturami naczernionych wysp.

Minęło parę lat. Był koniec XVIII wieku, koloniści amerykańscy wznieśli powstanie, poruszyła się stara Europa, Francja, Hiszpanja wciągnęła się do wojny — i oto taki dziwny dokument został z tych czasów: „Anglja, przed rozpoczęciem właściwej wojny, wysłała dwa okręty pod dowództwem znakomitego kapitana Cooka, dla odkrycia nowych ziem na nieznanach morzach...—kończyło się—...życzę sobie, by ci, którzy spotkają kapitana i jego towarzyszy, nie uważali ich za

wrogów, lecz, przeciwnie, okazali im wszelką pomoc. Podpisane — Franklin“. I francuskie rozesłane pisma rozkazywały dowódcom traktować żaglowce Cooka „Resolution“ i „Discovery“ (Odkrycie) jako okręty państwa neutralnego — a przecież były to wojenne okręty. Więc tak ważne było ich przedsięwzięcie, tak wielkie znaczenie miały dla całego świata sprawy morza, jego tajemnice — choćby wykryte przez wrogów.

Tym razem kapitan Cook płynął na trzecią wyprawę do zachodnich brzegów Ameryki Północnej, na północ, aż do cieśniny Beringa. Były to mało znane strony, a chociaż zapuszczali się tam poniekąd rosyjscy podróżnicy, a Bering obrysował zbliżające się ku sobie krańce Syberji i Alaski, nie dowierzano tym świadectwom szczupłym i niejasnym. Wciąż wysuwano hipotezy: jedne, że Północna Ameryka i Azja łączą się w jeden wielki kontynent; drugie, że dzieli je olbrzymia przestrzeń wodna, że na północy istnieje cieśnina, która prowadzi przez lądy Ameryki i Atlantyku do Spokojnego Oceanu — szukano już jej w zatoce Hudsonskiej, a teraz Cook wypatrywał je u zachodnich brzegów. A stara ziemia, państwa nadmorskie, bogate kompanje handlowe, wyznaczyszy sumy pieniędzy w nagrodę czekały z niecierpliwością wyników — możliwości nowych dróg przez Amerykę Północną i na północ, dookoła Europy i Azji.

Znów kapitan płynął przez przylądek Dobrej Nadziei i wyspy Oceanji, na wyspach Hawajskich wziął zapasy na dłuższą przeprawę i wyruszył po szczęśliwe odkrycia. Przypuszczenia geografów okazały się bajką taką samą, jak wizja olbrzymiego, południowego lądu z bogatą, fantastyczną przyrodą i niebywałymi zwierzętami. Przejścia przez Amerykę nie było, a kontynenty Ameryki i Azji dzieliła stosunkowo wąska cieśnina. Przeszły przez nią oba okręty Cooka biorąc kurs na północ i musiały zawrócić. Pod 70-ym stopniem szerokości zagroziły im drogę lody. Zbliżała się zima i ciężka żegluga przeciągała się już zbyt długo. Więc powrócono do wysp Hawajskich po nowe zapasy, po odpróchnik, na oczekiwanie nowej, mającej przyjść sposobności podróży. To była ostatnia żegluga kapitana Cooka. Po jego śmierci objął dowództwo Clark, kapitan drugiego okrętu „Discovery“, poprowadził jeszcze raz cieśniną Beringa, znowu zatrzymały ich lody przy 70-ym stopniu i zdecydowano powrót do Anglii — po drodze zmarł niedługo potem kapitan Clark.

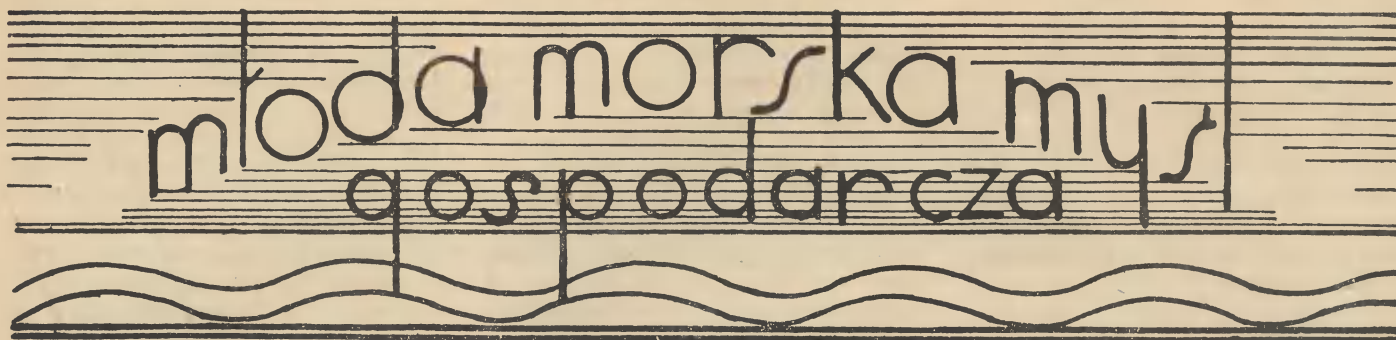
Cook zginął od uderzenia palki wyspiarza i ciało jego miało być zjedzone, tak jak się zjada i niszczy na wieki dusze największych wrogów.

A niedawno jeszcze był czczony — był tabu. Tak więc trudno było poznać, przeniknąć umysły dzikich, naiwnych, ciekawych istot; cieszących się wszystkim jak dzieci i jak dzieci niezrozumiałych, zmiennych — nie można było ich nawet ukarać.

Może kiedyś ktoś z nas, w swoich przyszłych podróżach zetknie się z podobnymi ludźmi, żyć będzie wśród nich, wtedy przyda mu się każda wiadomość o nich, tak samo jak równie ważne będą mapy morskie, Instrukcje Żeglarskie, odmierzanie pelengów i sondy, aż do zwykłego zawiązania węzła na brosie — w naszym dążeniu do morza, w naszych sportowych nadziejach i dalekiej zjawie kolonij.

Stanisław Kuczewski.





## problem rozbudowy sieci regularnych polskich linii żeglugowych

STAN OBECNY.

Polska posiada w chwili obecnej 39 statków pojemności BRT 66000, które zgrupowane są w czterech towarzystwach żeglugowych.

Żegluga Polska SA. posiada statków — 15 — Chorzów, Gdańsk, Gdynia, Jadwiga, Katowice, Kraków, Poznań, Tczew, Toruń, Wanda, Warta, Wilno, Wisła, Śląsk. Cieszyn.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. — 5 — Premier, Warszawa, Rewa, Lublin, Lwów. Polskarob — 4 — Robur II, IV, V i VI.

Polskie Transatlantyczne Tow. Okręt. — 3 — Kościuszko, Polonia, Puławski.

Towarzystwa powyższe, z wyjątkiem Polskarobu, własności górnośląskich koncernów węglowych, są przedsiębiorstwami państwowymi. Ostatnio otrzymały nawet jednolite kierownictwo.

W chwili obecnej towarzystwa te utrzymują następujące linie regularne:

ŻP. — linie przybrzeżne i kabotażowe na zachód do Amsterdamu i Rotterdamu, do Antwerpii, oraz na wschód do Rygi, Tallina i Helsingforsu.

PTTO — linie transoceaniczne Gdynia—New York oraz Konstanca — Haifa.

Polbryt — linie do Londynu i Hull.

W ten sposób statki polskie w chwili obecnej utrzymują regularne komunikacje z portami belgijskimi, holenderskimi, niemieckimi (linia ŻP), duńskimi (PTTO), państwami bałtyckimi, a pozatem z New-Yorkiem i Halifaxem, oraz linia lewantyńska.

Jednocześnie zanotować należy, iż porty polskiego obszaru celnego posiadają już regularne linie żeglugowe z całym prawie światem, a w każdym razie połączenia okrętowe z wszystkimi temi portami, o utrzymywanie których pokusić się może ewentualnie polska bandera. Rozrost za-

tem regularnych linii polskich wypierać musi analogicznie linie obcych przedsiębiorstw żeglugowych. Przy walce konkurencyjnej dojść może zapewne do ostrych starć pomiędzy liniami polskimi a konkurencyjnymi zagranicznymi, w razie jednak kontynuowania dotychczasowej polityki układów porozumiewawczych, a nawet w niektórych wypadkach wspólnego utrzymywania pewnych linii można uniknąć tych punktów spornych.

### PODSTAWY PLANU.

Abstrahujemy narazie od faktu posiadania przez Polskę już pewnych połączeń okrętowych oraz istnienia połączeń zagranicznych. Z charakteru polskich obrotów towarowych, polskiego handlu zagranicznego wynika potrzeba nawiązania dwójakiego typu stosunków handlowych i połączeń okrętowych.

W pierwszym przypadku chodzić więc nam będzie o połączenia transoceaniczne do innych części świata, któreby przywoziły do Polski artykuły kolonialne i surowce zamorskie, a wywoziły polskie wytwory przemysłowe, głównie włókiennicze i maszyny, oraz pewne artykuły specjalne, jak np. drzewo.

Z drugiej zaś strony utrzymywania linii kabotażowych do żeglugi przybrzeżnej, któreby przewoziły towary pomiędzy Polską a poszczególnymi państwami europejskimi, oraz przywoziły z wielkich portów zachodnio-europejskich ładunki drobniцы zamorskiej i zaoceniczej do Gdyni, by ją potem rozprowadzić po portach Bałtyku Wschodniego i naodwrót — łączenia w Gdyni drobnych ładunków z tych portów i dowieżenia ich do portów zachodnio-europejskich.

Pełny zatem program rozwoju linii regularnych wymagałby powstania — w grupie transoceanicznej połączeń z—

Ameryką Południową, portami zatoki Meksykańskiej, USA i Kanadą, Afryką, Dalekim Wschodem i Australją;

w grupie kabotażowej —

a) linii śródziemnomorskiej — Haifa, Sycylja, Alger, Marokko, Hiszpanja, Havre, do Gdyni;

b) linii morze Północne — Bałtyk: Antwerpja, Amsterdam, Rotterdam, Brema, Hamburg, Kilonja, Szczecin, Gdynia, porty bałtyckie — Królewiec, Ryga, Tallin, Helsingfors;

c) linii angielskich z postojem w Kopenhadze;

d) linii sakndynawskich — jednej do Stockholmu, drugiej do Göteborgu, Oslo, i dalej na Północ;

e) linii do Leningradu.

W wyliczeniu powyższem uwzględniona została nawet linja, której racja bytu jest obecnie przekreślona powstaniem linii Konstanca—Haifa, a to linja śródziemnomorska. W rozwoju bowiem polityki morskiej Polski uwzględnić należy dwie koncepcje zasadnicze: bałtycką, bloku bałtycko-czarnomorskiego, oraz koncepcję polowiczną.

Przy wytyczeniu linii polityki czysto bałtyckiej zasadą postępowania jest dążność do zgrupowania w Gdyni połączeń okrętowych wszystkich, w koncepcji bloku przeprowadziłoby należało linję demarkacyjną poprzez Szwajcarię, Włochy, Tunis i Afrykę; połączenia z portami na zachód od powyższej linii koncentrowałyby się w Gdyni, położonemi na wschód od niej w portach rumuńskich Konstancy i Galacu, naturalnie przy jednoczesnem założeniu powstania szeregu umów polsko-rumuńskich i ścisłej współpracy obu tych państw, między innymi, na terenie linii żeglugowych. Możliwość trzecia nie wymaga tej ścisłej współpracy, gdyż chodziłoby tu tylko o skierowanie linii kabotażowych czar-

nomorskich i śródziemnomorskich do Konstancy po zawarciu odnośnego układu o tranzycie tych towarów.

Polska przez stworzenie linii Konstanca—Haifa możliwość koncepcji czysto bałtyckiej już zlikwidowała, pozostaje natomiast jeszcze kwestja otwarta wyboru polityki bloku czy też połowicznej. Wybór zależeć tu może jedynie od stanu stosunków polsko-rumuńskich. Z punktu jednak widzenia polityki państwowej bezwzględnie zdrowsza jest koncepcja bloku, która gwarantuje Polsce posiadanie drugiej linii wybrzeża i temsamem racjonalnego podziału pracy pomiędzy portami polskimi a rumuńskimi.

W dalszych rozważaniach przyjmiemy już koncepcję bloku.

#### ZAŁOŻENIA KONCEPCJI BLOKU.

Wyszczególnione linje żeglugi regularnej wymagają krótkiej charakterystyki i omówienia, dzielić się one teraz będą na linje grupy bałtyckiej i grupy czarnomorskiej. Pozatem charakter ich wymagalby ścisłego podziału — linje transoceaniczne rejonu bałtyckiego utrzymywałyby w dalszym ciągu PTTO — w rejonie czarnomorskim — PTTO wspólnie z SMR (Serviciul Maritim Romani). Linje kabotażowe w rejonie bałtyckim zostałyby rozdzielone w ten sposób, że ŻP wzięłaby komunikację wzdłuż stałego lądu europejskiego oraz linje skandynawskie, Polbryt — pozostałyby przy linii angielskiej i duńskiej, a Polskarob utrzymywałyby, tak jak obecnie, żeglugę nieregularną przy pomocy trampów. W rejonie czarnomorskim linje kabotażowe byłyby w rękach SMR wspólnie z ŻP względnie PTTO, któreby w takim razie w tym rejonie było jedynym reprezentantem barw polskich.

Wyliczamy kolejno linje rejonu bałtyckiego:

1) Gdynia — Ameryka Południowa. W chwili obecnej komunikację co dni 30 utrzymują linje Finland Sydamerica Linien oraz szwedzka Johnson Line, w rezultacie więc komunikacja istnieje co dni 15. W przywozie odgrywają znaczną rolę — kawa-Brazylja — 5189 tonn, wełna 3964 tonn, ekstrakty garbarskie z Argentyny 16267 tonn, skóry surowe 2712 tonn, nasiona oleiste 10487 tonn, w sumie 43820 tonn wartości 35956 tys. zł. w roku 1932 (wszystkie dane z tego roku) w czym z Argentyny 35223 tonn, oraz znacznych ładunków węgla, wynoszących 32710 tonn, co do których jednak nie wiadomo czy ze względów technicznych dałoby się je skupić w powyższej projektowanej linii.

Przy komunikacji co dni 30 ładunki wynosiłyby ca 3700 tonn w przywozie, a ca 640 wzgl. 3362 tonn w wywozie.

2) Gdynia—porty zatoki Meksykańskiej obsługiwana obecnie przez dwie linje

Svenska America Mexico Line własność tow. W. Wilhelmsen Co oraz amerykańską Waterman Steamship Co, obie co dni 14. Podstawę importu stanowiłaby bawelna, której przywieźliśmy przeszło 45000 tonn, w drugim kierunku szłaby drobnica.

3) Gdynia — New-York—Halifax — jako już istniejąca, charakterystyki nie potrzebuje. W chwili obecnej Polska utrzymuje komunikację co dni 14, a do Halifaxu co dni 30, konkurencyjna America Scantic Line utrzymuje również co dni 14.

4) Gdynia — Wybrzeże Kości Słoniowej — Kapstadt — linja utrzymywana w chwili obecnej przez Rederjacted Transatlantic norweską co dni 30. Przywóz opiera się na dowozie kakao 2402 tonn i nasion oleistych 9502 tonn obu artykułów z Afryki Równikowo-Zachodniej Francuskiej, włókien egzotycznych z tych samych okolic 3360 tonn, oraz wełny z Unji Południowo - Afrykańskiej 668 tonn, w sumie 16.395 tonn wartości 2067 tys. złotych. Wszystkie statki dochodziłyby musiały do portów Wybrzeża Kości Słoniowej, natomiast do Kapstadtu wystarczyłoby puszczać co drugi statek. Jednocześnie linja ta przechodząc przez porty Hiszpanji i Portugalji mogłaby zabierać dla nich część ładunków. Przy obrocie statków co dni 30 przeciętny ładunek wynosiłby w imporcie z tych krajów — ca 1300 tonn oraz co drugi miesiąc do 200 tonn z Kapstadtu; w eksporcie do 100 tonn oraz do 200 tonn do Kapstadtu co drugi miesiąc, ze względu zatem na opłacalność tej linii musiałyby ona zabierać częściowo ładunki eksportowe na bliższą odległość względnie postarać się o ładunki z innych krajów europejskich.

Poza linjami transoceanicznymi, w rejonie bałtyckim rozwijaćby się musiała nader ożywiona żegluga kabotażowa, obejmująca całą Europę Zachodnią, Północną oraz część Południowej. O ile jednak linje transoceaniczne miałyby za zadanie przez nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych z państwami zamorskimi, odrzucenie pośrednictwa wielkich portów Amsterdamu, Rotterdamu, Londynu, Bremy i Hamburga — o tyle linje kabotażowe nawiązywałyby bezpośrednio komunikacje i kontakty handlowe wyłącznie z krajami europejskimi i częściowo północno-afrykańskimi.

1) Gdynia — Hiszpanja — Portugalja — Marokko — Algier. Na przetrzeni powyższej kursuje w chwili obecnej linja niemiecka Oldenburg Portugesische Dampfschiff Ges. co dni 30, pozatem podobną trasę posiadają cztery linje. Śródziemnomorska Svenska Lloyd A. B. co dni 14, duńska Det Forende Dampshipselskab co dni 14, oraz niemiecka Robert Sloman Junior co dni 30, a specjalnie do portów sycylijskich co dni 10 duńska S. Lauritze-

na. Przy założeniu koncepcji bloku bałtycko-czarnomorskiego linja do portów sycylijskich oraz szwedzka Svenska Orient Linee co dni 10 do portów Lewantu stracą rację bytu, temniemniej konieczne jest połączenie zachodniej części morza Śródziemnego z Gdynią. Wymieniona linja przywoziłaby do Polski organiczne surowce chemiczne 4267 tonn, owoce i jagody z Hiszpanji 2748 tonn, oraz drobne ładunki na ogólną sumę ca 12500 tonn, nie licząc importu rud z Hiszpanji i Portugalji w ilości prawie 21000 tonn, który szedłby zapewne trampami — wzamian eksportu przeszło 50000 tonn węgla do Afryki Północnej. Eksport składa się z nawozów sztucznych dla Hiszpanji 31000 tonn, drzewa dla wszystkich krajów przeszło 10000 tonn, oraz drobnicy na ogólną sumę 40000 tonn. Tak więc przy komunikacji co dni 14, czyli 26 razy do roku, ładunek statku w imporcie wynosiłby ca 500 tonn w eksporcie 1540 tonn. Wobec znacznej nadwyżki eksportu na tej linii pewna jego część mogłaby być przerzucona na linję afrykańską w ten sposób, aby dać tej linii ładunki eksportowe w ilości dostatecznej dla jej rentowności. Przy przerzuceniu na tę linję ca 1000 tonn ładunków miesięcznie odciążałoby się znacznie linję hiszpańską, zmniejszając ładunek eksportowy jej statków do ca 1000 tonn.

