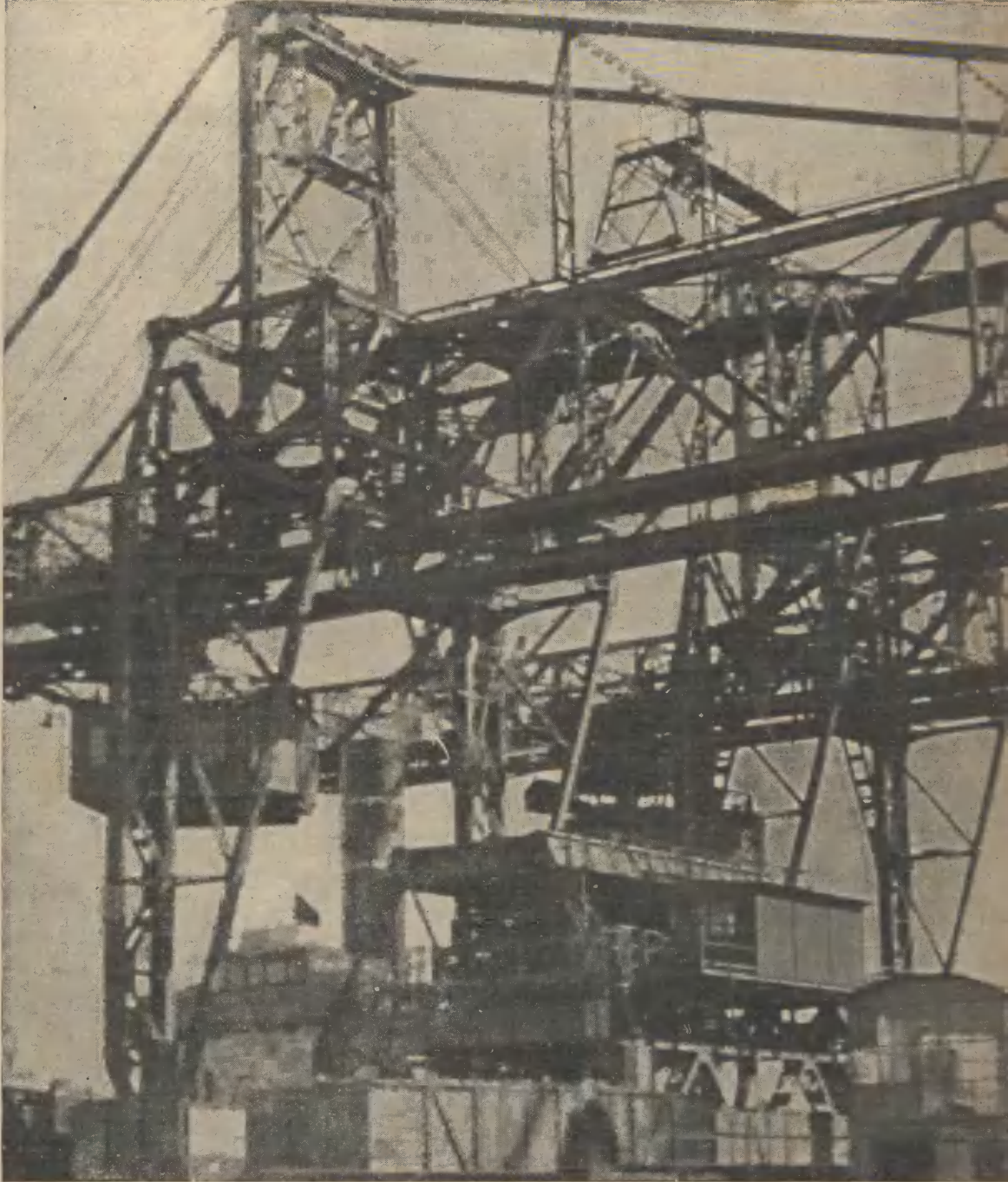


SZKWAŁ

2 strony



ROK V

1937

NR. 2

1937 R.

Kronika miesięczna

Proseminarium kolonialne AZM-u. Celem rzeczowego zaznajomienia młodzieży akademickiej z problemami kolonialnymi, Akademicki Związek Morski R. P. w Warszawie zorganizował szereg wykładów specjalnych w t. zw. „Proseminarium kolonialnym”, którego prowadzenie objął p. inż. Zygmunt Dreszer. W styczniu r. b. odbyły się już następujące wykłady AZM-u: 13-go — „Cel Proseminarium i metody pracy”; 22-go — „Polska jako bierny element gospodarczy” (klimat, konfiguracja terenu, surowce, ludzie); 27-go — „Krótki zarys gospodarczy Polski i rozwój jej psychicznego typu gospodarczego”. Ponadto w dniu 3-cim lutego odbędzie się wykład o „Istotnym kryzysie gospodarczym Polski”.

Prelekcje te mają na celu: 1) wprowadzić w dyskusję; 2) postawić szereg problemów, których rozstrzygnięcie na podstawie poprzednio zebranego materiału statystycznego przypada uczestnikom. Seminarzyści będą tu musieli wynaleźć formę graficznego przedstawienia poruszanych zagadnień dla zobrazowania ich na wystawie. Prace styczniowe miały na celu przede wszystkim przygotowanie ekspozycji w postaci tablic, wykresów, diagramów na dział pierwszy wystawy AZM-u, p. t. „Konieczność ekspansji”.

Na miesiące: luty, marzec i kwiecień—AZM przewiduje podział seminariów na szereg poszczególnych wydziałów. Dyskusje wydziałów będą odbywać się osobno, a tylko zasadnicze i ogólne wykłady odbędą się wspólnie. Przewidziane są wydziały następujące: 1) Handlu morskiego i kolonialnego; 2) Finansów kolonij; 3) Rolnictwa i leśnictwa kolonialnego; 4) Emigracji osadniczej; 5) Inżynierskich robot kolonialnych i 6) Sanitariatu kolonialnego.

Kurs ideologiczny dla Młodzieży LMK. Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży Zarządu Głównego LMK zorganizował w okresie od 3 do 5 stycznia b. r. trzydniowy kurs dla Kierowników i Prezesów Kół Szkolnych LMK. Kurs ten, którego zadaniem było pogłębienie znajomości szeregu problemów wśród członków Kół Szkolnych LMK, a to za pomocą przede wszystkim odpowiedniego programu wykładów, prowadzonych przez pierwszorzędnych znawców poszczególnych dziedzin, zgromadził 256 uczestników z całej Polski.

Obóz żeglarstwa lodowego AZM-u nad jeziorem Narocz. Jak co roku w zimie, i w roku bieżącym Akademicki Związek Morski R. P. urządza na największym w Polsce jeziorze Narocz (powierzchnia 84 km kw.) obóz żeglarstwa lodowego. Początkowy jednak termin rozpoczęcia obozu w dniu 28 grudnia ub. r. został spowodowany niepomyślnych warunków atmosferycznych przesunięty do dnia 31 stycznia b. r., przy czym kurs potrwa do 13 lutego. Akademicki Związek Morski R. P. rozporządza własnymi bojami, t. j. jachtami lodowymi, na których szkoli żeglarzy zimowych, rekrutujących się w lwiej części z członków Związku.

Harcerze - żeglarze w zimie. W dniu 7 lutego b. r. nad jeziorem Kiekrz pod Poznaniem odbędzie się ogólnopolska odprawa „pilotów” żeglarskich wszystkich chorągwi harcerstwa, w której weźmie udział około 40 osób. W dniu zaś 21 lutego odbędzie się w Warszawie doroczna harcerska konferencja żeglarska, w której uczestniczyć będą: piloci chorągwi, zastępowi zastępów wodnych oraz członkowie drużyn żeglarskich w liczbie około 40 osób. Obie konferencje są organizowane przez Kierownictwo Drużyn Żeglarskich Głównej Kwatery Harcerzy.

Nowy Komisarz R. P. w Gdańsku. W dniu 31 grudnia ub. r. opuścił Wolne Miasto poprzedni Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, dr Kazimierz Papée, którego żegnali przedstawiciele władz polskich i gdańskich, przedstawiciele sfer kupieckich, organizacji społecznych, prasy i t. d.

Nowy Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, p. Marian Chodacki, złożył w tym samym dniu wizyty oficjalne prezydentowi Senatu gdańskiego oraz prezesowi Rady Portu i Dróg Wodnych, tym samym rozpoczynając urzędowanie.

Znamienna wizyta. W ramach uroczystości noworocznych, tradycyjnie odbywających się w Gdańsku, Prezydent Senatu gdańskiego p. Greiser w tym roku po raz pierwszy złożył wraz z całym Senatem wizytę noworoczną okręgowemu „Führerowi” partii hitlerowców, p. Foersterowi, przezwanym, jak wiadomo, „Komisarzem Hitlera na W. M. Gdańsk”. Znamienny ten fakt podkreśla nazewnątrz stosunki hierarchiczne w „Wolnym” Mieście.

Polski jacht „Farys” w Nowej Zelandii. W listopadzie ub. r. zawiął do portu Oakland w Nowej Zelandii inż. Erwin Jerzy Weber, Polak, podróżujący na własnym jachcie „Farys” pod banderą polską.