2) Linja zbiorczo-rozdzielcza dla portów wschodnio-bałtyckich o przebiegu Le Havre, Antwerpja, Amsterdam, Rotterdam, Brema, Hamburg, Kilonja, Szczecin, Gdynia, Królewiec, Ryga, Tallin, Helsingfors — w znacznej swej części już istnieje. Na przebiegu zachodnim Antwerpja — Rotterdam idzie co dni 7, osobno do Antwerpji i na wschód również co dni 7. Na linii tej zresztą kursuje moc statków różnych towarzystw żeglugowych. Specjalne umowy zapewniły Polsce współpracę szeregu tych linii. Przedłużenie tego szlaku do portów francuskich oraz wyposażenie go w kilka nowoczesnych statków przystosowanych do przewozu drobnicy różnokalibrowej jest na tej linii jedynym postulatem przyszłościowym.

3) Linje angielskie, podobnie jak powyższa, już istnieją i znakomicie się rozwijają.

4) Linje skandynawskie prowadzone są narazie przez skandynawskie towarzystwa żeglugowe, odpowiedni układ porozumiewawczy zapewnić może dla Polski wspólne ich prowadzenie — o całkowitem przejściu naturalnie mowy być nie może.

5) Znaczne widoki rozwoju może mieć specjalna linja rosyjska do Leningradu, a to w razie pozyskania ładunków bawelny i dalszego rozszerzenia się stosunków handlowych polsko-sowieckich. Narazie jednak jest to tylko muzyka przyszłości.

Na tych linjach wyczerpałyby się głów-

ne postulaty rejonu bałtyckiego oraz plan rozbudowy linii na okres najbliższych lat kilku. Kolejność nawiązywania tych połączeń, konieczność ich w danej chwili względnie bezużyteczność wymaga już studjów specjalnych dokonywanych w biurach odnośnych towarzystw żeglugowych.

Rejon czarnomorski z punktu widzenia polskiego objąłby tylko jedną zasadniczą linię transoceaniczną, a w dalekiej przyszłości drugą, oraz dwie linie kabotażowe.

1) Linja na Daleki Wschód — Konstanca — Suez — Bombay — Colombo — Singapore. Linja ta zabierałaby bawełnę — 1710 tonn i jute — 11167 tonn z Indyj Brytyjskich, ryż w ilości przeszło 40000

tonn, nasiona oleiste 3500 tonn, herbatę — do 1500 tonn, i prawie 1000 tonn korzeni z Indyj Holenderskich, włókien egzotycznych do 4000 tonn w sumie przeszło 70000 tonn z Indyj, Japonji i Chin oraz 15000 tonn eksportu. Z ilości powyższych musiałby być jednak zrobiony wyjątek dla ryżu, który, ze względu na istniejącą luszczarnię w Gdyni, przychodzić winien do tego portu. Po odliczeniu jego ładunków, któreby szły na trampach luszczarni — statki linii regularnej przy obrocie comiesięcznym przewoziłyby za każdym razem ca 2500 tonn importu oraz do 1500 tonn eksportu.

2) Specjalna linja do Australji, dla

przywozu wełny, której obrót roczny wynosiłby ca 7000 tonn w imporcie i do 500 tonn eksportu.

3) Spośród linii kabotażowych rejonu bałtyckiego Polska zainteresowana jest w utrzymaniu dwóch z nich, a to — linji do Palestyny i Egiptu dla dowozu owoców i bawełny oraz wywozu polskich artykułów przemysłowych i drzewa.

4) Linji do portów sycylijskich również dla wywozu niektórych artykułów przemysłowych i drzewa, a przywozu owoców. Linje te mogłyby być prowadzone wspólnie z SMR.

Stanisław Mieczkowski.

## pod harcerską banderą

Tegoroczna akcja żeglarska harcerstwa była końcowym etapem trzyletniego planu Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich. Plan ten został wykonany w 100 procentach, a nawet — z pewną nadwyżką.

Harcerstwo jest dziś w posiadaniu 275-tonnowego szkunera, 10 jachtów przybrzeżnych jednego typu, łodzi żaglowo-motorowej o sile 85 H. P., ślizgacza, rozwijającego szybkość 90 km/godz., oraz licznego taboru śródlądowego. Szkolenie morskie harcerzy zakrojone było w roku bieżącym na szeroką skalę: przez Harcerski Ośrodek Morski przeszło około 400 harcerzy. Szkolenie odbywało się na taborze własnym harcerstwa w Ośrodku w Jastarni, oraz na jachtach Ośrodka Morskiego P. W. i W. F. w Gdyni, w zakresie stopni: żeglarza i żeglarza morskiego.

Trójturnusowy kurs morski w Jastarni posiadał własnych instruktorów-harcerzy, kurs gdyński szkolili oficerowie marynarki wojennej, oraz gen. M. Zaruski jako kapitan „Temidy I“.

Największy dorobek, chluba harcerstwa — szkuner „Harcerz“ nie wyruszył jeszcze w tym roku na dalsze wody, wobec konieczności remontu i częściowej przebudowy, natomiast odbywali harcerze zagraniczne wyprawy na jachtach Ośrodka Morskiego w Gdyni. „Temida I“, „Temida II“ i „Junak“ z harcerskimi załogami na pokładzie odwiedziły Kopenhagę w jednej podróży, a następnie „Temida I“, również z harcerską załogą, zawinęła do portów Sztokholmu i Rygi. Oprócz tego, harcerze gdyńskiej drużyny odwiedzili brzegi Szwecji na jachcie „Korsarz“, będącym własnością Jachtklubu gdańskiego. Nie na tem jednak kończy się zasięg harcerskiej bandery — gdzieś, daleko, opasuje nią świat dzielny harcerz gdyński W. Wagner, któremu dalszą podróż umożliwiła Główna Kwatera Harcerzy, przychodząc mu z pomocą finansową, na innych znowu wodach kontynuuje swą dalekomorską włość dr. Korabiewicz, a na wodach śródlądowych przejechali harcerze bagatelną ilość, tylko 1.000.000 kilometrów.

Tyle oto jest już za nami. A co jest przed nami, co niesie nam jutro? Przed harcerstwem jest nowy, trzyletni plan pracy żeglarskiej. Całkowite wywiązanie się z pierwszego planu pozwala przypuszczać, że i ten drugi zostanie spełniony.

Czeka nas w pierwszym rzędzie rozbudowa i pogłębienie akcji żeglarskiej śródlądowej, będącej dotychczas na drugim planie, wobec intensywnej akcji morskiej. W związku z tem konieczną jest budowa ośrodków żeglarskich śródlądowych, oraz powiększenie ilości punktów postoju na drogach rzecznych — co zresztą już częściowo jest wykonane i w dalszym ciągu w znacznie szerszym zakresie wykonywane będzie. Szkuner „Harcerz“ też niewątpliwie nie będzie ozdabiać portu w Gdyni, lecz wyruszy na dalekie wyprawy, w pierwszym zaś rzędzie powiezie polskich żeglarzy na Międzynarodowy Zlot Śkautów w Szwecji w roku przyszłym.



foto. k. polak a. z. m.

szkuner „harcerz“ przy moło a. z. m. w jastarni

W najbliższym czasie harcerstwo zamierza powiększyć jeszcze swój tabor morski, rozbudować i zaopatrzyć w warsztaty swój Ośrodek Morski w Gdyni, oraz rozważane są możliwości stworzenia takiego ośrodka w Rumunji nad morzem Czarnym, gdzie K. D. Ż. H. ma otrzymać teren.

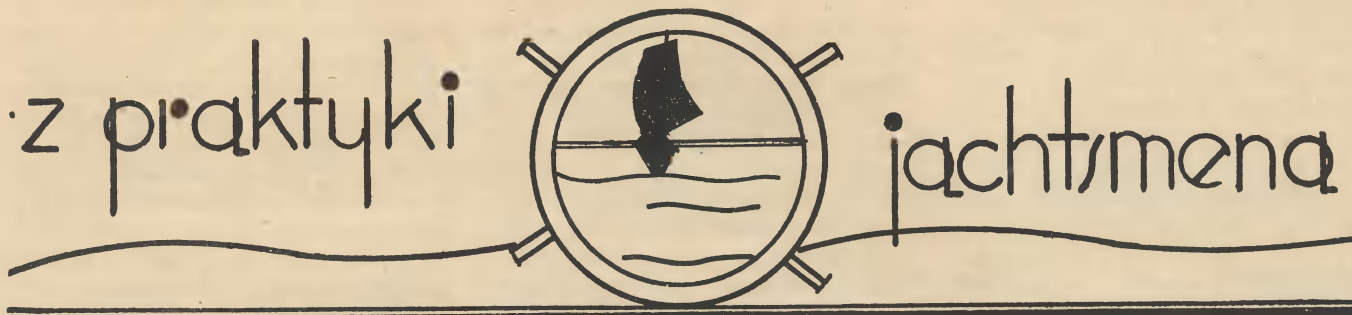
Na zakończenie tego pokłosia dotychczasowej akcji żeglarskiej harcerstwa podkreślić należy jeszcze jeden fakt: zgodną współpracę harcerstwa z innymi organizacjami, pracującymi na morzu. Obecna jest nam zawistna konkurencja — wspólna jest radość z odniesionych sukcesów.

Z szczerą radością i sentymentem patrzyli harcerze na podnoszenie żagli na „Swarożycu“ czy na „Szkwałe“ AZM-u, z entuzjazmem oznajmiali ukazanie się ich sylwetek na horyzoncie po powrocie z podróży — jak również Azetemiaczy z zachwytem patrzyli na malutkie nasze „Vingboty“, harcerujące śmiało na spienionych falach. „Liga Mokra“ w Jastarni karmiła nas wspólnie z jednego kotła, jeden wiatr wiał nam w żagle, a i teraz korzystamy z przyjaznej gościny na łamach „Szkwału“.

Może kogoś to dziwi — nas nie. Jednakowo miłujemy morze i pracę na morzu. To nas jednoczy i wzmacnia. Mamy wspólny cel, wspólne umiłowanie i wspólny, jak narkotyk oszalałający żywioł: M o r z e !!

Bronisław Miazgowski.

złóż ofiarę na fundusz kolonjalny. konto p. k. o. 1030



## kaprysy jachtów

Na zachowanie się statków ożaglowanych na wodzie wpływa mnóstwo komplikujących się wzajem i przytem subtelnych niezwykle czynników.

Złożoność zjawisk występujących przy żeglowaniu sprawia, że zróżniczkowanie statków pod względem właściwości nawigacyjnych jest niemal taksamo duże jak indywidualności u ludzi. Stąd też żeglarze statki swe odczuwają jako coś żywego, co posiada duszę i co może kapryścić.

Im większymi są wiedza, doświadczenie i intuicja żeglarska kierowców, tembardziej posłusznymi i uległymi stają się najbardziej nawet kapryśne statki. Bo kaprys to przecież nic innego jak tylko reakcja organizmu spowodowana niewłaściwością stosowanych doń metod.

Składające się na umiejętność żeglarską powyższe trzy czynniki mogą w dużej mierze wzajemnie się dopełniać. I tak np. doświadczenie do b. znacznych granic zastępowane być może wiedzą teoretyczną, a w każdym razie przyczynia się w walnie do skracania minimalnego okresu praktyki przy szkoleniu się w żeglarstwie. Posiada to szczególnie duże znaczenie dla nas, Polaków, a „Szkwałowców“ w szczególności. Pragnąc dojść w skróconym terminie i przytem masowo do zrównania się pod względem umiejętności żeglarskich z narodami o długoletniej tradycyji morskiej, musimy przedewszystkiem zwrócić uwagę na należyte opanowanie teoretycznych zasad żeglarstwa. Jest to dla nas tembardziej konieczne, że większość nas z morzem stykać się może tylko na bardzo krótkie okresy roku, daleko niedostateczne dla należytego przyswojenia umiejętności żeglarskich wyłącznie poprzez praktykę.

Niestety jednak, spełnienie warunku tego napotyka na poważne przeszkody, głównie z powodu braku odpowiednich materiałów książkowych. Większość bowiem podręczników żeglarskich, a jeśli chodzi o polskie, to wszystkie bez wyjątku, — przeznaczona jest przedewszystkiem dla żeglarzy stawiających w tym sporcie pierwsze kroki. Stąd też znajdujemy w nich tylko elementarne i bardzo obogólnione wyjaśnienia dotyczące zasad żeglarstwa, co oczywiście czyni je beużytecznymi dla tych wszystkich, którzy po pierwszym zetknięciu się z żaglem pragnęliby refleksyjnie swoje skonfrontować z podręcznikami i pójść w umiejętnościach swych naprzód. Kierując się temi względami postaram się artykułem niniejszym zapoczątkować w „Szkwałach“ stałe „żeglowanie po

papierze“, w tym celu zamieszczam niżej parę uwag dotyczących konfrontacji praktyki żeglarskiej z teorią.

Najciekawszym, z punktu dociekań teoretycznych, jest niewątpliwie żeglowanie w t. zw. bejdewind. Stąd też naukę teoretyczną rozpoczynamy zwykle od badania tego zagadnienia. Jeśli chodzi o podręczniki elementarne to podają one z tego zakresu jeden powszechnie znany schemat streszczający się m. w. do następującego.

Na wybrasowane „na ostro“ żagle na statku zwróconym pod kątem ostrym (około 45°) do wiatru — działa pod bardzo małym kątem wypadkowa siła wiatru zaczepiona w ośrodku ożaglowania wyrażona wektorem  $w$  (rys. 1a i 1b). Siła ta, rozkładając się, wywołuje na żaglach prostopadłe do ich powierzchni ciśnienie  $p$  podczas gdy druga jej składowa  $s$ , działającym w kierunku równoległym do powierzchni żagli (ześlizgująca się), pozostaje dla jachtu bez wpływu.

Ciśnienie  $p$  rozkłada się skolei na szkodliwą siłę  $p_d$  prostopadłą do kilu i wywołującą t. zw. „dryf“ i zgodną z kierunkiem jazdy (kilu) siłę  $p_c$  będącą właściwą siłą napędową. Ponieważ opór boczny jachtu jest w stosunku do oporu czołowego specjalnie duży, wywołwana składową siłą  $p_a$  szybkość boczna  $v_d$  będzie b. małą w stosunku do szybkości czołowej  $v_c$  wywołanej skądinąd mniejszą znacznie siłą napędową  $p_c$ . W rezultacie jacht porusza się będzie z pewną szybkością wypadkową  $v$  odchyloną o bardzo nieznaczny kąt  $\alpha$ , zwany kątem dryfu, od osi wzdłużnej statku (kilu).

Schemat podobny jest oczywiście tylko bardzo daleko posuniętem uproszczeniem, odbiegającym w szeregu punktach znacznie od faktycznego układu sił, przez co wartość jego przy posilkowaniu się w nauce żeglowania, zwłaszcza dla tych, którzy zaczynają już wprawiać się w samodzielne kierowanie jachtami, staje się bardzo wątpliwa. Adept żeglarstwa, żądający od jachtu ścisłego podporządkowania się powyższemu schematowi, napotyka na szereg niespodzianek, które określa zwykle jako kaprysy statku.

Nie wchodząc narazie w udowadnianie postaramy się jedynie wyszczególnić główne poprawki, jakie na podstawie ostatnich badań do schematu przytoczonego wprowadzać należy, aby stawał się on praktycznie zastosowalnym.

Otóż jeśli chodzi o wypadkową siłę parcia wiatru na żagle, to zaznaczyć wypada poprawki następujące:

1-o. Działa na żagle nie wiatr rzeczywisty, lecz tylko pozorny  $w_p$  (rys. 2), szybkość którego i kierunek powstają z sumowania się wektorów szybkości wiatru rzeczywistego  $w$  i szybkości własnej statku  $v$ .

2-o. Wypadkowa działania wiatru na żagle  $r$  nie będzie prostopadła do powierzchni żagli, ponieważ strugi powietrza ociekające żagiel wywoływać będą poza prostopadłem parciem także pewną siłę  $t$ , spowodowaną tarciem cząsteczek powietrza o żagle (rys. 3).

3-o. Wielkość wypadkowej  $r$  nie będzie pozostawała w tak prostym i stałym stosunku do siły parcia wiatru na płaszczyznę prostopadłą, jakby to ze schematu pierwszego (rys. 1) wynikało. Ponieważ żagiel nie jest płaszczyzną, lecz powierzchnią sferycznie wybrzuszoną, zastosowanie tu będą miały m. w. te same zjawiska, jakie w myśl aerodynamicznych badań stwierdzono przy powierzchniach nośnych samolotów. Naskutek wytwarzającej się, od podwierzchniej strony żagli, próżni — powstaje siła zasysania, stanowiąca — zależnie od kąta t. zw. natarcia, stosunku boków żagli, kształtu wybrzuszenia i wzajemnego położenia względem siebie poszczególnych żagli, — do 80% ogólnej wartości siły działania wiatru na żagle.

Na podkreślenie zasługuje tu zwłaszcza wpływ kąta natarcia. Ogólny wzór parcia wiatru na płaszczyznę przedstawia się:  $P = k \cdot F \cdot v^2 \cdot f(\alpha)$ , gdzie  $k$  jest współczynnikiem wynoszącym około 0,80;  $F$  — powierzchnia żagli w  $m^2$ ,  $v$  — szybkość wiatru (pozornego) w  $m/sek.$ ,  $\alpha$  — t. zw. kąt natarcia. Otóż  $f(\alpha)$  jest funkcją niezwykle złożoną, przebiegającą dla płaszczyzn kwadratowych m. w. według rys. 4. Jej max. zależnie od stosunków boków żagla i formy wybrzuszenia wypadać będzie przy kątach od 12° do 40°. (Im węższy będzie żagiel tem przy mniejszym kącie przypadac będzie max.).

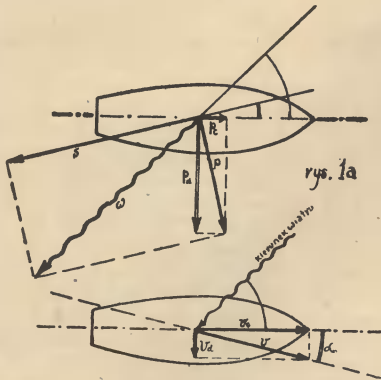
4-o. Punkt zaczepienia wypadkowej  $r$ , działania wiatru na żagle (rys. 3), nie będzie przypadac na środek t. zw. ożaglowania, lecz będzie przesunięty ku przodowi bardziej lub mniej zależnie od kąta natarcia, stosunku boków żagla i wybrzuszenia. Naogół ze zmniejszaniem się kąta natarcia punkt ten przesuwa się ku przodowi przy małych kątach natarcia i dla dobrze skrojonych żagli m. w. 1/3 odległości od swej przedniej krawędzi.

Pozatem jeśli chodzi o układ sił działających na nadwodną część statku, to uwzględnić jeszcze należy opory czołowe zarówno samego kadłuba jak i omasztowania i olinowania, a także zmiany w tym

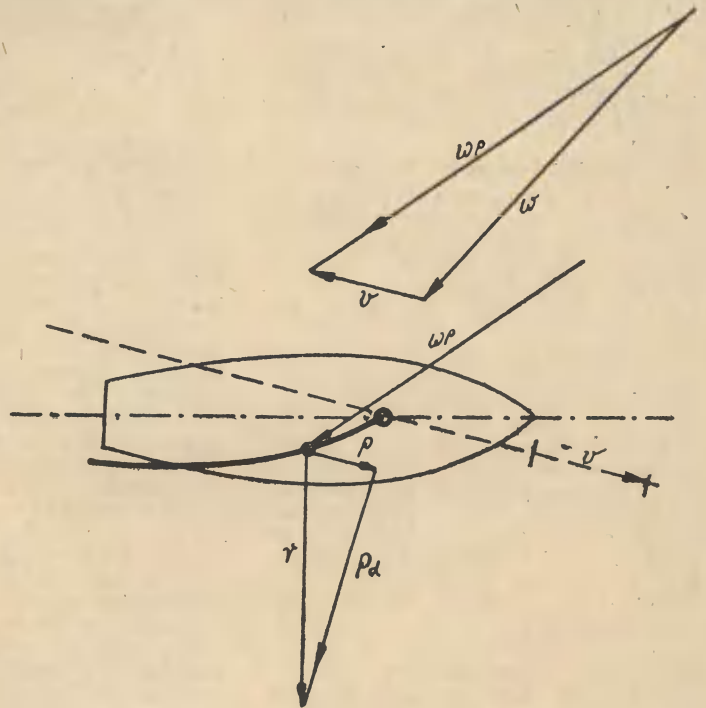
układzie spowodowane przechyłem kadłuba. (Redukcja sił napędowych, boczne wychylenie się środka ożaglowania od płaszczyzny dżamtralnej statku).

Jak widzimy z powyższego obraz sił

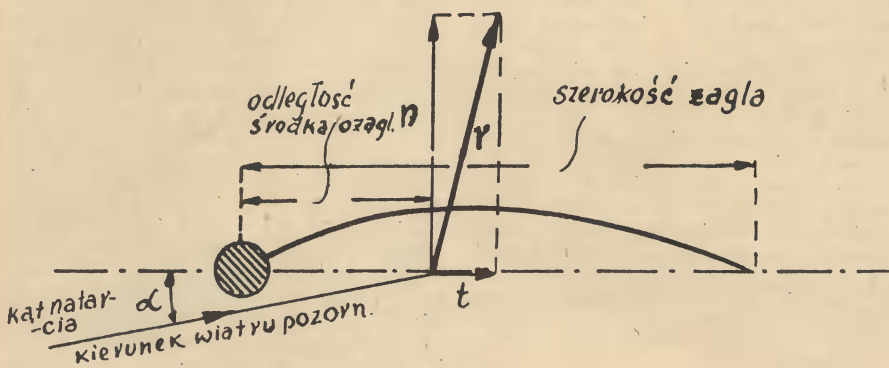
działających na nadwodną część kadłuba jest wielce złożony i ściśle teoretyczne określenie praktycznych wartości, jak to: najkorzystniejszego kąta natarcia dla poszczególnych kursów względem wiatru,



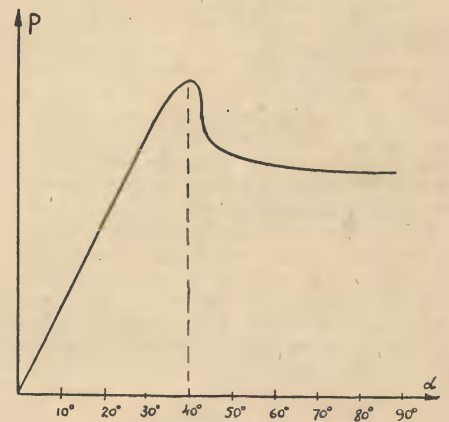
rys. 1b



rys. 2



rys. 3



rys. 4

najkorzystniejszego, dyktowanego układem sił w nadwodnej części statku, kąta dla krzyżowań i t. p. jest niezwykle trudne. Pomimo to jednak uświadamianie, chociażby nawet pobieżne, wszystkich powyższych zależności, jest w praktyce żeglarskiej b. ważne, a nawet konieczne. Przeważnie jest wielce szczegółowe zanalizowanie przez każdego żeglarza wszystkich wskazanych powyżej zależności, ku czemu wcale przyczynić się może stałe wypowiedzanie się żeglarzy na te tematy na łamach pism.

Pozostawiając narazie powyższe kwestje zajmijmy się skolei nieco bliżej specjalnym zagadnieniem jakim jest wybór właściwego kąta t. zw. „wyostrzenia” statku do wiatru przy krzyżowaniach, gdzie obok układu sił, spowodowanych pracą nad-

wodnej części kadłuba, pod uwagę brać także musimy podwodne warunki ruchu kadłuba.

Wracając do schematu wyjściowego (rys. 1) przyjmujemy, że żaglowiec, pozostający pod działaniem sił:  $p_c$  — napędowej i  $p_d$  — dryfującej, porusza się z szybkością wypadkową  $v$  pod kątem dryfu  $\alpha$  do kila, warunkowanym stosunkiem do siebie szybkości bocznej i czołowej wg. zależno-

ści:  $\operatorname{tg} \alpha = \frac{v_d}{v_c}$ . Szybkości zaś składowe za-

leżne są skolei od stosunku do siebie sił (lub oporów), działających w tychże kierunkach (ponieważ panuje stan równowagi, opory: boczny i czołowy są odpowiednio równe siłom  $p_d$  i  $p_c$ ) oraz od stosunku

zachodzącego pomiędzy szybkościami w poszczególnych kierunkach, a odpowiednim doń oporami (= siłami), (kwestja kształtu).

Gdybyśmy założyli, że wywołwane ruchem kadłuba opory: boczny i czołowy (opory są równe siłom, stosunek pomiędzy nimi jest dla poszczególnych kursów względem wiatru i przy najkorzystniejszym ustawieniu żagli m. w. stały) pozostawały w jednakowym stosunku do odpowiednich szybkości, to wówczas stwierdzić musielibyśmy, że najkorzystniejszy kąt „ostrości” dla krzyżowań pozostawałby dla każdego jachtu stałym, t. j. niezależnym od siły wiatru względnie szybkości. Tymczasem praktyka wykazała, że wybór najkorzystniejszego dla krzyżowań kąta „wyostrze-

nia się“ zależy w dużej mierze od siły wiatru, stanu sfalowania powierzchni wody i wreszcie od innych jeszcze, niewymienionych tu właściwości kadłubów.

Im silniejszy jest wiatr i im gładszą jest powierzchnia wody, tem naogół większą można obierać „ostrość“.

O słuszności zasady tej przekonujemy się najlepiej obserwując zachowanie się jachtów, zwłaszcza dużych, przy schodzeniu „w bejdwind“ z kotwicy, t. j. przy ich rozruchu.

Powszechnie znanym jest objaw, że jacht zanim ruszy, niejako namyśla się, dryfując przytem i odpadając dziobem od wiatru niemilosierdzie. Dopiero po pewnym okresie „namysłu“ poczyna wracać do swoich normalnych właściwości; dając się zarówno dostatecznie wychylić i wyostrzyć.

Zachowanie się podobne spowodowane jest w dużej mierze bezwładnością jachtu. Zbadajmy kolejno elementy tego zjawiska. Otóż na pozostający w stanie spoczynku jacht działać poczyna siła  $p$  (rys. 5a), wypadkowa parcia wiatru na żagle, nadająca jachtowi pewne przyśpieszenie w kierunku działania tej siły. Gdyby kadłub był wolny od oporu wody poruszałby się ruchem jednostajnie przyspieszonym. Ponieważ jednak ruch wywołuje opory (siły hamujące go), rosnące m. w. z drugą potęgą szybkości, przeto przyrosty szybkości będą odpowiednio małe, aż do  $O$ , t. j. do momentu zrównoważenia się oporów z siłami napędowymi; równocześnie z tym kierunkiem ruchu uzależniony zostaje także i od stosunku do siebie oporów z poszczególnych kierunków.

Jeśli, jak zaznaczyliśmy przedtem, jacht będzie na początku wykazywał większy dryf niż potem, t. j., że rozruch jego następować będzie po linii krzywej (rys. 5a i 5b), przeto wniosek stąd jasny, że ze wzrostem szybkości wypadkowej  $v$  jachtu zachodzą będą niejednakowe zmiany w stosunku do siebie szybkości i oporów w ruchu czołowym i bocznym, co w rezultacie powoduje zmianę kąta  $\alpha$  — czyli zmianę kierunku ruchu jachtu. W rys. 5a i b poglądowo ujęte zostało to zagadnienie. Widać z nich, że przyrosty oporu bocznego (w stosunku do przyrostów szybkości) są do pewnej granicy większe, niż także przyrosty w oporze czołowym. Z momen-

tem zaś osiągnięcia owej granicznej szybkości stosunek pomiędzy przyrostami oporów i odpowiednich szybkości m. w. wyrównuje się i jacht poczyna poruszać się pod pewnym stałym kątem dryfu  $\alpha$  czyli po linii prostej.

Zjawisko to pozostaje dotąd niemal zupełnie teoretycznie niezbadane i pominięte. W licznych przejranych przeze mnie teoriach żeglowania znajdowałem na ten temat zaledwie krótkie wzmianki.

Wyjaśnienie przyczyn zjawiska tego daje nam, w pewnej mierze, teoria oporu (oczywiście tylko czołowego) u statków.

Otóż przy badaniach oporu stawianego przez wodę ruchowi statków rozróżnia się kilka rodzajów oporów zależnie od zjawisk, którymi są wywoływane. I tak opór całkowity składa się z: a) oporu tarcia, wywołwanego tarciami cząsteczek wody o powierzchnię zanurzonej części kadłuba, b) oporu kształtu, na który składają się: 1) opór czołowy, wywołwany pracą idącą na rozsuwanie cząsteczek wodnych przez przednią część kadłuba i powrotne zbieganie się ich po przejściu kadłuba, 2) opór wywołwany tworzeniem się fal wodnych, 3) opór wywołwany tworzeniem się wirów wodnych. Jeśli chodzi o opór tarcia, który jest naogół dominującym składnikiem oporu całkowitego, to jest on: a) wprost proporcjonalny do zanurzonej powierzchni kadłuba, b) w przybliżeniu wprost proporcjonalny do kwadratu szybkości (dokładnie do potęgi 1,83) i c) wprost proporcjonalny do współczynnika tarcia, który zmienia się z chropowatością kadłuba. Ponieważ opór ten jest wprost proporcjonalny do powierzchni podwodnej części statku, przeto najmniejszym on jest dla statków zbliżonych najbardziej do kulistego kształtu podwodnej części i wzrastać będzie ze wzrostem długości statku (tem większy im większą będzie powierzchnia podwodnej części kadłuba).

Odwrotnie natomiast rzecz się ma z oporem kształtu, który naogół maleje ze wzrostem wysmukłości statku, t. j. wzrostem długości, a maleniem szerokości. Jeśli natomiast chodzi o składową oporu kształtu o opór t. zw. falowy (powstający dzięki tworzeniu się fal towarzyszących ruchowi po powierzchni) to zaznaczyć należy, że

rośnie on m. w. wprost proporcjonalnie do 4-ej potęgi szybkości, a przeto i cały opór kształtu wzrasta z wyższą potęgą szybkości niż opór tarcia. Powyższymi ogólnymi zasadami oporu (czołowego) u statków można w pewnej mierze wyjaśnić zanotowane przez nas wyżej zjawisko zależności dryfu od szybkości jachtu.

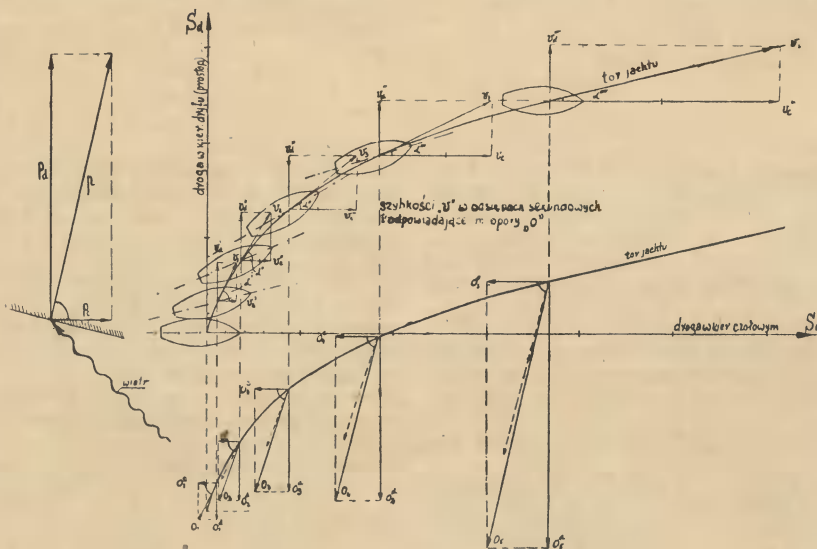
W początku rozruchu jachtu mamy do czynienia z szybkościami tak nieznacznymi, że dla nich opór całkowity składać się będzie niemal wyłącznie (około 90%) z oporu tarcia. Czyli, że kwestię różnicy w kształtach jachtu dla ruchów bocznego i czołowego nie będą niemal zupełnie wchodziły w rachubę. Ponieważ zaś opory tarcia będą dla obu interesujących nas kierunków ruchu prawie jednakowe (opór tarcia proporcjonalny jest do zanurzonej powierzchni kadłuba), przeto ruch jachtu odbywać się będzie m. w. w kierunku zgodnym z działaniem siły wypadkowej  $p$  (rys. 5a). Ze wzrostem szybkości wzrastać jednak będą opory, zwłaszcza zaś opór kształtu, którego udział w oporze całkowitym stawać się będzie coraz większym. (Opór kształtu wzrasta z wyższą potęgą szybkości niż opór tarcia). Ponieważ zaś kształt jachtu jest bardziej dostosowany do ruchu w kierunku czołowym niż bocznym (mniejsze wywołuje opory czołowe niż boczne), przeto przyrosty oporu bocznego w stosunku do przyrostu szybkości w tymże kierunku będą większe, niż taki sam stosunek dla ruchu czołowego. Rezultatem tego będzie stopniowa zmiana kierunku ruchu na coraz bardziej przedni (malenie kąta dryfu  $\alpha$ ).

Podobnie jak z rozruchem jachtu rzecz się będzie miała również i w jeździe, przy zmianach szybkości, warunkowanych zmianami siły wiatru wzgl. sfalowania wody.

Przy wzroście siły działania wiatru na żagle (a jednakowym stanie wody) znacznie mniejszego potrzeba przyrostu szybkości bocznej dla zrównoważenia siły pomiędzy żaistniałym wówczas przyrostem siły dryfującej, a oporem bocznym, niż to samo dla kierunku przedniego. Stąd też ze wzrostem szybkości jazdy kąt dryfu będzie coraz bardziej mały. Przy pewnych szybkościach dryf staje się tak małym, że praktycznie nie wywiera wpływu. Gdy jednak szybkości poczynają spadać, co wywołane może być zarówno zmaleniem siły wiatru, jak i zwiększeniem się falowania, to towarzyszyć temu poczynają b. silne i coraz silniejsze przyrosty dryfu.

Oczywiście, że do przebiegu tego dochodzą pozatem zjawiska podobne do tych, jakie zanotowaliśmy przy wnikaniu w pracę żagli, t. j. powstawanie od podwieszanej strony kadłuba sił zasysających, zależnych od kąta natarcia stosunku boków profilu boczno kadłuba (oporowa powierzchnia kila lub miecza) i t. p. Wpływ ich jednak, zwłaszcza na pierwszy okres rozruchu jachtu będzie stosunkowo mały, a przeto nie będą one naruszały przytoczonej wyżej zasady.

Jeśli chodzi o wyciągnięcie wniosków praktycznych, to przedewszystkiem stwierdzić wypada, że zagadnienie obioru najkorzystniejszego kąta wyostrenia się przy krzyżowaniach rozpada się na dwa zasadnicze wypadki: 1) gdy będziemy mieli do czynienia z szybkościami leżącymi powyżej granicznej wartości, od której zaczyna się m. w. stały stosunek oporów bocznego i czołowego. Wówczas najkorzystniejszy kąt wyostrenia się zależeć będzie przeważnie od rodzaju, jakości i ustawienia żagli;



rys. 5a

2) gdy szybkości będą małe, leżące w obrębie krzywej rozruchowej. Wówczas oczywiście decydującą rolę odgrywa właściwe zwiększenie kąta wyostrenia się, a potem dopiero w rachubę wchodzi rola właściwego ustawienia żagli.

Na to, że jacht nie jest w stanie osiągnąć określonej przez nas szybkości granicznej, wpływać w równej mierze może niedostateczna szybkość wiatru, jak też przy bardzo silnych wiatrach zbyt duża fala i równocześnie za mała, dla pokonania dodatkowego oporu falowego, powierzchnia żagli.

Czyli, że przy słabych wiatrach, względnie dużym sfalowaniu, korzystniej jest nieco odpaść od normalnej „ostrości“ i zyskać na szybkości czołowej, niż tłamsić się w ostrym bejdewindzie i tracić na bardzo wówczas dużym dryfie.