Inż. Weber wyruszył w dniu 28 lutego 1936 r. z portu Papetee na Tahiti, gdzie przebywał około trzech lat. Z Papetee polski żeglarz ruszył samotnie wzdłuż zwrotnika Koziorożca, przy czym trasa rejsu wiodła na przestrzeni około 4.500 km poprzez wyspy Cooka, Palmerston, Samoa, Fidżi i Norfolk. Jacht więc inż. Webera, liczący 6 metrów długości, przebył już pół Pacyfiku, wszędzie przyjmowany nadzwyczaj gościnnie. W chwili zbliżania się do Oakland, na spotkanie żeglarza wyleciał, poprzedzony tłumem jachtów, samolot, który nad „Farysem” krążył aż do zakotwiczenia. Przybycie inż. Webera do Oakland wywołało w tym mieście wielką sensację, zarówno ze względu na niecodzienny wyczyn sportowy, jak i na po raz pierwszy widzianą tam banderę polską.

Program audycji w rocznicę odzyskania polskiego wybrzeża i święta polskiej Marynarki Wojennej w dniu 10.II. 1937 r. 18.50—18.51 Capstrzyk Marynarki Wojennej w Gdyni. 18.51—19.10 Przemówienie poświęcone sprawom morza, wyjaśniające jego znaczenie i nasz do niego stosunek. 19.10—19.25 „Hymn Bałtyku i Pieśń o Morzu” — w wykonaniu Ork. Marynarki Wojennej pod dyr. kapitańca Dulina i chóru „Cecylia” z Gdańska pod dyr. Wilkomirskiego (z Gdyni przez Toruń). 19.25—19.45 „Sejm Morski” — reportaż historyczny w opracowaniu dr. K. Lepszego i reżyserii St. Broniewskiego (z Krakowa). 19.45—19.50 „Pieśń o Gdyni” w wyk. Ork. Mar. Woj. i chóru (z Gdyni przez Toruń). 19.50—20.10 „Gdynia” — żywe migawki z portu (z Gdyni przez Toruń). 20.10—20.30 „Pieśń ludu kaszubskiego” audycja w opracowaniu prof. Kamieńskiego i wykonaniu solistów (z Poznania). 20.30—20.45 „Apel miast polskich” — poszczególne rozgłosnie składają hołd Morzu i zapewniają o swej wierności. 20.45—20.50 Polonez A-dur Chopina w wyk. Ork. symf. P. R. 20.50—21.00 Dziennik wieczorny (ew. życzenia od Polonii zagranicznej). 21.00—22.00 „Morze w muzyce i w poezji” audycja w wyk. Ork. Symf. P. R., chóru, solistów i recytatorów. 22.00—22.15 „Głos mają nasi pionierzy kolonialni” — (5 po 3 minuty). 22.15—23.00 „Od portu do portu” — drogi naszej bandery — audycja z płyt z konferansierką. 23.00—23.10 Pozdrowienia dla naszych statków na morzach. 23.10—23.30 Orkiestra Mar. Woj. pod dyr. kpt. Dulina (z Gdyni przez Toruń).

SZKWAŁ

LUTY

1937



III 0441

W siedemnastą rocznicę

10 lutego r. b. mija siedemnaście lat od chwili odzyskania przez Polskę wolnego dostępu do morza. Obchody wielkich rocznic mają wtedy tylko rację bytu, gdy z doświadczeń lat ubiegłych czerpiemy wskazówki do pracy na przyszłość, gdy sumujemy wszystkie osiągnięcia i niedociągnięcia w danej dziedzinie i zestawiamy z tym, co pozostało nam jeszcze do wykonania. Cofanie się w przeszłość jest tylko wtedy słuszne i potrzebne, jeśli jest to cofanie się dla nabrania rozpędu...

Siedemnaście lat temu rozpoczęliśmy wyrównywać nasze wiekowe zaniedbania na morzu i na wybrzeżu. Tempo odrabiania tych zaległości było zaiste imponujące. Wybudowaliśmy wspólny port, stworzyliśmy zaczątki floty wojennej i handlowej, ożywił się tętno życia na wybrzeżu, otoczyliśmy opieką rybołówstwo morskie, połączyliśmy bezpośrednią linią kolejową Śląsk z Gdynią... W całej Polsce zbudziłyśmy gorące umiłowanie tego małego skrawka brzegu morskiego, jaki nam przypadł w udziale, oraz słuszne poczucie dumy, że tych kilkunastu lat panowania Polski nad Bałtykiem nie zmarnowaliśmy bezużytecznie. Najlepszym bodaj argumentem, który najsilniej przemawia do najszerzych mas społeczeństwa, jest to, że dziś $\frac{3}{4}$ całego naszego obrotu towarowego z zagranicą kierujemy drogą morską i kto wie, czy dalibyśmy sobie radę z przewyciężeniem kryzysu gospodarczego, gdybyśmy nie mieli tej wolnej granicy z wszystkimi państwami i narodami świata, jaką jest własny dostęp do morza. Dzisiaj bodaj całe społeczeństwo — a już z pewnością całe młode pokolenie — zdaje sobie jasno sprawę z tego, że własny brzeg morski, to podstawa naszej prawdziwej niezależności politycznej i gospodarczej. W tych warunkach wszelka próba odsunięcia nas od Bałtyku — jako brutalny zamach na najbardziej życiowe interesy Rzeczypospolitej — spotkałaby się z zdecydowanym i jednolitym sprzeciwem całego Narodu. I to jest chyba największe i najistotniejsze nasze osiągnięcie w dziedzinie spraw morskich na przestrzeni ostatnich siedemnastu lat.

Tempo odrabiania naszych wiekowych zaległości nad Bałtykiem — zwłaszcza na przestrzeni kilku ostatnich lat — było tak szybkie, że z natury rzeczy powstały pewne uchybienie i niedociągnięcia, które muszą być w najkrótszym czasie wyrównane.

Na plan pierwszy wysuwa się sprawa Gdańska. Jest to zagadnienie istotnie trudne i skomplikowane. Gdańsk bowiem posiada podwójny charakter — z jednej strony jest to miasto o dużym nasileniu pierwiastka niemieckiego, z drugiej zaś strony — port polski. Ustrój prawno-polityczny Gdańska oparty jest o te dwie zasady, stwarzając w praktyce ciągle tarcia, komplikacje i nieporozumienia. Wydaje nam się, że zwłaszcza w roku ubiegłym strona niemiecka ma za sobą szereg faktów dokonanych, co dla nas jest równoznaczne z cofnięciem się na tym odcinku.

Drugim zagadnieniem, które do pewnego stopnia przeoczyliśmy, to sprawa Pomorza. Zaproponowani morzem i wyrastająca na piaskach i torfowiskach nadmorskich Gdynią — zapomnieliśmy o tym, że droga nad brzeg morski wiedzie przez Pomorze.

Dziś sytuacja wygląda w ten paradoksalny sposób, że Niemcy, będący procentowo znikomą mniejszością na tym terenie, mają w swych rękach olbrzymie bogactwa w postaci majątków ziemskich, młynów, mleczarni, fabryk, warsztatów, domów i t. p. Faktem jest, że spółdzielnie niemieckie opanowują życie gospodarcze Pomorza, że niemieckie instytucje finansowe wywierają bardzo duży wpływ na kształtowanie się miejscowych stosunków, że szkolnictwo niemieckie i organizacje społeczne, kulturalno-oświatowe, zawodowo-gospodarcze i t. p. doskonale się rozwijają. W zestawieniu z rozbitciem i rozproszkowaniem społeczeństwa polskiego na Pomorzu — fakty te mówią same za siebie i są groźnym ostrzeżeniem przeciwko kontynuowaniu tego rodzaju polityki.

Trzecie niedociągnięcie — to nasz handel zagraniczny. Jest rzeczą powszechnie znaną, że nasz handel zagraniczny ma złe nastawienie kierunkowe, że nasz eksport kieruje się po linii najmniejszego oporu do państw najbliższych, gdzie sprzedajemy towary ze stratą, gdyż boimy się „wielkiej wody” i nie docieramy do odległych krain zamorskich, gdzie moglibyśmy uzyskiwać znacznie lepsze ceny za towary krajowe i skąd moglibyśmy sprowadzać bezpośrednio — a więc taniej — potrzebne dla naszego gospodarstwa narodowego surowce i produkty kolonialne. Nasze wielomilionowe wychodźstwo nie zostało dotąd należycie wciągnięte w orbitę współpracy gospodarczej z Macierzą, nie słyszymy prawie nic o wymianie towarów między Polską a Polakami za oceanem — słowem w zakresie t. zw. patriotyzmu gospodarczego nie zrobiliśmy nic konkretnego, albo prawie nic.