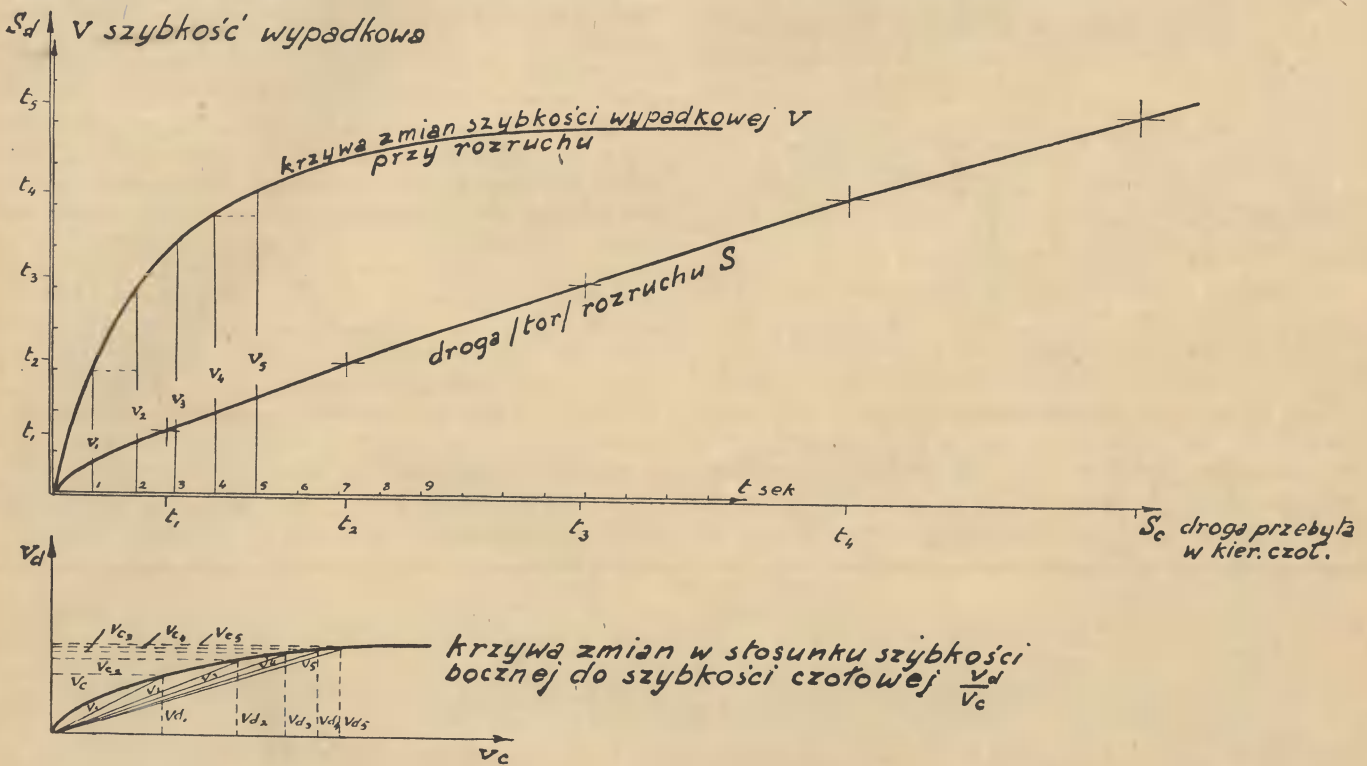
Aby ze zjawiska zaobserwowanego przy rozruchu jachtów wyciągnąć można było wszystkie wnioski natury praktycznej, należy uwzględnić tu także zmiany zachodzące we wzajemnym rozmieszczeniu środków: ożaglowania i oporu bocznego (punktów zaczeplenia siły parcia wiatru na żagle i siły oporu wody na kadłub). Jak wiemy środek oporu bocznego, znajdujący się przy stanie spoczynku w środku profilu bocznego zanurzonej części kadłuba i położony zwykle u jachtów w odległości od 0,07—0,11 długości jachtu ku tyłowi od środka ożaglowania. Punkt ten przesuwają się ze wzrostem szybkości ku przodowi statku. Dzięki temu jacht początkowo odwietrzny (przy małych szybkościach), staje się przy pewnej szybkości zrównoważonym, a potem dopiero nawietrzny.

Czyli, że przy rozruchu, podanym na rys. 5a, obok łuku zakreślonego przez jacht wskutek malenia kąta dryfu, będziemy obserwowali także ewolucję właściwości jachtu od odwietrzności do nawietrzności.

Wartość praktyczna uwzględniania tej okoliczności jest specjalnie duża. Jeżeli ktoś odchodząc jachtem z kotwicy, znajduje się w ciasnym miejscu i dzięki temu

musi możliwie najprędzej wpaść w ostry bejdewind, to wówczas uwaga jego zwrócona być musi przedewszystkiem na to aby możliwie na najkrótszej drodze uzyskać dostateczną szybkość — co zyskuje się najskuteczniej przez sztuczne przyspieszenie procesu odpadania jachtu od wiatru. Jeśli zaś sternik w obawie przed dryfem nie pozwoli jachtowi zatoczyć naturalnego łuku, odwrotnie, będzie usiłował trzymać jacht sterem odrazu „na ostro“ i przez to będzie hamował rozruch, to spotka się zwykle z t. zw. kaprysem ze strony jachtu, w rezultacie czego ogólne zdryfowanie jachtu będzie znacznie większe, a łuk, po którym jacht odbędzie swój rozruch, będzie łagodniejszy i dłuższy, co może przyczynić się, że nie wyjdzie „na czysto“ z ciasnego miejsca zakotwiczenia.

To samo identycznie odnosi się do lawirowania w miejscach wąskich, gdy przez zbytne wyostrenie się i niedostateczną do sfalowania ilość żagli, posiada się za małą szybkość czołową, a za duży dryf, co w



rys. 5b

rezultacie uniemożliwia sprawne wykonywanie zwrotów.

Na zakończenie skreślić także wypada słów parę o wpływie fal na opór czołowy jachtu w jeździe w bejdewind. Otóż na wielkość oporu tego decydujący wpływ posiada kształt jachtu w podwodnej a nawet nadwodnej części. Stąd niezależnie od właściwości jachtu do rozwijania szybkości i ostrości na spokojnej wodzie — posiadają one odmienne właściwości do tak zw. przebijania się przez fale (pod fale).

Im bardziej smukły będzie jacht, tem naogół mniejszy wpływ hamujący wywierają nań będą fale. Dla byłych uczestników obozów A.Z.M. w Jastarni jaskrawy pod tym względem przykład stanowi porównanie właściwości jachtów „Swarożyc“ i „Poświst“. Podczas gdy na spokojnej wodzie w jeździe w bejdewind „Swarożyc“ posiadał, jako jacht większy, normalną przewa-

gę nad „Poświstem“ w szybkości, a co za tem idzie i w „ostrości“, to przy fali sytuacja odwracała się zwykle na korzyść „Pośwista“, jako smuklejszego w kształtach. Gdy jednak zmieniano kierunek jazdy z bejdewindu na pełnowiatrowy, to „Swarożyc“, niezależnie od sfalowania, odzyskiwał zpowrotem swą przewagę nad „Poświstem“. Przypomnę tu jeszcze sytuacje zachodzące niejednokrotnie na kipieli przed portem gdyńskim. Przez kipieli tę „Poświst“ przechodził zawsze i z łatwością, natomiast „Swarożyc“, o ile posiadał bejdewind lub za słaby wiatr, włócił się w tem miejscu godzinami.

Właściwość ta wyjaśnia nam również to, że jole w jeździe na fali stają się niemal bezużytecznymi. Jola, jako bardziej od jachtu krótka i szeroka, spotyka się ze znacznie większym oporem fal i przez to traci nieraz absolutnie zdolność do żglo-

wania w bejdewind. W związku z zjawiskami zachodzącymi przy rozruchu pozostaje także zasada regatowa, w myśl której nie wolno startu wyczekiwać leżąc w dryfie, a trzeba możliwie największymi szybkościami ósemkować przy mecie startowej.

Na zakończenie swych wywodów pragnę łącznie z czytelnikami stwierdzić, że o ile łatwo i prosto przyswajają się początkowe umiejętności żeglarskie, o tyle dalszy postęp pod tym względem nie jest rzeczą tak prostą jakby to się z pozorów wydawało i przeto krótkie okresy praktyki żeglarskiej należy skrzętnie wykorzystywać, a zdobywcze, osiągnięcie w praktyce, umiejętność konfrontować w ciągu zimy z wiadomościami teoretycznymi, w które należy przecież się zagłębić.

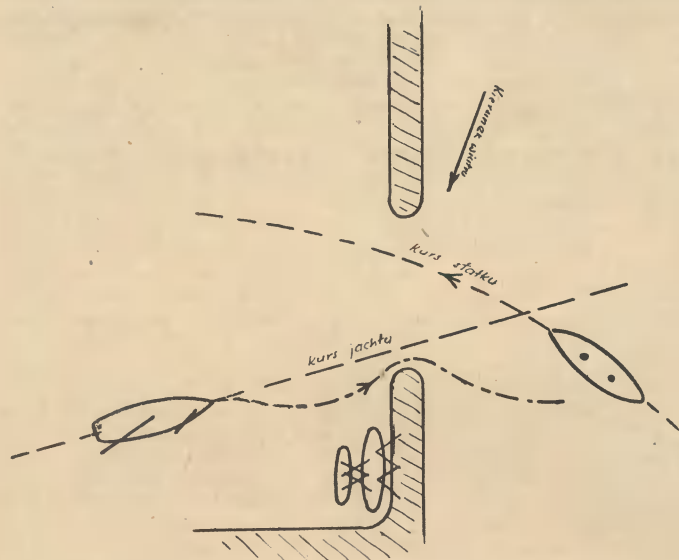
Olgiert Jabłoński.

Gdańsk, w listopadzie 1934 r.

# rozwiązania zadań żeglarskich

Nr. 1. Gdy spowodu fali nie udaje się dokonać zwrotu przez sztąg przednim biegiem należy dla zwrotu wykorzystać bieg tylny, co w danym wypadku jest tembardziej łatwo, że jacht jest dwumasztowy.

Przebieg manewru będzie wówczas następujący: z chwilą gdy jacht dochodząc do linii wiatru straci szybkość przednią, należy wypchnąć bezan żagiel na nawietrzną, przekładając równocześnie ster na burtę zawietrzną (przeciwną do bezania) i luzując szkoty od żagli przednich.



Jacht otrzyma wówczas bieg tylny po łuku w kierunku pióra sterowego. W ten sposób jacht znajdzie się w pewnej chwili dokładnie w linii wiatru, a następnie odpadnie na hals przeciwny. Odpadaniu pomóc jeszcze można przez wyniesienie na stronę przeciwną do bezania fok, zwykle jednak bywa to zby-

teczne. Po przejściu jachtu na pożądany przeciwny hals należy normalnie wybrać szkoty i wrócić w ten sposób do biegu przedniego, ster oczywiście również wyrównać.

Nr. 2. Przy krańcowym „wyostrzeniu się” następuje duży spadek szybkości czołowej, a wzrost dryfu, co bynajmniej nie sprzyja osiąganiu długich halsów, a tembardziej szybkemu podnoszeniu się na wiatr.

Pozatem krańcowe „wyostrzenie” obniża znacznie gotowość statku do manewrów. Może przeto zająć wypadek, że jacht nie wykona któregoś ze zwrotów przez sztąg i wówczas grozi mu utknięcie na mieliźnie, lub w razie mijania się z innym statkiem—zderzenie.

Jak widać z powyższego sternik jachtu Nr. 2 wykazuje więcej znajomości rzeczy. Trzyma się on przede wszystkim zasady: „im ciaśniejsze przejście, tem większą należy utrzymać zdolność manewrową (szybkość)”, która gwarantuje mu bezpieczeństwo. Przez stosowanie zaś techniki specjalnej zwrotów, polegającej na wykorzystywaniu bezwładności jachtu dla podnoszenia się podczas zwrotów na wiatr — nadrabia dostatecznie traconą na płaskim halsie wysokość.

Nr. 3. Jeśli mimo zbyt dużej fali, jacht posiada dużą stosunkowo bezwładność, to można po uprzednim rozpędzeniu jachtu przez „odpadnięcie” od wiatru przeprowadzić jacht na dość znacznej długości dokładnie „pod wiatr” (w łopocie) i następnie wrócić na hals stary. W ten sposób odbywa się t. zw. „przeskok”, umożliwiający ominięcie bez zmiany halsu krótkiej przeszkody znajdującej się na kursie bejdedwindowym. W danym wypadku istnieją wszelkie warunki ku zastosowaniu tego manewru, aczkolwiek w rysunku do zadania podano jednak nieco za małą na to odległość jachtu od falochronu.

Pozatem mogą być oczywiście jeszcze inne, jak np. gwałtowne wykręcenie jachtu dziobem do wiatru z równoczesnym hamowaniem żaglami. Jacht wówczas pozostanie przez czas dłuższy w miejscu gdzie go zastał gwizdek, a zatem przeczeka minięcie go przez parowiec.



vingboty w szyku torowym

foto f. cywiński k. d. h.





# literatura i marynistyka

pod redakcją zbigiewa jasińskiego

**josé maria de heredia**

## ***les conquérants***

*Jak wyląg białozorów z pustej gniazd kostnicy,  
Wyniosłej swojej nędzy nie chcąc znosić dalej,  
Ruszała z Palos wodze, włóczędzy zuchwali,  
Pijani marzeniami, bohaterscy, dzicy!*

*Szli na zdobycz bajecznej złotych rud skarbnicy,  
Która w dalekich żupach Sipang-ho się pali,  
A wiatry perjodyczne pchały ich po fali  
Ku Zachodniego morza tajemnej granicy.*

*Co wieczór, pełnym wiary w jutro walk epiczne  
Zwrotnikowego morza tonie fosforyczne  
Stroiły sny w czarowne, złociste miraż;*

*Albo znów — pochylonych na karawel przodzie  
Olsniewały na niebios nieznanych obwodzie  
Wstające z Oceanu gwiazd nieznanych straż.*

**albert giraud**

## ***à camille lemonnier***

*Twa sława jak te wielkie zda mi się okręty,  
Które dumnych zdobywców magnetyczne tchnienie  
Gnało na Atlantyków dziewicze bezdenie,  
Ku wyspom złotym z baśni, w oddali zakłętej.*

*Wychodzono pod żagle, kiedy firmamenty,  
Spłomienione w zachodów prorocze czerwienie,  
Hojnie zlewają bogactw mitycznych olśnienie  
Wgłąb piersi marynarza dumnym szałem wzdętej.*

*A ludzie, którzy w porcie wylegli na brzegi,  
Patrzyli, jak przeżyły się masztów szeregi,  
Niby senne widziadła, w horyzonty lśniące;*

*I w ich ciemnych mózgowiach, u schyłku żywota,  
Wybyskała wciąż jeszcze czarodziejska, złota  
Wizja czarnych korabi, co wpłynęły w słońce.*

(przekład z franc. Miriama)

## o miejsce dla polskiej poezji marynistycznej

W powodzi raz po raz ukazujących się dzieł beletrystycznych czy tomików poezji, mimo kryzysu wydawniczego mnożących się z dnia na dzień, jakże rzadko da się zauważyć książkę lub choćby drobniejszy utwór, w którym autor dał wyraz swemu zainteresowaniu morzem.

Odnosi się to zwłaszcza do naszej poezji marynistycznej, proza bowiem marynistyczna ma już w Polsce swych, mniej-więcej znanych i uznanych, przedstawicieli, których twórczość szeroko walkowana jest przez wszystkie niemal dzienniki i czasopisma „raz około Wielkiejnocy”, ściślej zaś: „raz około Święta Morza”. Po tym okresie hossy na literatów-marynistów nastaje kompletna cisza morska w naszym piśmiennictwie — aż do następnego spływu kajakowców. Proza czy poezja marynistyczna przestaje być aktualna, przestaje być modna, utwory zaś kilku nielicznych naszych marynistów muszą odleżeć się w redakcyjnych biurkach do następnego sezonu plażowania, już bowiem w jesieni jest na nie „za zimno”, jak to (trafnie, jeśli chodzi o temperaturę uczuć na rynku czytelnictwym, a cynicznie, jeśli o propagowanie rodzimej twórczości marynistycznej) określił pewien redaktor, stojący na czele najstarszego ponoć w Polsce tygodnika.

Niska temperatura uczuć czytelników? Któż jednak jest tu winien, jeśli nie ci, których ręce przesiewają każdy wiersz z morza, tylko dlatego, że w „jesieni za zimno”? Publiczność nie chce utworów „niesezonowych”, bo jest do nich nieprzyzwyczajona, niech jednak częściej spotyka się z nimi, a zasmakuje w nich napewno. Lekceważymy własną literaturę marynistyczną, bo jeszcze nie nauczyliśmy się szanować własnego morza, jeszcze nie wszyscy uwierzyliśmy, że zawaładnaliśmy niem naprawdę.

Jakże inaczej dzieje się, gdy chodzi o przekłady z dzieł obcych! Narkotyzujemy się dusznym czarem Arturą Rimbaud („Statek pijany”), chłoniemy rzeźkość strof Maxa Waller („Na morzu”), jak martwa fala kołysze nas Anatole le Braz („Koły-sanka”), tłumimy w sobie lzy, gorzkie jak morze, wraz z Tristane Corbière („Kres”, „List z Meksyku”), tęsknimy dumnie do sławy w zwycięskim rytmie José Maria de Heredia („Zdobycy”), by wpłynąć w słońce wizją czarnych korabi Alberta Giraud („Do Kamila Lemonnier”). To kilka zaledwie przytoczonych wierszy, które, spośród sporej ilości przekładów marynistycznych, umie na pamięć prawie każdy amator poezji.

Własny dorobek marynistyczny lekceważymy, bo go nie zna-

my. Niech ktoś nieogłędny ma nieszczęście poruszyć ten temat w towarzystwie (nb. inteligentnym), a natychmiast znajdzie się dziesięciu wtajemniczonych, na wyścigi licytujących się tylko dwoma nazwiskami: „Żeromski! Żaruski!“ Ten ostatni jest, obok Żeromskiego, nieodzownym rekwizytem znajomości rodzimej marynistyki, mimo, iż na twórczości Żaruskiego nasza poezja marynistyczna ani nie skończyła się, ani nie zaczęła; zaczęła się albo wcześniej, albo później, już po ukazaniu się „Sonetów morskich“ tego autora.

Istnieje bowiem spora garstka poetów-marynistów, których utwory szerszemu ogółowi są nieznanne. Stanisław Czernik, w artykule „Pieśń o Morzu naszym“, drukowanym w „I. K. C.“ z dnia 26.VI.1933 r. („raz około Święta Morza“), cytuje szereg nazwisk: „Rajmund Bergel (autor „Sonetów pomorskich“ i „Legend polskiego morza“) i najbardziej chyba znający morze Marjusz Żaruski, Edward Ligocki i Kornel Makuszyński, ś. p. Eugenjusz Korwin-Małaczewski i ś. p. Zdzisław Dębicki, Jalu-Kurek i J. Aleksander Galuszka, Marja Czerkawska („Sieci na wietrze“) i Antoni Madej („Pieśń o Bałtyku“), wreszcie najmłodszy — (...), Wiesław Górecki, Marjan Turwid i Tadeusz Demczyk. Nie sposób wyliczyć wszystkich — legjon!“

Iluż znaleźlibyśmy ludzi, którzy, jeśli nawet słyszeli przytoczone nazwiska — znają także utwory tych autorów o morzu?!...

Nie wiemy jednak ignorantów. W tej części naszej poezji marynistycznej, która została już opublikowana i dotarła do szerszego ogółu — przeważnie mało spotyka się wierszy *par excellence* morskich. Reszta ze stanowiska marynistyki przedstawia się nieciekawie, morze stanowi tam tylko tło, równie dobre jak biały żagiel do sfotografowania opalanej buzi; ta część poezji właściwie niewiele różni się od poezji „ładowej“. A. M. Świnarski, wypowiadając się na ten temat na łamach (nieistniejącego już) poznańskiego „Dwutygodnika Literackiego“ z dnia 15.II.1932 r., zauważył, że: „W antologii Dra Władysława Pniewskiego „Morze polskie i Pomorze w pieśni“ (Gdańsk 1931) najskromniej przedstawia się część szósta, poświęcona żegludze i marynarce; z dziesięciu przytoczonych autorów (zapewne: „utworów“ — przyp. Zb. J.) zasługują na uwagę zaledwie dwa: pieśń ludowa i kapi-

## a. szczęśny

### żegluga

W domach zamkniętych szczelnie, gdy południa spieka  
Przytula do nieruchomych drzew cienie po drogach  
I oddechem gorącym spija wodę w progach,  
Która z polanych sieni leniwie wycieka;

W domach zamkniętych szczelnie pod sieni stropami,  
Ładowne kurzem, brudem i tynku okruczem,  
Stoczone przez robactwo i sztywne bezruchem,  
— Okrety wiszą z flagą krwawą i działami.

Snów korsarze umarli tak dawno w popiele,  
I powieść o nich — z cedru zwietrzała szkatulka:  
W suficie statkom starym powbijano kółka,  
Aby wisiały — gratów chwalebnych modele.

I oto w skwar południa, bezcennie daleka,  
Czyż komu się przypomni mórz nieznaną drogą?...  
— Gdy słońce tak powoli spija wodę w progach,  
Która z polanych sieni leniwie wycieka.

## nareszcie nagroda dla pisarza marynisty!

Prof. Szarecki, ojciec przedwcześnie zmarłego ś. p. Jerzego Szareckiego (b. ucznia Szkoły Morskiej, autora książki „Czapka Topielca“ i szeregu opowiadań marynistycznych), złożył do dyspozycji Związku Literatów i Dziennikarzy w Warszawie pewien fundusz, który stanie się fundamentem dorocznej „nagrody im. ś. p. J. Szareckiego dla pisarza-marynisty“.

Jak donosił „Pion“, tegoroczna nagroda, w wysokości 2000 zł., miała być przyznana już w jesieni b. r., — wskutek jednak ciszy należy sądzić, iż termin ten został przesunięty conajmniej do wiosny przyszłego roku...

talny wiersz Kazimierza Wierzyńskiego. Nasza poezja morska jest jakaś nadbrzeżna, kręci się dokoła portu i krajobrazu pomorskiego“

Utwory prawdziwie morskie giną niepoznane. W ciągu kilkuletniej mej służby na morzu, miałem sposobność spotkać się z setką chyba marynistycznych utworów, nigdzie niedrukowanych, luźno wędrujących z ręki do ręki, z pokładu na pokład. Wspominam tu tylko takie, które na rzetelne zajęcie się nimi zasługiwały naprawdę. Jeśli udawało mi się odszukać jednego z autorów wierszy, wówczas słyszałem stereotypową odpowiedź: „Owszem, wysyłałem do pism, ale odmawiali lub wogóle zbyli milczeniem“.

Tak, wysiłki poetów-marynistów krępowane są nieprzejednanym stanowiskiem lwiej części redakcyj. Wydawcę tomika poezji znaleźć dziś bardzo trudno, samemu wydać jeszcze trudniej, jedyna zaś i nb. najbardziej racjonalna droga do publikowania utworów marynistycznych — czasopisma — zamknięta, gdyż... w trzech czwartych roku jest — „za zimno“, w lecie zaś naczelny redaktor, osobiście w tych sprawach decydujący, wyjechał... nad morze.

Zb. J.

## a. szczęśny

### zwierciadła

Zwierciadła starych mowa, z żalu zzieleniałych  
Po złotej twarzy słońca, które w nie spojrzalo —  
Szepce mi cichą baśń o fregat żaglach białych,  
O pożegnalnych strzałach przed żegluga śmiałą, —

Szepce mi o orkanów przeszłych zgasłej grozie,  
O buntach w czasie ciszy, na morza lustrze gładkiem,  
O ryku głodnych załóg, kierujących statkiem,  
Kiedy sternika trup zwisał z rei na powrozie.

O portach szepce mi, gdzie w stujęczycznej zwadzie  
Stęsknionych bander krew na masztach się trzepoce,—  
O pluskach mówi mi pod tamą w jasne noce,  
Kiedy latarni błysk na garby fal się kładzie.

O ludziach mówi mi, prawiących tajemnice  
Dalekich świata stron, gdzie szczęścia szukać chcieli,  
Gdy z żalem jeszcze raz chcą ujrzeć młode lice,  
W gawędach skarżąc się — poco i gdzie płynęli...

(ze zbioru: „to co się stało“).

# **żagle!**

**wypukłe piersi  
poddając wiatrom,  
zachłysną się  
nagłym szkwaletem —**



**skrzydła wyprężą  
jak biały albatros —  
do rejsów dalekich,  
zuchwałych!...**

# srebrne i zielone

Kiedy byłam jeszcze bardzo, bardzo małeńka—w niespokojnym łebku roily mi się sny srebrno-zielone. Dziecinnym rozumkiem wchłaniałam zaczarowane bajki o Sindbadzie-Zeglarzu, o morzach, oceanach i wyspach nieznanach.

Potem już nie opowiadano mi tych zmyślonych bajek, lecz inne, prawdziwe: że ziemia jest okrągła jak pomarańcza i że na świecie jest więcej wody niż ziemi. W głowie nie chciało mi się pomieścić, jak ci ludzie z drugiej strony pomarańczy mogą przez całe życie chodzić dogóry nogami, i dlaczego wielkie morza, niezmiernie oceany nie zatopią tej troszki ziemi? Nie rozumiałam tego. Byłam bardzo głupiutka. Wiedziałam tylko jedno; gdzieś, daleko, poza moimi zabawkami: komicznym misiem z naderwanym uchem, lalką, którą stale zęby bolały — poza oknami mego dziecinnego pokoju, poza moim życiem — jest inne życie: wielkie, rozkołysane MORZE.

Ale to inne życie było nieuchwytnie, niby te przyśnione czekoladki, które we śnie chowało się pod poduszkę, „żeby na rano trochę zostało“. A rano pod poduszką nic nie było...

Tak samo morze — jak sen.

A może to był naprawdę sen?...

Pewnie.

Wyimaginowane wizje dziecinnych marzeń czasem zostały zartate przez suche, monotonne wykłady starej, zasuszonej geografki. Szelest pośliskich kartek zagłuszył szum fal. Morze stało się jakieś martwe, wyprostowało się, zeszywniało; wkońcu było już tylko farbkowatą, rozlaną plamą na dużej, twardej, ściennej mapie, popstrzoną kropeczkami wysepek i much.

Ocean Spokojny, Indyjski, morze Lodowate, Wielki Zund, Mały Zund, Kattogat, Skagerrak, Kuba, Jawa, Jamajka — martwy różaniec zakurzonych słów, wydobywany skrzypiącym głosem z astmatycznej piersi nauczycielki.

Coś jakby umarło...

Lecz nie na długo.

Kiedyś, skroś rozkrzyczane barwnie reklamy, jak bryzg słonej fali, wdarły się w mózg wielkie litery: „Czarny Pirat“! Film z Fairbanksem. Półnagi korsarz z dwiema szpadami w rękach, i fregata, dumna fregata na tle gorących mórz i smukłych palm! To było jeszcze wspanialsze, niż sny w dzieciństwie.

A potem: „Postrach Singapoore“ z Lon Chaneyem — wielka, wschodnia tawerna, wachlarze chińskie, dziewczyny portowe i kosoccy Azjaci, o leniwych spojrzaniach i palcach, drgających ku nożom.

Jeszcze potem — groźne „Morze“ z Janningsem i Olgą Czechową, „Biały Wieloryb“ z Barrymore — obrazy, które porywają sztormem, chluszający w szeroko rozwarte oczy surowym urokiem.

Lecz była to tylko złuda.

Światło zapalało się, a na widowni znów ci sami ludzie, te same wypełzłe malowidła na ścianach, i wytarty, czerwony plusz obić w łóżach. „Tamto“ zgasło.

Dziś niema już nawet takich filmów. A przecież chciałoby się żyć właśnie w „tamto“, dotknąć tego, objąć rękami — przyniknąć, wchłonąć w siebie.

Stawało się to prawie manjactwem.

Cisza lazurowych mórz, rozkołysane, rezbeltana kipiela, laguny, rafy koralowe, podwodne skały, dziewczyny brązowe i smukłe jak palmy — gdzieindziej pola śnieżne i góry lodowe, awarje „Tytanica“, „Niobe“, „Principessy Mafaldy“, „George'a Philippart“ — a tu — żelbetonowe, wieżowe domy, zapluskowane tapety, podwórza i klatki schodowe, cuchnące kapustą i kartoflami. Rozpę-

dzone czerwone djabły - autobusy, klaksony, hałas, zgiełk! I wiecznie, wiecznie te same zblazowane twarze, uszmiukowane usta, neurastenja. Ludzie, którzy, w poszukiwaniu nowych wrażeń, przemierzają morze gigantycznymi parowcami. To też stało się ono ograniczone jak balja z pływającymi hotelami. Komfortowe kolosy: wykwitne apartamenty, sale dancingowe, kąpielowe baseny.

Oto ostatnio spuszczone na wodę luksusowy transatlantyk „Queen Mary“; szczytem techniki są w nim mechaniczne urządzenia, umożliwiające regulowanie zapachów w kabinie. Do wyboru, co kto woli: jaśmin, heljotrop, narcise bleux lub chat noir.

Nowoczesny okręt, dzięki najnowszym wynalazkom, nie podlega już przechyłom fali; nawet przeciw chorobie morskiej wynaleziono środek.

To jest morze dla snobów. Kałuża, sadzawka, zarybiony staw!

Trzeba poszukać nam innego — tego z podróży Sinbada, z dawnych niemych filmów — morza wielkich włóczędów oceanicznych: Gerbaulta, Slocuma i Vossa. Nie dymiące garnki, ale małe zwinne statki o wydętych żaglach poniosą nas na spienionych falach.

Poznamy je i zrozumiemy.

Trzeba tylko zacząć.

A zacząć nietrudno.

W portach Gdyni, Helu, Jastarni, jak białe ląbedzie, drżą na fali znieruchomiłe, zakotwiczone jachty.

W milczeniu czekają na pieszcotliwe dotknięcie rąk, które powiodą je gwieźdzami szlakami. Zaroją się pokłady od ludzi, odzianych w zgrzebne drelichy, dumnych, że nie są zblazowanym, kuracyjnym towarzystwem, ale wesolą rozbawioną bandą; że zamiast gnieść się wieczorami w ciasnocie dancingowych parkietów, — zapalonemi światłami pozycyjnemi drzwi z przyklepionych do siebie par tancerzy. Bezszelestnie przesuwają się obok mola, by wpłynąć w srebrną strugę miesiąca i zniknąć w mrokach rozmodlonych fal. Jeszcze gdzieś za latarnią, dolatuje ich wrzask jazzu, lecz potem dokoła tylko — morze, fale pluszczące o burty, nad głową niebo gwieźdzne, a wokół cisza, wyczuła w gwizdzie wiatru we wantach.

Czasem nagły bryzg fali, co słonym chlustem wdziera się na pokład, zryw sztormu, trzask żagli! Wiatr szarpie, wyrwa rumpel z zeszywniałych rąk... Przechył: woda wlewa się do kokpitu, do kabin! Szarpnięcie sterem — i znów jacht zwycięsko tańczy na wzburzonych, łamiących się falach, legnąwszy w dryf.

A jeśli cisza — głowa z pokładu nad wodą schylona. Ciekawe oczy przecinają ciemno-zieloną toń, jakby chciały się wedrzeć w głąb: poszukać ośmiornicy, rozgwiazdy, a może i węża morskiego...

Nie.

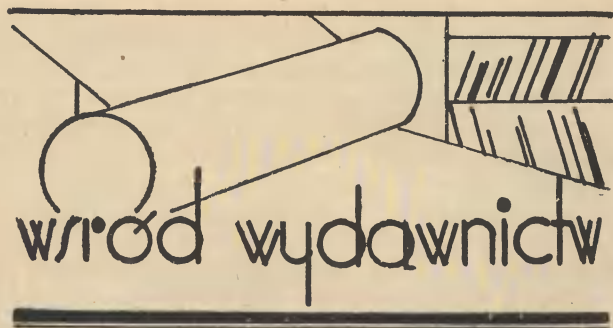
To tylko Bałtyk.

Kiedyś jednak popłyniemy na morza południowe, gdzie rekin goni za piennym kilwatem w oczekiwaniu żeru, a tropikalne słońce opalizuje w wyłowionych perłach. Przybijający do brzegu statek obleganie rój małych, nagich murzyniutek, a król Mamba poczętuje białych gości pieczenią ze swej najbardziej chudej żony.

Bałtyk jest zielony, pokryty biało-srebrnymi barankami grzyw; z Helu dochodzi szum sosen.

Na Santa Cruz de Teneriffo modlą się palmy.

Wanda Karczewska.



Wł. Wagner: „PODŁUG GWIAZD I SŁOŃCA“ z przedmową dr. Michała Grażyńskiego, przewodniczącego Z. H. P. Warszawa 1934 — Główna Księgarnia Wojskowa.

Niestrudzona w swej pracy wydawniczej, Główna Księgarnia Wojskowa powiększyła zbiór pism z dziedziny żeglarskiej o jedną jeszcze książkę — „Podług gwiazd i słońca“ Wł. Wagnera.

Wł. Wagner, młody harcerz gdyński, z drobnych, systematycznie oszczędzanych pieniędzy, kupuje sobie stary statek motorowo-żaglowy, leżący bezużytecznie od miesięcy na plaży — i przy pomocy kilku kolegów z nakładem wielkiej pracy, doprowadza go do stanu użyteczności.

Książka Wł. Wagnera napisana w sposób prosty, bezpośredni, zawiera wszystkie przeżycia młodego harcerza od chwili wyruszenia z Gdyńi do przybycia do Colon. Niema tam nic patetycznego, słowa zwykle, proste, mówią o każdym dniu przeżytym w walce z morzem.

Mówią o radościach i smutkach młodego podróżnika, który nie oparł się kuszącemu wezwaniu morza, lecz na jachcie, własnym wysiłkiem zdobytym, popłynął w świat.

ST. Z.

#### PRZEZ JEZIORA I RZEKI BRASŁAWSZCZYZNY.

Brasławszczyzna to uroczy, o dzikiej jeszcze przyrodzie, zakątek naszego kraju. Liczne tamtejsze jeziora, o imponującej wprost powierzchni, jak np. Snudy i Strusto, Dryświaty, Drywiaty i Dzisna, bogato rozwinięta sieć rzeczna, duże lasy oraz piękne krajobrazy sprawiają, że Brasławszczyzna jest wspaniałym terenem turystycznym, zwłaszcza dla turystyki wodnej. Niestety, ta połać naszego kraju nie jest jeszcze należycie znana i doceniana pod tym względem zarówno przez szeroki ogół, jak i przez naszych „wodniaków“. Do należytego uświadomienia sobie przez społeczeństwo piękna i walorów turystycznych Brasławszczyzny walcie przyczynić się może ukazująca się obecnie w nakładzie Głównej Księgarni Wojskowej praca Adama Wisłockiego p. t. PRZEZ JEZIORA I RZEKI BRASŁAWSZCZYZNY. Warszawa 1934. Cena zł. 5.—.



„czajki“ na lądzie

foto w. bublewski

Inż. Zbigniew Trylski. MAŁY PODRĘCZNIK OBOZOWANIA. Warszawa, 1934 r. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 1.50.

Sztuka obozowania nie jest sama sportem, lecz dodatkiem do wszystkich sportów przestrzennych i stąd zainteresowanie nią jest tak powszechne. Czy to bowiem będą niedzielni wycieczkowiec, czy kajakowcy płynący z wody na wodę, czy rowerzyści, motocykliści, turyści górscy czy nizinni, narciarze czy harcerze — wszyscy oni w swem wędrownym życiu muszą korzystać z obozu.

Życie jednak obozowe ma swój urok dopiero wówczas, gdy zaspakają nasze potrzeby i pozwala cieszyć się przyrodą, nie absorbując nas niewygodami i przykrościami życia prymitywnego. Stąd obozowanie jest sztuką i nie każdy laik czuje się w obozie dorbe. Jak sobie urządzić obóz, by był wygodny, a jednocześnie najmniej pochłaniał nasz czas, podaje książka długoletniego praktyka, mieszkańca licznych obozów wojskowych, wojennych i harcerskich — inż. Zbigniewa Trylskiego p. t. „Mały Podręcznik Obozowania“, który świeżo ukazał się w drugim, poprawionem i uzupełnionem wydaniu nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie.

Jest to krótka i zwięzłe ujęta praca, traktująca o przygotowaniach do wyruszenia do obozu i o życiu w nim. Dzieli się na następujące rozdziały:

- 1) wyprawa osobista,
- 2) pakowanie;
- 3) namiot,
- 4) rozbijanie namiotu,
- 5) pożywienie,
- 6) co się robi w obozie,
- 7) zwijanie obozu.

Autor kładzie w swej pracy duży nacisk na pożywienie, dając z tej dziedziny szereg praktycznych rad i wskazówek. Pracę zdobi wiele pełnych humoru ilustracji.

Laskowski Kazimierz: SAMOOBRONA W 17 CHWYTACH. Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa. Cena zł. 1.80.