Następna z kolei luka — to całokształt zagadnień kolonialnych. Polska jest dziś w takiej sytuacji ludnościowej, że dusimy się, że mamy nadmiar rąk roboczych, że mimo największych wysiłków nie będziemy w stanie zatrudnić produkcyjnie naszego poważnego przyrostu naturalnego. W tych warunkach „walka o przestrzeń” — to jedyne wyjście, jakie nam pozostaje. Sytuacja nasza jest analogiczna — jeśli nie gorsza — od położenia Japonii, czy Niemiec. Zestawmy teraz wysiłki wymienionych państw i porównajmy je z naszymi poczynaniami na arenie międzynarodowej. Tamte narody toczą upartą i konsekwentną walkę o należne im miejsce pod słońcem, my zaś — stawiamy dopiero pierwsze nieśmiało kroki na tej drodze. Posunęliśmy się wprawdzie naprzód, niemniej jesteśmy strasznie opóźnieni, pozostajemy daleko w tyle, inni ciągle nas dystansują.

Wierząc niezłomnie w to, że od wolnego dostępu do morza i wszechstronnego jego wykorzystania zależy potęga i rozwój gospodarczy Rzeczypospolitej — musimy w szybkim czasie wyrównać i odrobić wszystkie zaległości i niedociągnięcia na odcinku spraw morskich. Musimy zrozumieć, że od nas samych, od tempa naszych prac, od rzetelności naszych wysiłków — zależeć będzie to, czy Polska będzie małym państwem europejskim, czy też stanie się mocarstwem światowym.

Czesław Zagórski

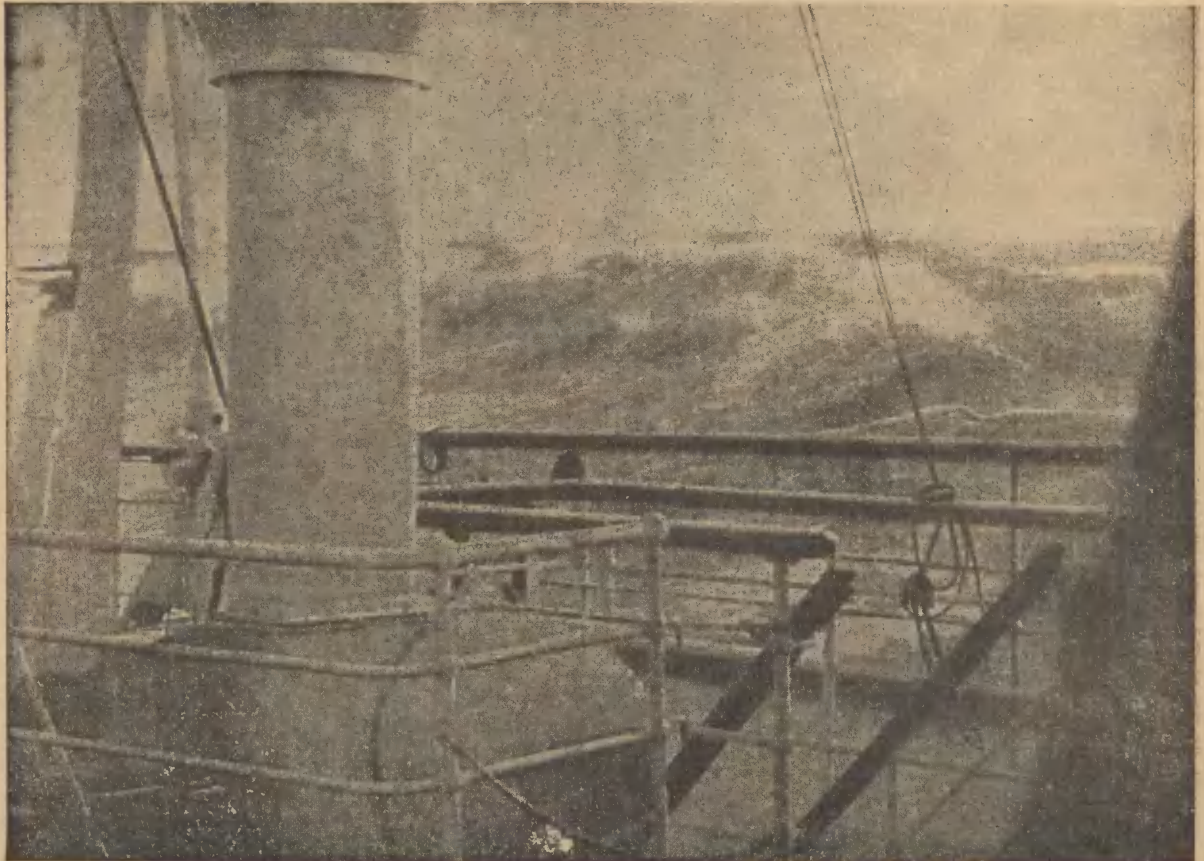
Sprawa uprzemysłowienia portu

Dotychczasowy rozwój Gdyni odbywał się w niezwykle szybkim tempie. Przeładunek towarów z kilkunastu ton w roku 1924 wzrósł do 7,7 milionów ton w roku 1936. Urządzenia techniczne portu: bazy, nabrzeża, jakie przybyły w krótkich odstępach czasu, przedstawiając ostatni wyraz techniki, pozwalają na należyte jego wykorzystanie.

O ile rozwój ten odnosił się w pierwszej swej fazie przede wszystkim do spraw technicznych, to obecnie — wydaje się, życie naszego portu wchodzi w nowy okres, który cechuje pewna stabilizacja pod względem technicznym oraz przystąpienie do realizacji dwóch wielkich zagadnień: uhandlowanie i uprzemysłowienie portu. Stąd — z racji nie dających się ściśle odmierzyć cyframi zjawisk, liczby charakteryzujące postępy nasze w pracy portowej nie będą się zapewne już powiększały w skokach, jak dotychczas, lecz raczej wykażą równomierny i powolniejszy wzrost.

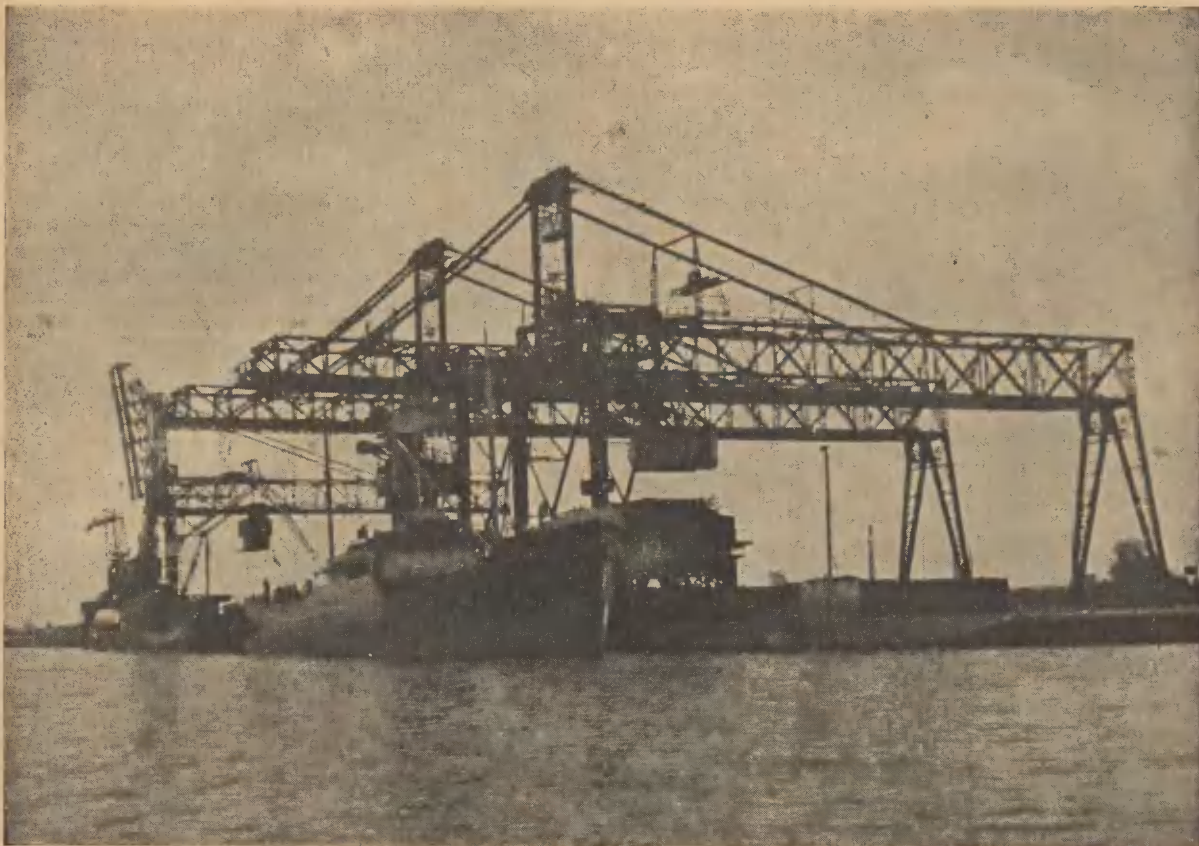
Sprawa uprzemysłowienia Gdyni, dyskutowana w prasie i rozważana w specjalnych pracach przed kilku laty, dojrzała obecnie do rozwiązania praktycznego. Stan naszego handlu zagranicznego, zmusza w pierwszym rzędzie do tworzenia odpowiednich placówek przemysłowych. Wartość wywozu i przywozu dąży do wyrównania. Osiągnięcie tak nam potrzebnych nadwyżek bilansowych jest coraz trudniejsze. Dłaczego mamy więc wywozić surowce za niską cenę, kiedy możemy wywieźć gotowy artykuł, powstały z tego surowca i osiągnąć za to o wiele większą cenę?