Praca ta, napisana przez znanego instruktora boks i dżiu-dzitsu, jest wyłożeniem zasad samoobrony, opartych na japońskim dżiu-dzitsu oraz ciosach boksu angielskiego i francuskiej sawaty. Autor, na podstawie długoletniej praktyki, z powyższych systemów walki wybrał najprostsze, lecz zarazem i najskuteczniejsze chwyt i ciosy, a zatem łatwe do przyswojenia

Dr. A. Terajewicz: ODŻYWIANIE W OBOZACH I NA WYCIECZKACH. Warszawa, 1934. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 2.60.

W dobie rozwoju obozów i wypraw jachtowych książeczka Dr. Terajewicza posiada duże znaczenie. Zbyt mało przykładano do tej pory uwagi odżywianiu, nacisk kładąc jedynie na świeże powietrze i ćwiczenie fizyczne. Tymczasem nie trzeba zapominać, że dwa te warunki nie odpowiadają pełni racjonalnego wychowania fizycznego, że i odżywianie stanowi nie mniejszej wagi czynnik. Odżywianie, dające potrzebną ilość kalorii i witamin, a przytem smaczne musi być, tak samo ważne i tak samo racjonalnie prowadzone jak program ćwiczeń fizycznych. I z tego względu książeczka Dr. Terajewicza znaleźć się musi wśród jak najszerzych warstw sportowców, kierowników obozów i żeglarzy.

Szewczykowski Jan dr. med.: HIGJENA ZAPRAWY SPORTOWEJ I POMOC DORAŻNA W SPORCIE. Główna Księgarnia Wojskowa. Warszawa 1934. Cena 1.70.

O higienie zaprawy sportowej i dorażnej pomocy w sporcie mówi praca dr. Szewczykowskiego pod powyższym tytułem. W pracy tej autor ujął materiał w cztery rozdziały:

- I. Uporządkowanie trybu życia oraz ćwiczeń.
- II. Przetrenowanie i sposoby uniknięcia go.
- III. Pomoc dorażna w sporcie.
- IV. Najczęstsze urazy w poszczególnych gałęziach sportu.
- V. Sposoby bandażowania.

Książka jest bogato ozdobiona ilustracjami.

Zasługuje na uwagę sfer sportowych, rodziców i młodzieży. Poczy ich ona jak nie dopuszczać do powstawania uszkodzeń ciała i zwiększyć jego odporność z jednej strony, z drugiej zaś jak doraźnie pomagać, gdy uszkodzenia te mimo to powstają.

**udział młodzieży w pracy morskiej**

**jest nakazem chwili**

w krzywym zwierciadle

## wilki i szczury

O tem, że ludzkość, mimo że się rzekomo wywodzi od jednego wspólnego i grzesznego przodka, nie stanowi jednolitej całości, wie każdy rozgarnięty i niekoniecznie pełnoletni obywatel. Wiedzą też chyba o tym fackie również ludzie nierozgarnięci, popularnie zwani matolkami, lub jołopami, naukowo określanymi przez grube księgi i starszych panów z koziami bródkami i w dużych okularach jako warjaci, półgłówki, etc..., można też używać klasycznego określenia „mente captus“.

Przyczem tego ostatniego nie należy nadużywać, gdyż łatwo można obrazić porządnego a wrażliwego gentlmana.

Otóż tę całą ludzkość można dzielić według rozmaitych systemów. Stare podziały mówiły o rasach, narodach, dzieliły ludzi na wolnych i niewolników, staruszek Platon podzielił ludność państwa na filozofów, rycerzy i pracowników, przyczem radził wyrzucić z kraju poetów, jako niepotrzebnych bałaganiarzy, warcholów, nierobów, nieponiów, wódkochlejów, i t. d... Nieboszczyk Marx — na burżuazję i proletarijat, Hitler — na aryjczyków (należących do NSDAP) i żydów (nienależących do NSDAP). (Objaśnienia tych magicznych liter dokona p. Starża-Dzierzbicki lub p. inż. Ossowiecki — przy poradach czytelnicy „Szkwału“ otrzymają specjalny rabat). Ktoś dokonał jeszcze innego podziału — na tych, którzy się już kochali w pannie X (nazwiska Redakcja nie może wyjawiać) i tych, którzy się w niej dopiero będą kochali.

Tak więc podziałów może być dość. Każdy wielki człowiek zawsze musi wykombinować coś nowego. Ja ze swej strony wprowadzam nowy podział (to nie znaczy, żebym był wielkim człowiekiem) i opieram go na całym innym podstawach.

Są ludzie, których żywiołem jest woda (ale nie woda sodowa z sokiem), którzy już wiele, wiele setek i tysięcy kilometrów przebyli na spienionych falach mórz i oceanów, przy akompaniamencie wściekłego wycia sztormów, w mroźne noce, siekące twarz lodowatym



foto w. bubblewski

„grazyna“ zakotwicza po podróży do piławy

podmuchaem wiatru, hardo borykając się z nieubłaganym, rozszalałym żywiołem; albo też wolno płynęli na leniwie i miarowo kołyszących falach, pod gorącym, rozżarzonym niebem Południa, w przerażającej jasności dnia podzwrotnikowego. Woda jest dla nich ojczyzną, na morzu spędzają większą część życia, a nierazko znajdują w jego głębiach miejsce ostatniego spoczynku. Łąd jest dla nich czemś obcem, niepewnie się czują, gdy mają pod nogami twarde, niekołyszący się grunt (prawdopodobnie więc dla uniknięcia tego ostatniego piją w każdym porcie na umór). Zresztą tak źle to już nie jest. Utałała się niewiedomo kiedy i gdzie legenda o straszliwym pijaństwie marynarzy, o orgjach i hulankach w tawernach portowych, od opisów których niedziejnej statecznej matronie włosy na głowie wierzgają, sztuczne zęby dzwonią ze zgrozy i oburzenia, a młodym podlotkom biją serduszka i w nocy śni się On, barczysty, spalony słońcem i wiatrem, marynarz. Widok marynarza kojarzy się zaraz z pojęciem awanturnika, łazika, wagabundy, któremu zawsze należy ustępować z drogi, jeżeli się nie chce zbierać swych własnych kości po rozstajnych drogach, numerować i misternie układać. Otóż tak wcale nie jest.

Że marynarz się w porcie upije — któż z nas jest bez winy?

Tylko, że gdy my przez ciągłą pracę państwowotwórczą (popieranie P. M. S.) osiągnęliśmy już wprawę, jesteśmy zahartowani i wytrzymali, to cóż się dziwić, gdy marynarz, który przez dłuższy czas był na morzu i nie miał w gardziółku ani kropelki, po zawinięciu do pierwszego portu zaleje się „na trupka“ po kilku zaledwie „mniejszych“. A później?

Jak w czubie pełno, to przecież posprzeczać się z kimś o coś nietrudno, a że krew nie woda. to i cóż dziwnego, że ktoś, jak się to inteligentnie mówi, w mordę dostanie, albo i coś więcej? Jest się przecież człowiekiem. Te stare wilki morskie czują się na „konkretnym“ lądzie nieswojo.

Czegoś im brak, wąska ulica zda się przytłaczać dwurzędem kamienic, wzrok, przyzwyczajony do błakania się po horyzoncie, po bezkresnych przestrzeniach morza i nieba, nieswojo pełza po kuszących witrynach sklepowych, po szyldach i reklamach, zapraszających przechodnia do wnętrza, po szarych fasadach zimnych, koszarowych domów, wreszcie po płynącej tu i tam gromadzie ludzkiej, obojętnej i niegościnniej.

Tymczasem my, nędzne istoty, „szczury lądowe“, pełzające po ciasnej i ograniczonej matce-ziemi, jesteście nader często od tych ludzi morza tacy inni, tacy oddaleni. My i oni (choć tak być nie powinno) to dwa odrębne światy. Ludzie z tej samej gliny ulepieni, ale o jakże innej psychice, innych upodobaniach i skłonnościach. Ale — jak zwykle, jest jakieś „ale“. Ludzie morza ciągną zawsze ku swemu żywiołowi, niechętnie przebywają na lądzie i źle się na nim czują. Morze ciągnie, kto raz się z niem bliżej zetknął, ten nieprędko i z trudem zagłuszy w sobie głos żeglarza wagabundy.

Szczury lądowe, wszedłszy po raz pierwszy na pokład jachtu, zapewne łykną trochę strachu, przeżyją podczas pierwszej żeglugi niejedną przykrą chwilę. Ale ta pierwsza żegluga pozostawi niezatarty ślad — jakąś tęsknotę za włóczęgą po bezpańskich bezkresach wód. na zawsze zostawi w spokojnym mieszczuchu coś ze staro-wilka morskiego.

Początek zawsze najtrudniejszy. Potem jakoś wszystko pójdzie. I to nawet nienajgorzej... (mbł).

# Wypomnienia i reportaże

## kajakiem do minaretów

Poniżej podajemy urywek z książki dr. Wacława Korabiewicza — p. t. „Kajakiem do minaretów“. Książka, którą czyta się jednym tchem, napisana barwnie, z humorem — ukazała się nakładem wydawnictwa Głównej Księgarni Wojskowej.

R e d a k c j a.

Jestem społecznie „wykończony“. W wędrówce po świecie dam ludziom wszystko, na co mię stać; przeleję w nich cały zapas życzliwości mej i uśmiechu szczęścia. Nauczę ich widzieć radość dnia dzisiejszego, bodaj najwyższą filozofję życia. Nauczę braterskości trampów. Promieniem słońca roztopię granice ich państw.

Krzyknę, że są głupcy, nie umieją pić powietrza, nie umieją czerpać z niego sił... gniją po kawiarniach, trwonią czas na groszorbstwie, głupcy!

Gwiżdżę na dyrektorskie gesty, ważność urzędowych min, snobizmy stanowisk i zawrotną bieżnię kariery, nie trzeba mi zapłaty (dobrobytu). Nie zwiększę także kadry bezrobotnych, jak nie zwiększę, z pewnością, liczby kapitalistów. Zbytkowe doktorskie mieszkanie nie nęci mię wcale. Nie nęci mię również możliwość pokazania łysiny w pierwszym rzędzie teatru. Nie zakupię w prezbiterjum kościoła dygnitarskiej ławki. Wolę pozostać „warjatem“. Ostrzegam raz jeszcze — bądźcie ostrożni, nie zaczynajcie dalszych włóczęg, niema z nich bowiem powrotu do normy.

Przed chatą, na zasłanej macie, siedzimy w kucki (wpływ okupacji tureckiej). Przed nami półkolem młode dziewczęta, wszystkie czarne, ogorzale, o żywych, błyszczących oczach i brzydkich „greckich“ nosach. Obok mnie nasz nowy „Polak“. Wieczór przepiękny, jaki może dać tylko — Południe. Tuż za skałami morze — dolatuje monotonny szum. Księżyc rozszrebrzył się na rozłożystych liściach platanów. Proszę dziewczyny o piosenkę grecką — nie słyszałem jeszcze ani razu Greka śpiewającego. Dziwne! Na jednym morzu i w jednym klimacie, sąsiedzi: Włosi i Grecy — tam bez pieśni niema pracy, niema kroku, a tu... zupełna cisza, zupełna głuchota!

Po długich, bardzo długich targach dziewczyny gotują się do występu i... o Boże! „Ramona“... Ramona po grecku! — Dość, dość!... ratunku!... i tutaj, i tutaj Ramona! — Nie potom uciekła od melodyj knajp europejskich, nie poto błądzę wśród dzikich skał, żebym, psia krew! słuchał teraz Ramony! Dość! Milezcie!...

Mój poczciwy „Polak“ zaniemówił, układa w myśli jakieś polskie zdanie, aby zrobić nam grzeczną przyjemność. Trudno mu z tem idzie, ale wkońcu ułożył i zaczyna: „A w Hameryce polska panienska robi dużo siusiu!“ Nie bardzo jakoś chciałem zrozumieć. Pytam, jak? co chciał powiedzieć? Powtarza to samo.

Nie ulega wątpliwości, ten człowiek mówi coś ciekawego. Usta mi nie chcą zachować powagi, ach te niegrzeczne usta!

Spoglądam na Jungę: kicha dyskretnie w chustkę do nosa (skąd taki katar nagle?). Raptem Junga — genialny mój junga, wybucha zadowoleniem: tak, ma pan rację! Ale w czym ten Grek ma rację? Zlituj się, w czym on ma rację? wytłumacz się! wytłumacz się! Junga zna angielski, domyśliła się. „Polak“ chciał powiedzieć, że polskie panienska pracują w sklepie z obuwiem, bo po angielsku — shoe shop oznacza sklep z obuwiem. „Polak“, widocznie pragnąc to słowo spolszczyć, nadał mu szczególnie miękką wymowę.

Brzeg Eubei, na mapie jest oznaczony jako prawie bezludny, plynimy prawym, a tymczasem jest odwrotnie. Mapy morskie nie uwzględniają lądu.

Kłócimy się o ostatnią kroplę wody, wersalsko ustępując ją sobie nawzajem.

Na horyzoncie — ni to skała, ni to łódź.

Pędzimy na wiosłach ostatkiem tchu, byleby nie uciekła od nas. Pot kropelkami ścieka z nosów i jest bardzo słabo. Liczymy nawzajem uderzenia pulsu (lekarze!).

Na szczęście dopędzamy rybaków: „Oriste nero!“ krzyczymy już zdala. Czuję głupi wyraz własnych oczu; jest w nich tyle błagania i tyle strachu, że odmówią lub nie mają; wstydzę się za siebie. Otrzymuję ogromny kubek, wypijamy drżącymi rękami — śmieszne! Rybacy patrzą z politowaniem. Napełniamy butelkę. „Efharisto! Cherete!“ i jazda dalej.

Junga! patrz, co to takiego? Istotnie dziwne zjawisko; oto od strony Kolchidy morze zrobiło się mlecznobiałe, wyraźna



noc księżycowa nad morzem egejskim



dr. w. korabiewicz,  
polski tramp wodny

granicą idzie ku nam biała zasłona. Zbliża się, pędzi! Raptem silny warjacki szkwał przeleciał przez nas i pognął dalej. Zrozumiałem: białe morze — to grzywacze fal! „Biały szkwał“.

Nie było czasu na orientację, zdążyłem tylko skierować łódź dziobem do ataku. To była jedna chwila, jedno mgnienie: mur niewysoki, ale stromy, raptowny, napuszony pióropuszem kropki uderzył w nas, pogwizdując wichrem. a nie mogąc podnieść śpiczastego Sanchy na skotłuniony swój grzbiet — przeszedł poprzez Jungę, przeszedł przeze mnie i znikł za rufą zalanego do połowy kajaka. Junga! prędzej wylewaj! — wrzeszczałem co sił — wylewaj prędzej!!!

Za późno! Już przyszedł nowy bałwan, jak tamten niewysoki, ale zły i szarpiący morze. Znowu przeszedł po nas, rozprasał się o nasze piersi, załamał się za rufą.

Kajak nie miał fartucha i miał śpiczasty dziób, nic więc dziwnego, że zostaliśmy zalani! Ale tak nagle, tak niespodziewanie... aż wstyd!

Próżno staram się utrzymać równowagę. Biedny Sancho stracił panowanie nad sobą: to w jedną pada stronę, to w drugą.

Fale zalewają mi wiosła. Widzę, że nie dam rady. Myśl trwożna: Junga przestraszy się i utonie! trzeba uspokoić Jungę.

Junga — powieś na szyi mapnik z dokumentami i pilnuj go, pozatem trzymaj się łodzi i nie trać nadziei! Słyszysz? silnik trajkocze!... naprawdę silnik trajkocze, sam nie wiedziałem o tem, Junga! sil... nie zdążyłem już dokończyć radosnego okrzyku — byłem pod wodą! Kiedym wypłynął na powierzchnię, pierwszą myślą moją był mapnik. Tam mieszczą się dokumenty, tam nasza kasa!

Nie liczyłem na Jungę — co tam! kobieta byle sama się uratowała... i to dobrze!

Nurkuję pod kajak i, trzymając się jego burt, myszkuję wnętrze, szukam mapnika. Niema, o Boże!... jeszcze raz nurka. Niema. Na powierzchni pływa aparat fotograficzny i kilka rolek filmu. Zdjęcia z całej podróży wezmą w łeb.

Już widać na horyzoncie maszty i zrefowane żagle kutra. Kajak zanurzył się na metr pod wodę i tkwi tam, podobny do ogromnej czerwonej ryby. Namoknięte manatki ciągną go wgląd i fale idą po wierzechu.

To dziwne! — nie widziałem Jungi i nie myślałem w tej chwili o niej. Byłem widocznie pewny, że wypłynię, nie niepokoiłem się wcale. Wogóle zupełnie byłem spokojny o nasz los — może trajkot kutra tak koł nerwy?

Zauważyli, zatoczyli łuk i spuścili szalupę. Bałem się teraz kapitańskich połajanek za kłopot. Nurkuję pod Sanchę i wyciągam z luków plecaki. Ratuje prawie wszystkie rzeczy, przekładam je do szalupy. Trudna to była praca! Morze już rozbałwaniło się na dobre. Szalupą więc skacze w jedną stronę, a kajak w drugą. Szarpią mnie na boki, tłuką o burty, cały jestem posiniaczony i krew płynie strugą z poranionej nogi. Musiałem wyglądać arcyzabawnie i arcytragicznie w roli rozbitka!

Dr. Wacław Korabiewicz.

## refleksje poobozowe

### wyjazd w nocy

Zapadł mrok.

Ciepłe powietrze, zastygłe w bezruchu, odpoczywało po skwar-nym dniu lipcowym. Leniwa fala pieściła łagodnie piasek wybrzeża.

Tam po stronie zatoki długi sznur świateł — to molo.

Od czasu do czasu głęboki oddech nocy przywiał stłumiony odgłos muzyki. Tam tańczą! Szaleją na kilkumetrowej powierzchni, tłoczą się, popychają.

Tutaj cicho!

Przepiękna noc upalna rozpostarła swe skrzydła nad cichą tonią zatoki, nad jachtami, które drzemały na kotwicy.

Wtem frywolny wiaterek, nadlatujący z ciemności, zmącił nastroj nocy.

Długie refleksy świateł gdzieś zginęły. Woda poczęła się mieni-c.

Mocniejszy powiew zaszumił w zeschniętych trawach, wpadł na uśpioną zatokę i zbudził jeden z jachtów.

Pokład się ożywił, jakieś postacie poczęły się gorączkowo uwijać.

Padły krótkie odgłosy komendy: „Grot staw!... Ster lewo na

burcie!...“ Jacht majestatycznie się pochylił, chwileczkę się zawahał i nabrawszy wiatru ruszył w kierunku latarni wyjściowych portu.

Szybko pozostały za nami, gdzieś daleko: molo, światła, ludzie, i świat.

Przed nami było coś nieoczekiwane, czego określić nie można, a trzeba tylko przeżyć choć raz.

Silny podmuch, pochylił jeszcze bardziej jacht na lewą burzę, tak, że reling szedł cały pod wodą.

Po pochyleniu statku można było wnioskować, że mamy sporą szybkość.

Przy słabem świetle latarni pozycyjnych widać było pianę rozbitych fal, uciekających w szalonym pędzie do tyłu.

Wkrótce prysł urok jazdy poomacku, jazdy szalonej, gdy się wydaje, że jacht pędzi gdzieś naprzód, dążąc do królestwa cieni.

Z za chmury wyrzał ciekawy księżyc. Bładem, seledynowem światłem oblał zatokę poszarpaną brzdami fal, przecinanych dumną piersią jachtu.

Stanisław Jaxa-Bykowski.



# morze mojego ja

(WSPOMNIENIA NIEPRYZWOICIE SENTYMENTALNE).

Zaszumiało dawno, dawno. Słoną falą chlusnęło z kart opowieści Londona, Conrada i innych. Rozlało się w milionach mózgowych komórek i znieruchomiło wielobarwną czeredą obrazów.

Najpierw był to krwiożerczy „Korsarz z Saint Malo“. Czerwony zawój przykrywał krucze włosy. Twarz rzeźbiona burzą i huraganem, oczy stwardniałe pod spojrzeniem luf, splot „żelaznych“ mięśni, obnażonych do ramion rąk. Taki był, z zakrzywionym sztyltem za pasem, gdy poraz pierwszy pod sklepieniem mojej czaszki zawibrował jego władczy okrzyk: „Okręt na widnokręgu — gotować się do ataku!“ Potem była straszna rzeź i piękna hiszpańska branka nieprzytomnym od lęku wzrokiem patrzyła w oczy zwycięzcy.

Wyteżona praca pedagogów uśmierciła okrutnego władcę mórz.

Teraz był to wysoki, kształtny blondyn z podłużną, „angielską“ twarzą — dowódca pięciomasztowej fregaty „Jego Królewskiej Mości“. Zawsze nienaganny mundur krył niemniejszą zwinność mięśni. Ale zamiast tatuowanych rąk odśladził rasową dłoń o długich „suchych“ palcach z jednakowym spokojem dotykających sterowego koła, rękojeści brauninga i rączki wytworzonej ludy.

Czarny płomień oczu „Korsarza z Saint Malo“ zgasił chłodne spojrzenie oczu koloru stali, oczu „Samuraja“, poskromiciela „Buntu na Elsinorze“.

Suchy strzał powalił przywódcę pijanych, zbuntowanych marynarzy.

Reszta tłumu z głuchym pomrukiem cofnęła się w tył, ujarzmiona nadludzkim spokojem „Uebermensch'a“. Piękna ludy z niemem uwielbieniem patrzyła na zwycięzcę.

„Samuraja“ zabiło życie. Wytworną ludy kupił właściciel transatlantycznej linii okrętowej.

Krab fantazji przybijał do brzegów rzeczywistości. Nikt nie pośpieszył na jego spotkanie. W porcie był strajk marynarzy walczących o podwyżkę głodowych płac.

\*

Poraz pierwszy zobaczyłem morze z wyniosłości otaczających Gdansk. Wchodziłem na wzgórze patrząc na skrzypiący pod no-



mynie pokładu

foto k. polak a. z. m.



wschód słońca

foto z. rajacki a. z. m.

gami żwir — chciałem zobaczyć „Je“ w całej okazałości. Na szczycie podniosłem wzrok. Daleko wzdłuż horyzontu ciągnęło się wąskie, modro-szare pasmo. Wznosiło się ponad krawędzią długą smugą, przypominającą wstęgę obłoków zalegających skraj widnokręgu lub łańcuch odległych płaskowzgórz.

Nie mogłem ukryć swego zdziwienia — zamiast „szalejącego“ żywiołu, rozciągającego się niezmierną płaszczyzną „pod moimi stopami“, widziałem nieruchomą wstęgę, leżącą nieomal, że powyżej poziomu mego wzroku. Nie ja, lecz „ono“ patrzyło na mnie z wysokości i zgóry. Po szarawej powierzchni pęły białe robaczki. Były to żagle statków — sunących — jakże inaczej i jakże powolniej, niż przelatywały ongiś żaglowce omasztowane w stoczni fantazji! Rozczarowanie było gorzkie i głębokie.

\*

Okrzyki kolejarzy: Gdynia! Puck! Hallerowo! Jastarnia! Końiec podróży.

Pierwszy nocny wyjazd i pierwsza nocna wachta „na oku“.

Wznosi się i spada dziób łodzi. Jak na huśtawce wzlatuje i opada ciało. Kilka chwil — i oto czuję, że we mnie i w łodzi zaczyna bić to samo serce. To nie łódź podrzuca mnie w górę i zrzuca w dół — to ja i ona, to ja i ona, to my podnosimy się i opadamy tym samym rzutem. Patrząc przed siebie. Jacht jest poza polem widzenia. Z przodu leci ciemnawy, przysłonięty mglistą kopułą nieba — kołyszący się ogrom morza. To nie my podążamy naprzód, to „ono“ z głuchym pomrukiem leci na nas. Rytmiczne serce ruchu tętni i tętni. Niema już łodzi, załogi, posuwania się



„poświsi” na morzu

foto k. polak a. z. m.

naprzód. Została tylko fantastyczna huśtawka, uwiązana — kto wie — może do tych gwiazd, drgających ponad głową. Niestrudzenie wznosi się i spada nieposuwającym podskokiem. A pod nią leci ciemno-stalowa otchłań bez dna i bez kresu...

— Oko! Światła się palą??

— Jest! Światła się paaalą!

Okrzyk sternika przywraca poczucie „rzeczywistości”. Rzeczywistości w cudzysłowie. Bo czyż t a m t o nie odczuwałem każdym drgnieniem ciała równie głęboko i namacalnie? Z poza „rzeczywistej” rzeczywistości wyjrzała na chwilę i znikła rzeczywistość rzeczywiście przeżytego złudzenia. Ta, w której mieści się wszystko, co nosi nazwę: sztuka.

\*

Pamiędzy Jastarnią a Juratą wznosi się piaszczyste wzgórze, panujące nad całym półwyspem. Na szczycie, dla wygody zwiedzających, ustawiono kilka ławek.

Pochmurna noc. Przedemną rozciąga się morze. Szarawe opary przysyłają wzdłuż horyzontu linię nieba i wody. Ciemne sklepienie i fale Bałtyku barwi ten sam jednostajny kolor. Patrząc



jachty w porcie

foto w. bublewski

na łamaną linię nadbrzeżnych sosen. Spojrzenie muska ciemną toń i podąża ku ostatnim krańcom widnokregu. Ale morze się nie kończy. Wznosi się półkulistą ścianą, podnosi się coraz wyżej. I oto mam nad sobą wodną głębię. Dlaczego nie spada? Dlaczego nie zleci na Hel nowym potopem?

Osamotniona, biała gwiazda budzi świadomość miejsca i czasu. Spojrzenie błędzi wzdłuż półkuli jednostajnej mgły, zniża się i przesuwają w dal. Ale o dziw — nie znajduje granicy nieba! Jest ono w dole, otacza mnie zewsząd, dochodzi do obydwóch brzegów Helu i znika pod nimi. Olbrzymia szklana kula otacza wzgórze. Dlaczego jest ono nieruchome? Dlaczego nie spadnie w straszliwym pędzie w dół, nie polecą złocistym rozsypem piasku, nie zawiruje biegiem nowej komety? Światelko okrętu, sunące się wzdłuż brzegu gasi złudę. Niebo-morze otacza mnie matową, tajemniczą kulą...

Niemym zachwytem wzroku bezgranicznie drobna okruszyna — mikrokosmos bytu modlił się do odwiecznej Trójcy ziemskich bogów — ciężki życiodajnego chleba, słodczy kochających ust i bezkresu morza...

Es.



port w rönne

foto jaxa-bykowski a. z. m.

stworzenie silnej floty wojennej

zapewni

bezpieczeństwo naszemu wybrzeżu

# akademicki związek morskich

## obozy żeglarskie w jastarni w 1934

### UWAGI WSTĘPNE.

Drugie skolei Morskie Obozy Żeglarskie AZM z r. 1934 odbyły się pod znakiem samowystarczalności i gruntownia metod wyszkoleniowo-żeglarskich.

Niezależność i samowystarczalność były posunięte do najdalszych, możliwych do osiągnięcia granic. O ile w roku ubiegłym sięgaliśmy po subwencje, a przynajmniej na kupno taboru, to w roku bieżącym obywaliśmy się pod tym względem samodzielnie, wykorzystując jedynie resztki pozostałe z funduszków zbieranych w roku ubiegłym.

Również i wyszkolenie żeglarskie przeprowadziliśmy, w przeciwstawieniu do roku ubiegłego, w 100% własnymi siłami.

Drugą cechą charakterystyczną tegorocznych obozów było położenie zasadniczego nacisku na momenty szkoleniowo-wychowawcze. Zasadnicze znaczenie obozów r. 1933 polegało na spełnieniu zadań propagandowych. Nacisk główny szedł wówczas na to, by pozwolić szerokim rzeszom akademickim zetknąć się po raz pierwszy z żeglarstwem morskim i zaszczerpić w nich stałą chęć do dalszego uprawiania tego sportu w ramach AZM-u.

Zmuszało to oczywiście do obniżenia samego poziomu szkolenia.

W obozach r. 1934 główny nacisk przeniesiony został w znacznej mierze z propagandy na właściwe szkolenie w żeglarstwie. W dążeniach ku temu Komenda kierowała się następującymi kryteriami:

1. By możliwie przyspieszyć wykrystalizowanie się trwałych i zgodnych z zadaniami AZM-u systemów wyszkoleniowych (masowość, intensywność szkolenia przy równoczesnej oszczędnej gospodarce i przy należyciej zorganizowanej opiece nad taborem, etc.).

2. By, szkoląc członków w żeglarstwie, równocześnie wychowywać ich w duchu surowej dyscypliny morskiej i w poczuciu obowiązków względem organizacji.

3. By doprowadzić jak najprędzej do wytworzenia w AZM-ie silnej kadry żeglarzy-fachowców, przy pomocy których można byłoby w przyszłości rozszerzyć akcję obozową istotnie na masę. Postulat ten nasuwał potrzebę faworyzowania przy wyszkoleniu jednostek zaawansowanych w żeglarstwie przed początkującymi.

Pozatem przy porównywaniu tegorocz-

nej akcji obozowej z zeszlazoroczną stwierdzić należy fakty następujące:

1. Liczebność tegorocznych obozów była niższą (około 200 osób c-r 300 w roku ubiegłym).

2. Procent uczestników zagranicznych zmalał do minimum przez co obozy straciły swą cechę międzynarodowości.

3. Obozy lokowały się na własnym, aczkolwiek surowym, terenie położonym w porcie, tuż nad wodą, co znacznie zwiększyło ich znaczenie sportowe.

4. Przygotowanie do tegorocznych obozów połączone było z b. dużym nakładem funduszków w budowę budynków i że z tego powodu nastąpiło opóźnienie szkolenia w turnusie lipcowym.

5. Intensywność szkolenia (wyzyskanie taboru) została znacznie podniesiona, a równocześnie zmniejszone zostało zużycie taboru. Tabor odstawiony został na leża zimowe w stanie dobrym, co nie miało miejsca w roku ubiegłym.

6. Osiągnięte zostało racjonalne skoordynowanie zajęć żeglarskich z ćwiczeniami W. F., dzięki czemu umożliwiono uczestnikom zdobycie odznaki POS.

7. Usystematyzowaną została administracja obozów i osiągnięto b. niski koszt utrzymania oraz zaprowadzoną została planowa ewidencja wyszkoleniowa.

8. Kierownictwo obozów funkcje swe sprawowało w 100% honorowo, co w roku ubiegłym np. nie miało miejsca.

9. Obozy tegoroczne brały o wiele żywszy udział w życiu wybrzeża aczkolwiek pod względem reprezentacji i propagandy nastąpiło w stosunku do roku ubiegłego pewne pogorszenie.

10. Uzyskano duży postęp w zakresie likwidowania obozów, a zwłaszcza zabezpieczenie taboru na zimę.

### SPRAWY OGÓLNO-ORGANIZACYJNE.

Na obozy, które w głównych zarysach odbywały się zgodnie z opublikowanym uprzednio projektem, złożyły się dwa 4-o tygodniowe turnusy (od 30.VI do 28.VII. i od 1.VIII do 28.VIII.), które poprzedzone były kursem instruktorskim, odbyłym w Gdyni w okresie od 15.VI do 1.VII.

STRUKTURA ORGANIZACYJNA obozów była m. w. następująca:

Kierownictwo obozami sprawowała Komenda złożona z komendanta, jego stałego



pranie w obozie

foto z. rajceki

zastępcy i kierownika organizacyjno-administracyjnego. Pozatem w skład Komendy wchodził skarbnik, sekretarka i intendent oraz współpracowali z Komendą instruktorzy żeglarscy, W. F. i pływacki. Główne odchylenia od przyjętego uprzednio projektu obozów polegały na połączeniu funkcji kierownika wyszkolenia żeglarskiego z funkcją komendanta, oraz na brak instruktorów żeglarskich o kwalifikacjach dostatecznych dla samodzielnego sprawowania funkcji kapitańskich na jachtach.

Pod względem wyszkoleniowym uczestnicy dzielili się na 3 grupy, zaszeregowanie do których zależne było od stopnia przygotowania żeglarskiego. Uczestnicy 2-u młodszych grup dzielili się pozatem na ośmioosobowe drużyny wzgl. drużyno-załogi, osobno żeńskie i osobno męskie oraz osobno dla każdej grupy wyszkoleniowej. Na czele każdej takiej jednostki organizacyjnej stał drużynowy(a).

Drużyny były w zasadzie nierozdzielne tak przy przydzielaniu do ćwiczeń, zajęć

i t. p., jak i pod względem zakwaterowania. Uczestnicy 1-szej (najwyższej) grupy wykształceniowej tworzyli jedną jednostkę organizacyjną, t. zw. kadre przedinstruktorską i przydzielani byli indywidualnie do pełnienia stałych wzgl. okresowych (służb) funkcji, jak to gospodarzy jachtów (funkcja stała), bosmana portu (funkcja stała wprowadzona od sierpnia), oficera inspekcijnego (służba 24 godz.), kwatermistrza (funkcja stała), instruktora na jolkach (służba 12 godz.) i t. p.

Tok zajęć i życia w obozie regulowały rozkazy dzienne komendanta.

Kwestjami porządkowymi w obozie, jak to uprzątnięciem rejonu, pełnieniem wacht nocnych, pomocą i kontrolą dotyczącą przydzielania posiłków, zwolnieniem zbiorów do zajęć i rozkazów — kierował wyznaczony co dnia oficer inspekcyjny, do dyspozycji którego stały także wyznaczone na 1 dobę 2 drużyny, jedna męska i jedna żeńska).

Przyrządzaniem posiłków zajmował się płatny personel kuchenny złożony z 3 do 4 osób.

Na zajęcia obozowe składały się: a) ćwiczenia praktyczne na jachtach i jolkach (wyjazdy); b) zaprawa do POS i konkurencji na POS; c) nauka pływania; d) roboty linowe; e) roboty porządkowe w rejonie.

Do zajęć i służb drużyny przydzielane były w całości wzgl. ściśle kontrolowanej kolejności z uwzględnieniem tego by ilość pływania na poszczególnych jachtach była dla poszcz. drużyn jednakowa.

W obozie obowiązywała półwojskowa dyscyplina, polegająca na obowiązku wypełniania rozkazów przełożonych (kolegów) i na stosowaniu kar za uchybienie tej zasady, przyczem specjalnie ostro karane były wykroczenia przeciwko dyscyplinie na jachtach.

Poza uczestnikami normalnymi do obozów przyjmowało się pewną nieznaczniejszą ilość t. zw. gości, t. j. osób nie posiadających praw do korzystania z wykszolenia żeglarskiego, a temsamem zwolnionych od przestrzegania szeregu punktów regulaminu. Goście składali się przeważnie z czł. AZM-u przybywających do obozów na okresy krótsze niż dwa tygodnie.

#### WSPÓŁŻYCIE OBOZÓW Z INNEMI ORGANIZACJAMI.

Obozy AZM-u pozostawały w ścisłym współdziałaniu z obozami propagandowymi L. M. i K. oraz w wyjątkowo serdecznej współpracy z Harcerskim Ośrodkiem Morskim w Jastarni (H. O. M.), polegającej zarówno na wzajemnej wyświadczaniu pomocy, jak i na utrzymaniu zażyłych stosunków sportowo-towarzystkowych. Poza tem utrzymywaną była stała łączność z komendą obozów P. W. w Cetniewie, od której czerpano szereg pomocy w naturze, a także z obozami wypoczynkowymi Koła Medyków w Cetniewie i Stowarzyszenia Studentek z Poznania w Jastarni.

STAN SANITARNY obozów był naogół zadawalniający. Jeśli chodzi o wodę do picia, o którą szczególnie jest trudno w Jastarni, to dzięki stosowanemu systemowi pobierania wody do kadzi pływającej ze statków przywożących wodę z Gdyni — obozy posiadały najlepszą w Jastarni wodę

do picia. Higijenie przyrządzania posiłków nikt naogół zarzutów nie czynił, a przeto należy uznać ją za dostateczną. Gorzej nieco było z zakwaterowaniem, gdyż odczuwano brak dostatecznej ilości i dostatecznie dobrych pomieszczeń. Co zaś do możliwości mycia się uczestników, to kwestja ta ze względu na bliskość morza, ani trudności, ani wątpliwości nie wzbudzała.

Opiekę lekarską sprawował w obozach lekarz, zaangażowany wspólnie z LMK. Zachorzeń wśród uczestników było tylko kilka drobnych (angina) oraz jeden wypadek złamania przez uczestnika nogi.

ADMINISTRACJA została w roku bieżącym usystematyzowana i zrationalizowana. Zaprowadzony został skorowidz alfabetyczny uczestników (rodzaj kartoteki) gdzie uwidoczniało się wszelkie dane, odnoszące się do danego uczestnika, jak to opłaty, zaawansowanie żeglarskie, terminy przybycia i odjazdu, adresy i t. p. Poza tem prowadzoną była osobna szczegółowa ewidencja wykszolenia członków, do której wciągało się na podstawie raportów wykszoleniowych wszystkie odbyte ćwiczenia żeglarskie, egzamin z pływania, z kierowania jolkami, etc.