A gdzie istnieją tak dogodne warunki do powstania przemysłu, jak nie w porcie? Port, jako punkt komunikacyjny, w którym stykają się drogi surowców wywożonych i przywożonych, stanowi dla przemysłu wyjątkowo uprzywilejowane miejsce. Przemysł portowy posiada naogół tańszą kalkulację w porównaniu z przemysłem zaplecza. Wpływa na to szereg czynników, i tak: transport surowców zarówno ze strony lądu, jak i ze strony morza, nie jest obciążony kosztami specjalnego przeładunku portowego, gdyż jest przeładowywany wprost do magazynów danego przedsiębiorstwa, gdzie się go przerabia, a następnie gotowy artykuł znów bezpośrednio jest ładowany na statek. Ważne również są specjalne portowe taryfy kolejowe, które wpływają na znaczne potanieńcze przewozów. Trzeba jeszcze dodać, że przemysł najczęściej znajduje się w wolnej strefie, która jest traktowana jako teren, leżący poza granicami celnymi, jako zagranica, gdzie może pracować bez ograniczeń. Poza tym mogą być zastosowane taryfy specjalne: zwroty lub ulgi celne, akcyzowe i t. p. ułatwienia. Od dziesiątków lat to uprzywilejowane położenie w portach morskich jest na całym świecie wykorzystywane przez przemysł. Jedynie u nas rozwój przemysłu w porcie gdyńskim idzie dotychczas bardzo powoli. Dzieje się to dzięki temu, że nasza polityka handlowa nie stwarza warunków sprzyjających rozwojowi nowych placówek przemysłu portowego i nie zabiega o utrwalenie podstaw bytu i dalszy rozwój już istniejących, że nie jest jeszcze uregulowana sprawa odpowiednich terenów pod budowę fabryk. Kanał portowy i przyległe te-



Fot. F. Mozolewski

Z pokładu m-s „Pilsudski” na Atlantyku



Fot. O. Jabłoński

Dźwigi portowe w Gdańsku

reny, przewidziane na cele przemysłu, są dopiero w budowie. Niezależnie od tego prawne uregulowanie własności gruntu czeka jeszcze na swoje rozwiązanie. Ulgowe taryfy kolejowe, nie mają dotąd w całej rozciągłości zastosowania w odniesieniu do przemysłu portowego. A to sprawa jest szczególnie ważna, gdyż jak już wyżej zaznaczono, istotne znaczenie dla uzyskania warunków konkurencyjnych w stosunku do przemysłu osiadłego w innych portach, stwarza możliwość taniego dowozu surowców i wywozu produktów gotowych. Poza tym sprawa traktowania strefy wolno-cłowej przez władze celne, jako prawdziwie wolnej pozostawia, zdaniem zainteresowanych kół gospodarczych, — dużo do życzenia. Logika biurokratyczna nie może się widocznie pogodzić dotąd z myślą, że może być zakątek, gdzie nie mogłaby wkraczać. Usprawnienie poruszanych kwestii, oraz szeregu jeszcze innych, są w warunkach dzisiejszych niezbędne do tego, aby sprawę uprzemysłowienia portu gdańskiego ruszyć z miejsca w odpowiednim tempie. Kwestia ewentualnych przywilejów i ulg, z których początkowo musiałby korzystać przemysł w Gdyni, mogłaby z czasem ulec rewizji, i być dostosowana do zmienionych warunków.

Dzisiaj Gdynia jest raczej portem przeładunkowym, w którym właściwa dyspozycja handlowa czy wytwórczość przemysłowa jest w stadium początkowym. Gdynia posiada zaledwie kilka dojrzałych oraz zakładów dla sortowania i przepakowywania owoców, łuszczarnię ryżu, olejarnię i warsztaty reperacyjne dla statków. (Stocznia jest jeszcze w stadium organizacji). A przecież mógłby powstać cały szereg nowych zakładów, dla których istnieją zupełnie realne możliwości i opłacalność produkcji; że wymienimy tylko: przemysł mleczarski z pro-

dukcją mleka, masła i sera, przemysł cukierniczy, przemysł konserwowy, przemysł włókienniczy, przemysł drzewny i obok tego przemysł pomocniczy, jak na przykład fabryki opakowań blaszanych i t. p. — nie mówimy o przemyśle rybnym, który rozwija się pomyślnie, lecz i on mógłby jeszcze urozmaicić swoją produkcję.

Powyżej naszkicowanego zagadnienia, w krótkim artykule nie wyczerpiemy. Zostaje jednak na marginesie jeszcze jedna sprawa, mianowicie „jaka może być rola młodzieży w akcji, zmierzającej do uaktywnienia konkretnej pracy w omawianej dziedzinie. Mowa oczywiście o tej młodzieży, która sobie za cel stawia pracę nad rozwojem spraw morskich w Polsce. Naszym zdaniem, rola młodzieży polega w tym wypadku nie tylko na odpowiednim przygotowaniu się do pracy, i dążeniu do uzyskania potrzebnych kapitałów (ew. kredytów), dla założenia sobie na podstawie dobrze przeprowadzonej kalkulacji, warsztatów pracy, ale przede wszystkim na pogłębieniu samego zagadnienia i oddziaływaniu na psychikę sfer zainteresowanych, nie chcących czy nie mogących zaniechać dotychczasowych przyzwyczajzeń w kierunku przedstawienia swej umysłowości ku szerszemu ujęciu spraw morskich, ku zwiększeniu inicjatywy i przedsiębiorczości w zakresie handlu i przemysłu i ku liberalniejszemu traktowaniu zagadnień portowych przez odpowiedzialne czynniki. Dla nas, młodzieży morskiej, która widzi w sprawach tych już nie nadzwyczajność i wyjątkowość, lecz zwykły codzienny trud, prowadzący do rezultatów korzystnych nie tylko dla jednostek, ale również dla państwa, obowiązkiem jest wprowadzić we wszystkie dziedziny naszego życia gospodarczego czy urzędowego szeroki wiew prawdziwego morza.

Gdańsk a Polska

W paru rzutach oką wstecz, w przeszłość, staraliśmy się przedstawić stosunki polsko-gdańskie, podkreślając zależność gospodarczą Gdańska od Polski, zależność, nie wynikającą bynajmniej z takiego czy innego układu koniunkturalnego, lecz orzekniętą, zawyrokowaną niejako zgóry przez położenie



Fot. O. Jabłoński

Fragment portu gdańskiego

geograficzne. Gdańsk leży u ujścia Wisły — przypominał nagłówek poprzednich naszych rozważań — jest więc naturalną bramą wylotową na morze całego rozległego dorzecza tej wielkiej drogi wodnej; bramą, której odźwierni mogą mieszkańcom dorzecza oddawać cenne usługi, samym przytem odnosząc znaczne korzyści, jeśli obie wrótnie trzymać będą szeroko rozwarte; bramą, którą by siłą trzeba było wyważyć, gdyby, nie dbając o własne przede wszystkim nie korzyści już, ale istnienie, chcieli ci odźwierni wrótnie zatrzasnąć i zabić skoblami.

Przez ciąg stuleci wykazał Gdańsk, iż rozumie rolę, jaka przypadała mu z racji położenia geograficznego. Z chwilą, gdy znalazł się pod władzą państwa zakonnego, we własnym przede wszystkim interesie dążył do wyzwolenia się z pod twardej rządu krzyżackich i do powrotnego złączenia się z polskim organizmem politycznym. Od dnia bitwy grunwaldzkiej aż po rozbiory Rzeczypospolitej, a nawet i po nich, w dążeniach Gdańska zarysowuje się wyraźniej chęć wspólności gospodarczej i politycznej z państwem polskim, jako tym jedynym organizmem, który przez stulecia będzie nie tylko żywił Gdańsk, ale i pozwalał mu opływać w dostatki.

Polityka ta nie była wszakże wolna od pewnych załamań czy zbroceń, co staraliśmy się podkreślić i co może nie będzie rzeczą zbędną raz jeszcze tu uwypuklić. Odrębny etnicznie Gdańsk, nie związany z Polską żadnymi węzłami sentymentu, a tylko ożeniony z nią nakazem kupieckiego rachunku, starał się przede wszystkim o zachowanie swego stanowiska pośrednika handlowego o uprawnieniach monopolistycznych, a nadto dbał, by się nie zatarła owa odrębność etniczna i — później — wyznaniowa. Strzegąc się wszystkiego, co osłabić by mogło unię gdańsko-polską, przeciwi się Gdańsk jednocześnie wszystkiemu, co mogło by umniejszyć jego autonomię, dążąc zawsze do zachowania własnego, jak największego znaczenia, a jednocześnie dbając, by skazana na współzycie z nim Polska nie przewyższała go własną potęgą na posiadanym wspólnie odcinie.