No podstawie tej ewidencji wpisywane były wyniki do zaprowadzonych w AZM-ie książeczek sportowo-żeglarskich wydawanych uczestnikom po obozach.

Wydrukowane przed obozami bloczki raportów z wyjazdów jachtami, znajdowały się na jachtach. Po każdym wyjeździe kapitan, prowadzący w danym wyjeździe jacht, spisywał raport, z którego jeden egzemplarz dostarczał Komendzie. Poza tem zaprowadzone zostały na jachtach normalnie drukowane dzienniki jachtowe, co znacznie ułatwiło prowadzenie w nich systematycznych zapisów.

Nadto kancelarja obozowa prowadziła ścisłą ewidencję przydziału drużyn do służb i zajęć wg. drużyn i wg. jachtów; ewidencję tę umożliwiały stosowanie sprawiedliwej kolejności przy przydziałach.

W zakresie kasowości zaprowadzony został, odpowiadający ogólnie przyjętym wymaganiom, a przytem dość prosty, system księgowania i inkasowania. Z turnusów sierpniowym wprowadzona została również kartkowa kontrola wydawanych posiłków. Znajdujący się w ewidencji uczestnicy otrzymywali codziennie rano bony żywnościowe za którymi jedynie pobierać mogli z kuchni posiłki.

W ten sposób uzyskano daleko idącą oszczędność w prowiantowaniu.

• • •

#### SZKOLENIE ŻEGLARSKIE.

Całość szkolenia żeglarskiego przedstawia się m. w. następująco:

Odbyło jedną podróż zagraniczną na jachcie „Szkwał“ na trasie Jastarnia — Rönne — Istad — Rönne — Jastarnia. Ze względu na szczupłość taboru, jak i szczupłość personelu instruktorskiego — nie można było odbywać więcej dalszych podróży — bez narażenia tak życia ludzi jak i mienia AZM-u na niebezpieczeństwo.

Po stwierdzeniu przez kierownictwo obozu, że większość uczestników nie posiada nawet podstawowych wiadomości teoretycznych, zorganizowane zostały pogadanki

żeglarskie, bądź na jachtach w czasie wyjazdów, bądź w namiotach.

Ogromne znaczenie dla wykszolenia żeglarskiego posiada fakt lokowania się obozów na terenach portowych. Nie mówiąc już o udogodnieniach jakie to stwarzało w opiece nad taborem ważne było także ze względu na to, że uczestnicy mogli stale wzajem się obserwować podczas ćwiczeń żeglarskich na jolach i temsamem korygować sobie błędy.

Nadmienić także wypada stosowane w roku bieżącym częste wyjazdy zespołowe, podczas których wszystkie jednostki ruchy swoje wzajemnie koordynować musiały w myśl rozkazów nadawanych z jednostki, t. zw. flagowej. Wyjazdy podobne dla opanowania sztuki żeglarskiej posiadają znaczenie pierwszorzędne.

Również dodać należy, że w roku bieżącym jachty AZM-u, brały poraz pierwszy udział w regatach dn. 5.VIII.34, organizowanych przez Y. K. P. Do regat tych stawali się na specjalne zaproszenie. Jacht „Swarożyc“ z powodu braku funduszy na pomierzenie stawał poza konkurencją, natomiast jacht „Poświsł“ w konkurencji z jachtem „Śmigły“ wł. Ofic. Y. K. „Poświsł“ przybył do mety o 6,5 minut przed swym konkurentem, jednakże został uznany przez komisję sędziowską za pokonany z powodu nałożonego nań handicapu. W związku z regatami temi stwierdzić mogliśmy raz jeszcze słuszność stosowanej przez nas izolacji od życia tak zw. klubów, których ideologja jest obca, a nawet nam wroga.

Podczas gdy AZM dąży do spopularyzowania żeglarstwa i w związku z tem pragnie udostępnić żeglarstwo masom — kluby świadomie dążą do stosowania licznych utrudnień i zasklepienia się kastowego.

Zaproszenia nas na regaty było spowodowane wyłącznie chęcią posiadania na regatach możliwie największej ilości jachtów, bynajmniej zaś nie nawiązaniem z AZM-em stałej współpracy.

Dowodem tego było conajmniej powściągliwe traktowanie nas w regatach i nieuzasadnione nałożenie na „Poświsł“ handicapu. (W regatach tych jedynie „Poświsł“ podlegał tego rodzaju rygorowi — reszta jachtów pod byle pozorem zwalniana była od handicapu).

Jeżeli chodzi o kwestję zużycia taboru, to w roku bieżącym dokonano kolosalnego pod tym względem postępu. Tabor nie tylko że nie został zdemontowany, jak to miało miejsce w roku ubiegłym z wielu jednostkami, lecz odwrotnie stan jachtów dzięki troskliwej opiece i reparacjom, t. zw. awaryjnym, zostały w stanie swej używalności podniesione w stosunku do początku sezonu.

W wyniku przeprowadzonego w roku bieżącym przeszkolenia zyskano:

- 1) trwałe systemy, które ogromnie ułatwiają dalszą pod tym względem pracę;
- 2) maksymalne i najbardziej racjonalne wykorzystanie taboru;
- 3) gruntowne wstępne zaznajomienie początkujących w żeglarstwie uczestników obozów z wszelkimi dziedzinami tej umiejętności;
- 4) wybitne doszkolenie uczestników posiadających już za sobą przygotowanie wstępne.

**WYCHOWANIE FIZYCZNE W OBOZIE.**

Poza obowiązkowym dla uczestników wyszkoleniem żeglarskim udostępniono im także odbywanie ćwiczeń, podnoszących ich ogólne wyrobienie fizyczne. Wychowanie fizyczne obejmowało: codzienną gimnastykę ranną, zaprawę do POS i konkurencję na odznakę POS, gry ruchowe, jak siatkówka, szczypiorniak oraz naukę

i ćwiczenia z pływania. Lekcje pływania odbywały się codziennie 2 razy i każdy, nieumiejący pływać, mógł w obozie z łatwością umiejętność tę osiągnąć. Nauką pływania kierował wykwalifikowany trener. To samo odnosiło się do zdobycia odznaki POS. W obozie stale przebywała instruktorka W. F., absolwentka CIWF, wobec której każdy uczestnik mógł w chwilach wolnych od ćwiczeń żeglarskich odrabiać przepisową konkurencję. W ten sposób

odznakę POS zdobyło 17 uczestników, a pozatem szereg osób nie ukończyło wszystkich konkurencyj, co jednak im zostanie zaliczone przy wznowieniu starań o odznakę w innych ośrodkach W. F.

Nadmienić wypada tu, że drużyna reprezentacyjna obozów w siatkówce zorganizowała szereg meczy na wybrzeżu, m. in. z Obozem Medyków, odnosząc wszędzie zwycięstwa.

## z życia a. z. m. - u

*Kronika Oddziału Warszawskiego (Warszawa, ul. Widok 10) za czas 15.VI.—15.XI.1934 r.*

W okresie wakacyjnym w AZM-mie zostały zawieszony wszystkie prace w sekcjach: kolonjalnej i handlowo-morskiej. Natomiast Oddział zajął się intensywnym przygotowaniem członków do obozu morskiego w Jastarni przez szkolenie w żeglarskim na Wiśle na joli „Feluka“. Pozatem Oddział brał czynny udział w pracach Zarz. Gł. LMK przy organizowaniu Złotu Młodzieży w dn. 1.VII.34 r. Praca Oddziału polegała na prowadzeniu szerokiej propagandy na terenie akademickim przez wywieszanie na wszystkich uczelniach afiszów i zapisywaniu chętnych na wyjazd.

Członkowie Oddziału Warszawskiego AZM-u licznie stawili się na obozy morskie w Jastarni, w wyniku czego 70% z nich uzyskało stopień żeglarski. Jola Oddziału, „Feluka“, została przewieziona do Jastarni i tam była wykorzystana dla wstępnego szkolenia uczestników obozu w sporcie żeglarskim.

Po okresie wakacyjnym Oddział wznowił pracę organizacyjną. Został zorganizowany ponownie kurs dla kandydatów, na którym nowowstępujący członkowie byli informowani o celach i ideo-

logii AZM-u i na wybrane tematy opracowywali i wygłaszali referaty z dziedziny handlu morskiego i polityki kolonjalnej.

Oprócz tego Oddział zorganizował zebranie informacyjne studentów wyższych uczelni warszawskich. Zebranie to zostało starannie przygotowane i intensywnie propagowane przez wydanie i rozpowszechnienie ulotek i wywieszenie afiszów. Na zebraniu przemawiali: p. marszałek Dębski, Viceprezes Zarz. Gł. L. M. i K. na temat „Polska polityka morska i kolonjalna“ i kol. Jan Grzywaczewski, Prezes Zarz. Gł. AZM-u na temat „Morska ekspansja młodzieży dziś i jutro“ przy udziale paruset słuchaczy. Dla sekcji kolonjalnej zorganizowano odczyt, na którym przemawiał p. mjr. dypl. M. Fularski n. t. „Możliwość współpracy AZM z LMK“ przy dość znacznej frekwencji, około stu członków.

Sekcja handlu morskiego również rozpoczęła pracę.

Na zebraniu sekcji, po dość ostrej dyskusji uchwalono program pracy na rok bieżący, wyrażający się w zorganizowaniu cyklu odczytów na aktualne tematy oraz urządzaniu co tydzień zebrań sekcji z referatami i dyskusją.

W chwili obecnej liczba członków Oddziału wynosi 260, nie licząc kandydatów zgłaszających się po zebraniu informacyjnym.

## wspomnienia pośmiertne

### ś. p. medard downarowicz

W końcu października zmarł po długiej chorobie vice-prezydent m. st. Warszawy, Medard Downarowicz.

Ś. p. M. Downarowicz odznaczał się niezwykle szlachetnością i prawością charakteru, która sprawiła, że w okresie reorganizacji i uzdrawiania stosunków samorządu — wszedł do Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy.

Interesował się ruchem młodzieżowym, a szczególnie Akademickim Związkiem Morskim.

Łączyły nas z Nim serdeczne stosunki. Był jednym z przedstawicieli starszego społeczeństwa, który interesował się Obozami Żeglarskimi w Jastarni. Tracimy w Nim człowieka rozumiejącego młodzież i jej dążenia. Cześć Jego pamięci!

### ś. p. jan stanisław witkowski

W początkach listopada w Gdyni zmarł śmiercią tragiczną Stanisław Witkowski por. mar. handl., młody kierownik stoczni jachtowej w Gdyni. Zmarły odznaczał się bogactwem inicjatywy i dzielnością, której liczne dowody obserwować mogliśmy zarówno w podróży jachtem „Dal“ przez Atlantyk, jak i na stanowisku kierownika stoczni. Ze zmarłym łączyły nas, Szkwałowców i Azetemowców, niezwykle serdeczne stosunki, polegające na jednakowym odczuwaniu potrzeb polskiej pracy realizacyjnej na morzu.

W zmarłym żegnamy z żalem zblizzonego nam ideowo wybitnego przedstawiciela młodych pionierów morskich. Cześć Jego Pamięci!

# rozmaitości

## satyra dla wtajemniczonych

W „Sportie Wodnym“ Nr. 17, str. 10, p. J. Fischer tak pisze o swoich „niezwykłych“ trudach na jachcie „Jurand“.

„— „To pan z Polski“, słyszę kogoś wołającego z brzegu. „A tak, a pan co tu robi“. — „Ja jestem w cyrku szwedzkim, byłem poprzednio u Staniewskich. Ale tu w Szwecji kiepsko, nie ma nic porządnego do picia“. Tu genialna myśl przyszła mi do głowy. Wczoraj wysunęła się linka od topsła, zastanawiamy się kto ma się tam wdrapać. Może rodak się przydać! Aby tylko nie był jeźdźcem lub kłownem. „A pan jest artystą“, pytam go. „A jakże, artystą na linie“. — „To doskonale! a chce pan się napić kieliszek czegoś mocnego to załóż pan tę linkę do bloku, tam na szczycie masztu“. Dla artysty to głupstwo. Za chwilę linka była na miejscu...—“

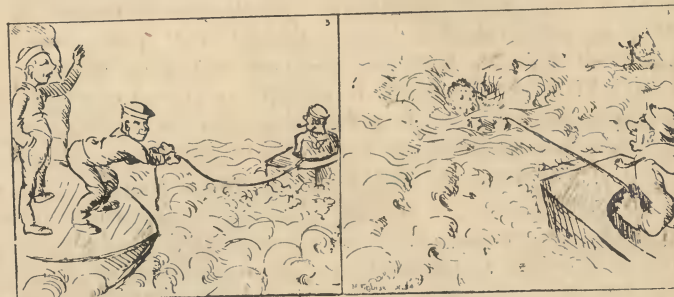
Pochylany czoła przed wodno-sportowemi wyczynami p. J. Fischera.

## zadanie żeglarskie do n-ru 3-go

Jaką należy stosować taktykę w prowadzeniu jachtów na regatach, na których komisja regatowa „obdziela“ jachty handicapami post factum w zależności od osiągniętych przez nie wyników?...

Za najlepsze rozwiązanie Y.K.P. przyznał jako nagrodę lampkę wina u prezesa Y. K. P., p. Rummela. Nagrodę drugą ufundował „Sport Wodny“ w postaci autografu p. Heinricha.

pewna „awaryjcka“ historia  
z mniej pewną załogą  
„juranda“



odpowiedzi  
redakcji

PP. Lechocky, W. Grzelak, St. Gieryszewski, St. Kownacki, Br. Kalinowski — Warszawa. — Za przesłany nam materiał dziękujemy, w przyszłości wykorzystamy.  
Wł. Fischer — Poznań. — Jak wyżej.

G. Litchen — Poznań. — Ze względu na narzucone nam zastrzeżenia, zmuszeni byliśmy z artykułu zrezygnować. Artykuł w całości nadaje się tylko do wygłoszenia na zebraniu organizacyjnym.

A. Malinka — Częstochowa. — Rymy w nadesłanym nam wierszu mają charakter wybitnie lokalny. Nie zamieścimy.

E. Mogilnicki — Międzychód. — Artykuł nadaje się tylko do „Sportu Wodnego“. Dla nas za stary.

P. K. P-ska — Warszawa. — Prosimy o osobiste pofatygowanie się do redakcji.

L. Dudziński — Zgierz. — W sprawie interesującej Pana, a dotyczącej pewnych szczegółów budowy jachtu dalekomorskiego, odpowiedź wysyłamy listownie.

R. Nosowicz — Rzeszów. — Ze zdjęć nie skorzystamy: nie chcielibyśmy robić konkurencji „Eroticonowi“.

„szkwał“ należy  
nie tylko czytać

l e c z

prenumerować  
i propagować

Redaktor Nacz. i Odpow.: Stanisław Zadrożny

Wydawca: Za A. Z. M. Jan Grzywaczewski

Adres redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, konto P. K. O. Nr. 3.335  
prenumerata „Szkwału“ wynosi 2.50 zł. rocznie

Dr Wacław Korabiewicz

# *Kajakiem do minaretów*

Cena zł. 4.80

NAKŁADEM GŁÓWNEJ KSIĘGARNI WOJSKOWEJ

Do nabycia we wszystkich księgarniach

## Główna Księgarnia Wojskowa

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 69, TEL. 202-19

poleca następujące wydawnictwa z dziedziny sportów wodnych

	Zł.		Zł.
BOHATYREW M. — Jak samemu zbudować płaskodenną łódź wiosłową . . . . .	2.—	KUCZYŃSKI J. — Jachtowa praktyka morska . . . . .	7.50
DZIENNIK okrętowy jachtu — 30 str. . . . .	3.—	KUCZYŃSKI J. — Roboty linowo-żaglowe na stopień żeglarza . . . . .	—65
"GABRYLEWICZ." Łódź żaglowo-wiosłowa typu „H” 60 str. . . . .	6.—	LENARTOWICZ E. — Podręcznik wioslarstwa regatowego . . . . .	1.30
GABRYLEWICZ. Łódź żaglowo-wiosłowa typu „H” 1.70		ORGANIZACJA harcerskich drużyn żeglarskich . . . . .	2.—
GERBAULT A. — W pogoni za słońcem. Z New-Yorku do Tahiti (Pamiętnik żeglarski). Przełożył z franc. L. Szykowski . . . . .	6.50	SŁOCUM J. — Sam jeden żaglowcem naokoło świata (Pamiętnik żeglarski). Przeł. L. Szykowski . . . . .	5.50
GERBAULT A. — Na powrotnej drodze. Z Tahiti do Francji. (Pamiętnik żeglarski). Przełożył z franc. L. Szykowski . . . . .	7.—	SZWYKOWSKI L. — Żeglarz śródlądowy . . . . .	2.80
HEINRICH. — Szlaki wodne Polski . . . . .	5.20	VOSS J. C. — Łodzią żaglową przez oceany. (Pamiętnik żeglarski). Przeł. T. Fonferko . . . . .	8.—
HEINRICH. — Budowa kajaków . . . . .	4.—	WAGNER WŁ. Podług gwiazd i słońca . . . . .	1.50
HEINRICH. — Podręcznik kajakowca . . . . .	5.50	ZALESKI A. — Krótki podręcznik pływania (wyd. II) . . . . .	1.50
JARŁOŃSKI O. — Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu „h” . . . . .	3.50	ZARUSKI M. gen. — Nawigacja jachtowa . . . . .	5.—
KORABIEWICZ W. Kajakiem do minaretów . . . . .	4.80	ZARUSKI M. gen. — Na pokładzie „Iskry” . . . . .	1.50
KUCZYŃSKI J. — Manewrowanie jachtem żaglowym . . . . .	5.—	ZARUSKI M. gen. — Moja czwarta podróż na „Witezium” . . . . .	1.—
KUCZYŃSKI J. — Praktyczne wiadomości z astronomji żeglarskiej . . . . .	2.50	ROBINSON W. A. — Przez głębie i mielizny. (Pamiętnik żeglarski) . . . . .	10.—
		ŻEGLARSTWO W ZIMIE . . . . .	2.—

Do nabycia we wszystkich większych księgarniach w Polsce

350/



CENY OGŁOSZEŃ „SZKWAŁU”

1 strona 400 zł. —  $\frac{1}{2}$  strony 220 zł. —  $\frac{1}{4}$  strony 130 zł.

$\frac{1}{8}$  strony 70 zł. —  $\frac{1}{16}$  strony 40 zł.

Ogłoszenia w tekście o 25 procent drożej