Wynik tej polityki, aż nadto dobrze znany, mogłaby była zmienić Rzeczpospolitą, gdyby uświadomiła sobie dość wcześnie, iż „kto posiedzie ujście Wisły i Gdańsk, ten będzie bardziej panem Polski, niżeli król w Warszawie“. To wszakże, jakże zwarte a jakże przytem słuszne dla czasów Rzeczypospolitej przedrozbiorowej sformułowanie zawdzięczamy nie naszej, lecz właśnie obcej myśli politycznej. Z roli i znaczenia Gdańska dla Polski zdają sobie niewątpliwie sprawę poszczególni monarchowie i mężowie stanu Rzeczypospolitej przedrozbiorowej, ale troskę ich o „dominium maris Baltici“ zbyt często przesłaniają w opinii rządzącej, szlacheckiej warstwy narodu bądź te plony stokrotne, jakie dawać mógł pług polski, krający w skiby ukraińny czarnozem, bądź zgiełk orężny, rozlegający się u naszych wschodnich granic. Wobec braku ciągłości dynastycznej myśl polityczna, nie przekazywana z ojca na syna, nie oplecie się nigdy dokoła Gdańska i ujścia Wisły tak silnie i tak trwale, jak tego przykład znaleźć nie trudno w myśli politycznej Hohenzollernów brandenburskich i pruskich, z żelazną konsekwencją dążących do owdładnienia jak najrozleglejszym pobrzeżem Bałtyku. Niewątpliwie też w znacznej mierze rozstrzygnęła Polska przedrozbiorowa o losach swych już w tym momencie, gdy, odzyskawszy Gdańsk za czasów Kazimierza Jagiellończyka, przy gdańskiej przede wszystkim pomocy, a nie własnym wysiłkiem zbrojnym, nie postawiła sobie za zadanie naczelne całkowitego jego ponownego spolszczenia. Fakt, że Gdańsk, polski niewątpliwie w okresie wczesnohistorycznym, był w w. XV miastem niemieckim, nie powinien być być żadną dla Polski Jagiellonów przeszkodą; równie niemiecki przecież w tym samym okresie dziejów był i Kraków, i Poznań czy Lublin. Szczegółem ponadto w danym wypadku nie bez znaczenia byłby fakt, iż patriotyzm narodowo-niemiecki zaczął się wykryształizowywać bardzo późno, bo dopiero z początkiem XIX stulecia; przedtem można było mówić jedynie o patriotyzmach poszczególnych państw i państwów Rzeszy, w specyficznym wypadku zaś Gdańska z państwem pruskim nie wiązał żaden wspólny patriotyzm.

Jest to wszelako przeszłość. Dla nas szczególnie ważnym będzie, iż owa odrębność etniczna Gdańska, jakiej Polska nie starała się nigdy zmienić, przesądziła o decyzjach autorów traktatu wersalskiego. Interes zarówno polityczny jak i gospodarczy, odradzającego się państwa polskiego, a wraz z nim i niewątpliwie interes gospodarczy Gdańska podporządkowane zostały interesowi politycznemu ludności wolnego miasta.

Byłoby tu rzeczą zbyteczną, jak sądzimy, omawiać bliżej statut w. m. Gdańska. Wystarczy, jeśli przypomnimy, że Gdańsk wchodzi w obręb granic celnych Rzeczypospolitej i że port gdański zapewniać ma „swobodny i pewny dostęp Polski do morza“ — jak powiedziano to w traktacie wersalskim. Co natomiast należałoby bardzo silnie podkreślić w naszych rozważaniach, to fakt, iż opinia polska nie interesuje się w dostatecznej mierze sprawami Gdańska. Z chwilą wybudowania Gdyni — sądzić się zdajemy powszechnie — pozyskaliśmy ów „swobodny i pewny dostęp do morza, sprawy więc naszego drugiego portu możemy traktować z całą obojętnością, wiedząc, że nie grozi nam nawrót do tej monopolistycznej roli Gdańska w naszym handlu zamorskim, jakiej nie zdołaliśmy przełamać od czasów Kazimierza Jagiellończyka aż po czasy Stanisława Augusta.

Rozumowanie takie przecież byłoby błędne, a ogłoszone w pierwszych dniach stycznia r. b. oświadczenia rządu polskiego i senatu wolnego miasta stwierdzają, że czynniki oficjalne, i polskie, i gdańskie rozumieją i oceniają potrzebę najsilniejszej współpracy gospodarczej. Polska — przypomnijmy tu — przy wydawaniu wszelkiego rodzaju zezwoleń i udzielaniu ulg, dotyczących ruchu morskiego, traktować chce Gdańsk na równi z Gdynią; senat wolnego miasta traktować oblecuje przedsiębiorstwa polskie na równi z przedsiębiorstwami gdańskimi.

Myśl polityczna jest więc jasna i nie potrzebuje tu bliższych sformułowań.

Gdańsk przecież to nie tylko jeden z portów polskiego obszaru celnego i nie tylko miasto o ludności niemieckiej. To terytorium, na którym znów nie tylko istnieją polskie przedsiębiorstwa, ale gdzie mieszka ponad 9% Polaków. Na 393 tysiące ludności wolnego miasta — jak podaje to p. T. Kijeński w „Roczniku Gdańskim“ — z początkiem r. 1929 było około 16 tysięcy Polaków obywateli gdańskich i ponad 19,5 tys. Polaków obywateli Rzeczypospolitej; razem więc zgórą 35,7 tysiąca mieszkańców, mówiących i czujących po polsku.

Ta garść nie może tylko być przedmiotem, o który troszczyłaby się nasza myśl oficjalna. I społeczeństwo powinno by jej poświęcać swą baczną uwagę. My tymczasem dowiadujemy się niekiedy z dzienników o wypadkach pobicia tego czy innego Polaka w Gdańsku, przejmujemy się może, a nawet w odruchu gotowości zaciskać pięści. Ale codzienne, powszednie życie Polaków gdańskich zdajemy się pomijać całkowitą obojętnością. Iluż z nas wie np. o istnieniu Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, które wydało szereg „Roczników“, obejmujących wiele cennych prac i przyczynków do dziejów polsko-gdańskich. Iluż słyszało coś więcej o działalności gdańskiej Macierzy Szkolnej, dokładającej starań, by działość polskich rodziców zachować dla polskości. Czy nie ze zdziwieniem wypadkiem dowiedzieliśmy się z życzeń noworocznych, składanych wysokiemu komisarzowi Rzeczypospolitej w Gdańsku przez przedstawicieli Polaków, o istnieniu w wolnym mieście czterech ugrupowań polskich, które odtąd postanowiły zaniechać wzajemnych wami i wspólnie dążyć do tych samych celów.

Są to niewątpliwie sprawy, a znalazł by się bodaj i długi ich szereg jeszcze, pomniejszej może wagi, któreby nam powinny być i dobrze znane, i bliższe. Za obojętność swą na sprawy i morza i obce-

go etnicznie Gdańska zapłaciła Polska przed rozbiorami najwyższą grzywnę, jaką naród zapłacić może. Gdy Polska współczesna podejmuje zerwaną przez stulecie zgórą współpracę gospodarczą z Gdańskiem, żaden z dawnych błędów powtarzać się nie powinien.

Myśl ta zresztą budzić się zaczyna nie tylko na naszym gruncie. Wiemy, że od początku istnienia wolnego miasta nie czynniki tubylcze, nasiąkłe dawnymi tradycjami, płynącymi jeszcze z ustroju hanzeatyckiego, miały w polityce jego głos rozstrzygający, ale raczej żywioły obce dawnej przeszłości gdańskiej, tych właśnie tradycji pozbawione, a więc i obojętne na istotny, gospodarczy interes wolnego miasta. Pamiętamy dobrze, jak ścierały się z sobą polityki dwóch organizmów, zamkniętych w obrębie tych samych granic celnych; do jakich zdraźnień prowadziła ich rozbieżność. Tym zyczliwiej też powitalibyśmy ustalenie tezy, iż zadaniem władz wolnego miasta powinno być „prowadzenie w Gdańsku polityki gdańskiej i utrzymywanie gdańskiego gospodarstwa“.

Gdyby słowa b. prezydenta senatu gdańskiego, dra Rauschninga, jakie zaczerpnęliśmy tu z tygodnika „Der Deutsche in Polen“, można było uważać istotnie za zapowiedź tworzenia się w Gdańsku — na miejsce dotychczasowej opozycji — partii gdańskiej, prowadzącej taką właśnie praktyczną politykę gdańską, to z wskazaniem takimi polska myśl polityczna powinna się solidaryzować w zupełności.

Stanisław Poraj



Fot. O. Jabłoński

Zima w porcie

Oficyna Gutenberga

Działo się w kwietniu 1927 r., a zatem niespełna dziesięć lat temu...

W ten sposób możnaby rozpocząć szumny artykuł, najeżony superlatywami, cyframi statystycznymi i innym orężem jubileuszowym. Lecz — „że nie poemat piszę, tylko gadkę“, przeto umówmy się, że do tak poważnego zagadnienia, jak wiedza morską i jej narodziny w Polsce, podejść od kulis.

Działo się zatem w ósmym roku posiadania dostępu do morza, gdy w mieście pomorskim, Tczewie, kształcono już piąte pokolenie oficerów marynarki handlowej. Kształcono ich początkowo ze zbożnym lękiem, że społeczeństwo polskie nie potrafi należycie wyzyskać koniunktury dziejowej i że oto przylgnie do Szkoły Morskiej złośliwie ukuta nazwa: fabryka bezrobotnych. Z czasem jednak nabierano pewności coraz większej, że wysiłek jest celowy: zaczęto budować port w Gdyni i klecić marynarkę handlową.

Aliści kandydaci na oficerów tejże marynarki nadal kształcili się w warunkach bardziej niż prymitywnych nie tylko fizycznie (dryblaszy w małych ławeczkach szkoły dla dziewcząt przez 14 godzin, bo klasa była i salą rekreacyjną), ale również „podręcznikowo“, gdyż poza trzema książeczkami z zakresu nawigacji, kosmografii i praktyki morskiej — czerpali wiedzę z żywego słowa wykładowców, przenosząc je w postaci oczywiście niezbyt doskonałych notatek do brulionów. Przyszli oficerowie-mechanicy byli w ogóle pozbawieni podręczników.

Stan ten zaczął być kompromitujący i tak też odczuł go ówczesny minister Przemysłu i Handlu, inż. Eugeniusz Kwiatkowski, kiedy podczas wizytacji Szkoły pod koniec 1926 r. zaznajomiono go bli-



żej z tym zagadnieniem. Człowiek czynu — nie przejął na wyrazach ubolewania, lecz wyznaczył skromną co prawda sumkę, która jednak wystarczała na wyposażenie Szkoły w małą drukarenkę typu „Millotyp“ i w komplet czcionek pisma maszynowego.

Uroczystego otwarcia nowej instytucji wydawniczej, która zresztą nie miała jeszcze nazwy, dokonał piszący te słowa, porając się przez kilka dni z nieznanym sobie od tej strony kunsztem drukarskim i stawiając próbną kolumnę pierwszej pracy: programu Szkoły (szczypczykami każdą literę — pomysłcie!). W takich okazjach przecina się zazwyczaj wstęgę, wygłasza przemówienia, spożywa bankiety — w danym wypadku rzecz odbyła się cicho. W tym zresztą całe szczęście, bo gdy praca zestawu chlubnie dobiegła końca i nadszedł uroczysty moment „oddania kolumny pod prasę“, gdy w szczególności forma spoczęła na płycie, uroczystość pokryta arkuszem papieru i przesłonięta taśmą szerokości arkusza, a wałek gumowy ze zgrzytem przesunął się po szynach — oczom nowoczesnego Gutenberga ukazał się ultra-futurystyczny druk, zatytułowany tajemniczo m a r g o r p. Można zemdleć lub przenieść się „prostym szlakiem“ w niebyt! Ale duch wynalazcy druku okazał się dobroczynny i uświadomił zaskoczono niespodzianką naśladowcę, że przy pomocy lustra łatwo będzie program odczytać.

Trudno jednak dodawać lusterko do każdego „przewrotnego“ programu, przeto dziewiczy zestaw został — rozebrany, a twórca nowych prądów w sztuce drukarskiej po tej skromnej, choć wstrząsającej uroczystości, oddał kątnik zecerski w ręce już poprzednio wyszperanego fachowca. Był nim uczeń Szkoły Morskiej, który uczęszczając poprzednio do gimnazjum w Warszawie, zmuszony trudnymi warunkami życiowymi, zarabiał na utrzymanie pracą w drukarniach. Wziął się z zapalem do pracy w wolnych chwilach i okazał się nieoceniony także dzięki tej okoliczności, że posiadał dwóch braci, obznajomionych z drukarstwem, których wkrótce sprowadziliśmy.

I odtąd furczała maszynka, wyrzucając w niebywałym tempie: co pięć minut jedną stronę — małe karteczki, źródło przyszłych udręk czy radości, jakie daje każda wiedza. Problem wyłaniał się za problemem, doniosłe, prawie nie do rozwiązania: klisze; wzory i tabele; jakby tu drukować po dwie strony?; jak utrafić, aby strona odwrotna „kryła“ pierwszą, gdy druk odbywa się po omacku, bo pod taśmą?; czcionki z anemicznie cienkim krojem: większy tłok, za duży tłok; w każdej książce szczególny popyt na niektóre litery; wreszcie clou wszystkiego: do jednej książki potrzeba także liter gotycznych, do innej greckich (ostatecznie można napisać „alfa“, „pi“, ale jak to wygląda?); wreszcie: nakład! Nakład? Jedni mówią wystarczy sto egzemplarzy, inni: dwieście, decyduję się na „ryzyko“: — trzysta.

Pierwsza książka, „Budowa okrętu“ inż. A. Garnuszewskiego, ówczesnego dyrektora Szkoły, ukazała się już w czerwcu — nawet z bogactwem klisz (konspekt wykładów, na prawach rękopisu), stron 67, okładka zielona: nadzieja, format egzotyczny, bo kwadratowy (tak drukarz drukuje, jak mu papier pasuje). Drugi podręcznik: „Teoria okrętu“ inż. A. Garnuszewskiego — nowe formy, nowe próby, nowe trudności. Koniec lipca.

Obliczam, że w ten sposób na początek roku szkolnego nie wykonam zamierzonych książek. Tempo za słabe, tysiączne trudności z zestawem przy pomocy szczypczyków. Śmiało żeglujemy w przyszłość: wydaję odezwę do grona profesorów, w której „i palcem eksplikuję i na dłoń znaczę“, że trzeba zakupić prawdziwe czcionki, prawdziwą kasztę i prawdziwą maszynę drukarską.

Subskrypcja! Ten składa dolarówki, ów akcje Banku Polskiego, lub obligacje innych pożyczek, cały majątek urzędnika państwowego. Zbieram skrzętnie te papiery, które dzięki cudownemu „zastaw się, a postaw się“, przemienia bank na gotówkę.

I oto stają kaszty, wykonane sposobem domowym, na takichże regalach, w przegródkach lśnią czcionki garmondu, petitu, nonparelu, kursywy, ba — nawet greckie. Wszystko co prawda na skromniutką skalę, z każdego rodzaju minimum, oprócz czcionek do zestawu zasadniczego. Obok pysznie rozłożyła się — mała rozmiarami, ale wielka znaczeniem — prawdziwa maszyna drukarska „Boston“, wprowadzie do druku ręcznego, jednak z olbrzymią dźwignią, u której właśnie najmłodszy z trzech braci, zawiśniętym oburącz, ściągając ją w dół przy pięknej dźwigni talerza, na którym dwa wałki rozcierają farbę. Tempo niebywałe: 500 na godzinę, za jednym zamachem dwie strony formatu książkowego.

Oficyna Gutenberga: mała prawie piwniczka, a oto wychodzą z niej coraz efekowniej książki, bo po skromnej jeszcze „Dewiacji kompasu“ St. Dłuskiego drukujemy „Opisowy kurs locji“ G. Kańskiego i „Zarys meteorologii“ A. Hryniewieckiego z pięknymi wkładkami na papierze kredowym, po czym zabieramy się do prawdziwej kolubryny: „Mechaniki teoretycznej“ inż. K. Bielskiego (blisko 300 stron, stokilkadziesiąt rysunków). W dwóch miesiącach trzy książki.

Uczniowie, zachwyceni nowością i perspektywą łatwiejszej pracy, rzucają się na tanie stosunkowo wydawnictwa.

Stają się natchnieniem dla autorów, których „duże“ o pisanie, korektorem, sprzedawcą, buchalterem przedsiębiorstwa i kierownikiem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej, bo taką długą przybrałmy nazwę.

Od razu też wchodzimy na rynek księgarski: bieżące nieźle, co jest miłym objawem, że kraj zaczyna prawdziwie zgłębiać zagadnienia morskie, skoro nie ucieka od podręcznika fachowego.

Minęły trzy lata. Co roku nowe partie książek, podręczników, wydawnictw pomocniczych lub zgoła obliczonych na zysk, z którego miały powstać nowe książki. Tym prymitywnym sposobem wydano: A. Ledóchowskiego „Kurs nawigacji“ i „Astronomię żeglarską“, inż. K. Bielskiego „Turbiny parowe“ i „Prawidła wykonywania rysunków maszynowych“, dr. Al. Majewskiego „Prawo morskie“, „Monografię Państwowej Szkoły Morskiej“ i „Informator dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej“, T. Kokińskiego „Gospodarkę maszynową na statkach“, pracę zbiorową absolwentów Szkoły „Handel morski w praktyce“, „Ustawę o służbie marynarza“ w opracowaniu dr. W. Sowińskiego, „Pisma wybrane“ J. Słowackiego, wreszcie F. A. Ossendowskiego „Na skrzyżowaniu dróg“.

Trójka braterska nie wystarcza, donajmuje się fachowców, praca wre, obroty coraz większe, nakłady rosną, wydawnictwa również. dwieście, trzysta i więcej stron. Ostatnie książki składa się we własnej drukarni i odwozi dla druku do „prawdziwej“.

Szkoła przenosi się do Gdyni — lokal olbrzymi, to też sieroco wygląda w nim inwentarz drukarni. Do miasta trzy kilometry — jak tu wozic kolumny po rozkopanej ulicy? Trudno też wrócić do prymitywu, który w braku tanich sił podniósłby znacznie cenę książek. Szuka się zatem nakładców, którzyby zaryzykowali wydanie dalszej serii podręczników — bezskutecznie. Okręt „Polska“ zakotwiczył się właśnie na długie lata na redzie kryzysu — „dno“ jego skwapliwie i miłośnie ujęło ramiona kotew. Bieda. Budżety kurczą się. Skromne subwencje stają się mitem, kasy państwowe zatrząskują swoje dzwierze raz na zawsze.

A książki muszą wychodzić, bo Szkoła ma wciąż nowych wychowanków, których kształci nie tylko na

oficerów marynarki handlowej, ale także do różnych zawodów, nieraz pionierskich, — morskich, choć na lądzie. Także kraj wchłania coraz więcej podręczników w związku z rozwojem jachtingu. Niektóre wydawnictwa zyskują zwolenników wśród studentów szkół wyższych. To też jedne wyczerpują się, inne są na wyczerpaniu. Przy tym nie spełnione są jeszcze piękne plany, snute pieczołowicie od kilku lat.

Trudno — trzeba sobie radzić. Trzeba stworzyć fundusz na wydawnictwa przez zarobkowanie zwykłymi robotami drukarskimi. Kupuje się jedną maszynę (tygiel) i drugą (plaską) i wszystkie pomocnicze, zwiększa się personel do kilkunastu osób. Kipi robota, choć mało sympatyczna: akcydensy czyli zamówienia zarobkowe. Ale w głębi duszy tkwi tęsknota do szerszego lotu i nie milknie nakaz: tworzyć polską wiedzę fachową morską.

I oto już w 1931 roku wychodzi duża praca A. Hryniewieckiego „Zarys oceanografii“, a w następnych nowe wydania „Kursu nawigacji“, „Budowy okrętu“, „Teorii okrętu“ i „Informatora“, potem owoc kilkuletnich wysiłków: „Tablice nawigacyjne“, które znajdują uznanie na szerokim świecie, ba, nawet w Rosji sowieckiej, a które były dziełem komisji, skupiającej przedstawicieli marynarki wojennej i handlowej (wspomnienie: po cztery korekty i prawie dwustu stron samych cyfr wspólnie z p. A. Ledóchowskim, rezultat: ani jednego błędu). I tak dalej i dalej — wychodzą prace inż. K. Bielskiego: „Rozrząd pary“, „Moc i sprawność maszyn parowych“, „Atlas części maszyn i kotłów parowych“, inż. W. Morgulca: „Wytrzymałość materiałów“ i „Stateczność okrętu“, M. Kisielewskiego „Kotły okrętowe“, St. Pieńkowskiego: „Foreign Cruise“ i „Visit to a Dockyard“ (lektura do nauki języka angielskiego), J. Rummla „Morskie zagadnienia Polaki“, W. Milanowskiego (absolwenta Szkoły) powieść morską „Córka Neptuna“, broszury propagandowe o Gdyni i wybrzeżu, wreszcie — największa objętościowo praca zbiorowa pod redakcją dr. Al. Majewskiego p. t. „XV lat polskiej pracy na morzu“, ilustrująca wyczerpująco piętnastoletni dorobek Polski na odzyskanym morzu.

A co dalej? Ataki ze strony miejscowych drukarni zmuszają do sprzedaży drukarni. Etyatizm, posiadają. Za uciulane „kapitały“ drukuje się dalej — aż do wykończenia planu wydawniczego. W chwili bieżącej znajduje się na maszynach inż. Z. Hassa „Radiotechnika“ (ze szczególnym uwzględnieniem pracy na morzu); w przygotowaniu jest książka inż. W. Morgulca „Mechanizmy pomocnicze z atlasem“, inż. H. T. Kossakowskiego „Elektrotechnika okrętowa“, wreszcie kilka przedruków dawnych nakładów; w marzeniu: praca zbiorowa z zakresu wiedzy okrętowej, która zapełni dotkliwą lukę po wyczerpaniu od lat „Praktyki morskiej“.

Ogólny plon dotychczasowy: 40 wydawnictw. Nie wiele, oczywiście, na cyfrę, jednak bardzo wiele na wysilek. Książki te są — jak się to mówi — bezpretensjonalne, t. j. nie mają pretensji do wielkiej nauki — pisane są przeciw przez ludzi, którzy poświęcili wolne od zajęć chwile szperaniu po źródłach, by stworzyć podwaliny fachowej wiedzy morskiej. Tym też zadaniom służy Instytut Wydawniczy, nie rosząc sobie pretensji do uprzywilejowanych praw ani do uprawnionych (lub nie) przywilejów.

Tylko podwaliny fachowej wiedzy morskiej w Polsce — resztę zbuduje przyszłość.

„Oto jest romans życia, niesklamany w niczym“, jak mówi poeta. A że Czytelnik mógłby wynieść o autorze tej pieśni ląbedziej mniemanie, jakoby nie obce mu było samochwalstwo, przeto dodać muszę, że „romans“ ten spisałem na wyraźne życzenie Redaktora. On jest tym winowajcą, na którym mógłby się skupić i skrupić ewentualny „ludu gniew“. Ale czy jest o co?

Dr. Aleksy Majewski

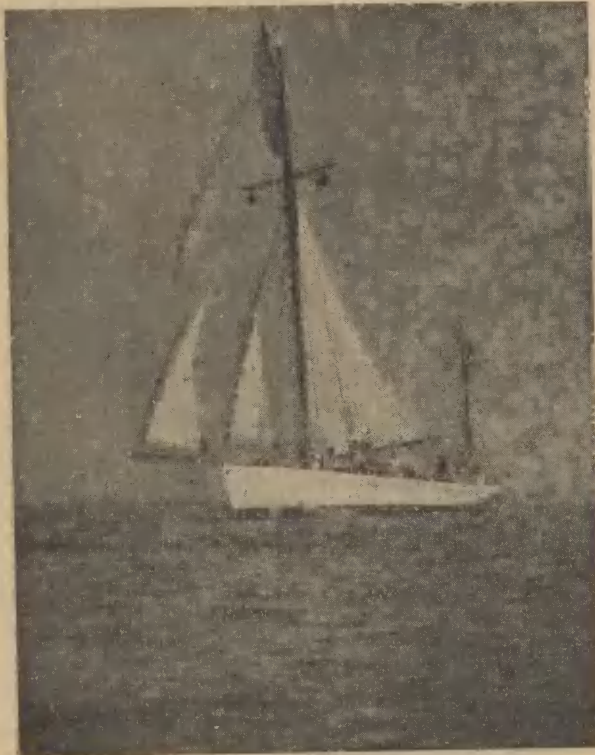
z uporem obchodził muzea, inny tylko piaszcze widział, albo „zawijał“ do każdej napotkanej kawiarni. Łazili oczywiście samopas, czasem trochę błądząc. Jeden tylko żeglarz wybrnął mądrze z sytuacji. Ponieważ „Jurand“ stał niedaleko rzeźby Syrenki, żeglarz ów kupił sobie pocztówkę z jej podobizną i kiedy wracał na jacht, a nie wiedział którędy, pokazywał poprostu przechodniom pocztówkę i na mi-gi pytał się o drogę.

W przeddzień wyjazdu messa zapemniła się gośćmi. Był wśród nich i Polak-emigrant, paru Duń-czyków, Anglik i nawet Francuzka. Gwar powstał nieopisany, istna wieża Babel.

W rezultacie do Adasia przemówiłem po angielsku, do Francuzki zwróciłem się po niemiecku, na co odpowiedziała mi zdaje się po duńsku. Irka nu-ciła coś po francusku, a Czesiek (i to było najlep-sze) nagle zaczął mówić po polsku.

Czas mijał, początek roku akademickiego wzy-wał do powrotu, to też dnia 17 września opuściliśmy Kopenhagę.

Przed wyjściem z Sundu pogoda zaczęła się gwałtownie psuć. Nie mając dostatecznej ilości map duńskiego wybrzeża, zdecydowałem się zawinąć do Dragö, małej rybackiej miejsciny w Sundzie. Wieczorem, prawie po omacku, wleźliśmy do portu, który okazał się tak małym, płytkim i zapchanym, że z trudem, szorując kilem po mule dobrnęliśmy do jedyne go zdatnego do cumowania miejsca, w samym końcu portu. Sensacja była nie lada, to też z dnia na dzień oczekiwaliśmy wizyty burmistrza, w asy-scie strażackiej orkiestry. Zamiast burmistrza przy-szedł krótkotrwały sztorm. Przestaliśmy w Dragö



Fot. W. Gorski
Jacht AZM „Jurand“ przed wejściem do Kopenhagi

trzy dni, objadając się świeżymi rybami i robiąc wypady do okolicznych wsi.

Drogę z Dragö do Ystad przebyliśmy ordynar-nym, ostrym beidewindem i to częściowo we mgł¹. Do Ystad zawinęliśmy w nocy. Przy moło spotka-nas celnik, a pierwsze słowa jego brzmiały:

— Czy nie macie kotów na pokładzie?

— No nie!

— A psów?

— Też nie!

— No to dobrze!

— A coby było, gdybyśmy mieli?

— Tobyśmy kilkakrotnie sprawdzali, czy pozostają te czworonogi na pokładzie.

Więcej o nic się nie pytał, ja także.

Ystad nas nie zachwyliło, to też na drugi już dzień wyruszyliśmy do Rönne.

„Do trzech razy sztuka“. W połowie drogi tak zaczęło dmuchać, że właściwie byliśmy zmuszeni do zawinięcia. O świcie zbliżyliśmy się do Rönne. Miałem z tym trochę kłopotu, gdyż nie posiadałem szczegółowej mapy Bornholmu, w locji też planu nie było.

Patrzę na „generalkę“, a tu znaczek przed portem: boja wyjściowa Rönne.

Szukamy wszyscy. Nie ma.

Może to jakiś inny port?

Trudno, trzeba wejść psim śwędem.

Mijamy awanport, wchodzimy do basenu pasażerskiego i coś widzę?

Stoi sobie skromnie w kąciuku, cumami oplątana, owa boja „Rönne“. Ale i to było coś warte. Przynajmniej wiedziałem teraz napewno, że to właśnie „Rönne“.

Tłok w porcie zastaliśmy sztraszny. Sztorm poganiał tu wszystkie, mijające Bornholm szkunery, to też wizytom i rewizytom nie było końca. Korzyścią z tych nowych znajomości było spojrzenie na Gdynię oczami ludzi, patrzących z punktu widzenia interesu żegluga bałtyckiej, bez upiększeń narodowego entuzjazmu. Dowiedzieliśmy się tam właśnie, czym Gdynia góruje nad Gdańskiem, jaką ma wartość dla państw bałtyckich. Pomyśleć: w Rönne, takiej dziurze, tyle wiedzy o Gdyni!

Po zwiedzeniu tej miniaturowej stolicy, dokładnym obejrzeniu dziwolągu architektonicznego, w którym znalazły swój wyraz żeglarskie zamiłowania wyspiarzy, z utęsknieniem czekaliśmy jeśli nie osłabnięcia, to przynajmniej zmiany wiatru, któryby pozwolił na wyjście w morze.

Nareszcie opuściliśmy Rönne. Pomyślny wiatr szybko pchnął nas w stronę Rozewia. Dnia 26 września „Jurand“ stanął przy nabrzeżu w basenie rybackim.

A w trzy dni później drzemaliśmy w dusznym wagonie. Morze było coraz dalej, szkoła i kłopoty coraz bliżej.

Jeden tylko Czesiek, śpiąc na półce bagażowej, nie rozstawał się z morzem i coś tam mruczał przez sen, „że to nie jego wachta, że niech Jurek wstaje, że on przecież refował i że wogóle jest sztorm, a on chce spać“.....

Witold Gorski

typami, które twierdzą, że tu stać nie wolno „Verboten? — Dobrze“!

Przyciągnęliśmy się o 10 m, a za chwilę znów „verboten“.

Cóż... przesunęliśmy się jeszcze o 10 m, a tu znów...

„Hundesblut“! To nudziarze dopiero!...

Oburzeni tą prowokacją idziemy z Włodkiem-sztormianem do dyżurnego pilota.

— „Guten Morgen“ — mówimy.

— „Heil Hitler“ — odpowiada.

— „Heil, jak heil, a wo wir stanąć możemy?“
Tłumaczymy co to jest ten „Jurand“.

— „Polnische?“

Skoczył do telefonu, wytarosił go i z zafrasowaną miną oznajmił, iż Kapitan Portu nie spodziewał się nas tak wcześnie zwłaszcza w taką pogodę, to też bardzo im przykro, że narazie mogą nam zaofiarować tylko motorówkę pilotową, która przeholuje nas do wygodnego basenu.

Omyłka była oczywista, ale perspektywa przeholowania (motor nam oczywiście zamókł) była tak nęcająca, iż nie wyraziliśmy nawet zdziwienia. Dopiero godzinę później, kiedy już staliśmy przymocowani do nadbrzeża (blisko ciężkiej baterii obrony brzegowej) zapytani, czemu przybyliśmy wcześniej (?) i gdzie jest drugi (?) jacht — Włodek odpowiedział, że o żadnym zawiadomieniu nic nie wiemy, a do Swinemünde poprostu sztorm nas zmusił zawinąć. Teraz i Niemiec zrozumiał pomyłkę i o mało szlag go nie trafił. Postanowił odegrać się przy pomocy celnika, który nam prawie dosłownie całą żywność opieczętował. Był przewidujący i uprzedził Goeringa, gdyż zostaliśmy skazani na schudnięcie. I rzeczywiście „nie mieliśmy chleba ani masła, ale mieliśmy za to... armaty“, które po nocach piekielny harmider robiły, głosząc światu pokój i braterstwo...

W Swinemünde wymalowaliśmy cały jacht, doprowadzając go do istic „niemieckiego“ połysku. Ruch portowy w tym czasie prawie zamarł. Nawet statki parowe przeczekały sztorm, który z siły 10—11, wolno ostygł w zapale. O sztormie tym pisał jeden z uczestników: „...sztorm był straszny i była awaria stłuczenia się prawie wszystkich talerzy“... Słowa te dostatecznie charakteryzują grozę żywiołu.

Wreszcie odświeżeni wyruszyliśmy w dalszą podróż do Kopenhagi. Pogoda była cudowna, niezem w czerwcu, czy lipcu, to też „Jurand“ poraz pierwszy w czasie tej podróży ubrał się we wszystkie żagle. Jakoś bez entuzjazmu odkryliśmy latarniowiec Falsterbørev i tegoż jeszcze dnia stanęliśmy na kotwicy w Yderhavn w Kopenhadze.

Przy załatwianiu formalności dialog z urzędnikiem miał mniej więcej taki przebieg:

— „Przyjechaliśmy ze Swinemünde, stoimy w Yderhavn. Mamy nieco tytoniu, papierosów i parę butelek win i wódek

On milczy. Widocznie coś jeszcze maszę powiedzieć.

— Przyszliśmy wczoraj.

Znów nic.

— Idziemy do Szwecji.

Znów nic.

— Pozostajemy tu przez parę dni.

Znów nic. Zapadło kilkuminutowe, okropne milczenie.

Wreszcie on pyta: — Dobrze, czego więc pan chce właściwie?

Zatkało mnie — Zameldować się przecież.

— Ach, zameldować? — roześmiał się od ucha do ucha, — to już przesada — powiedział i poszedł.

W Kopenhadze byłem już kilka razy, ale formalności załatwiałem poraz pierwszy. Wprawilo mnie to w doskonały nastrój.

Potem wizyta u pana ministra R. P. Oficjalna, na sztywno. Zaprosiliśmy p. ministra do siebie na „Juranda“. Przyjechał nazajutrz z małżonką. Załoga była zachwycona do tego stopnia, że w czasie krótkiej przejażdżki ze skóry wylaziła, aby było ładnie, przyjemnie i... dystygowanie. Na zakończenie zostaliśmy zaproszeni do poselstwa. Sądzę, że mury poselstwa nigdy dotąd nie oglądały tak różnorodnych strojów, jak wówczas: białe pantofle tenisowe, swetry, krótkie rękawy koszulek sportowych i t. p. Może właśnie dlatego wytworzył się nastrój swobodny.

Kopenhaga zapewniła się załogą „Juranda“. Wszędzie było jej pełno. Ten ogałacał automaty, tamten



Fot. O. Jabłoński Stawianie żagli na „Swarożycu“

Morze w literaturze pięknej



Młoda i stara historia

Siedemnasta rocznica objęcia sztandarem pomorskiego dziedzictwa, łączy znów w sposób pokazowy elementy polskiego ducha z żywiołami morza. Zagaj masztów w porcie wojennym u Oksywia, pomnożony o łopot bandery na kilku nowych okrętach, których przybycia właśnie oczekujemy, stanowi w tym roku jeden więcej przykład postępu w dorobku wspólnym na wodach naszej Marynarki Wojennej. Dużo w tej dziedzinie zrobiono. Bezspornie. Zastanówmy się jednak nad dorobkiem kulturalnym.

Zacznijmy od historii. Święto obecne, po za uroczystościowym programem, wyraża coś nad to więcej, niż przyjemnościowy sprawdzian pomyślności na marginesie fluktów dnia dzisiejszego i najbliższego jutra. Daje ono z głębi swej istoty sposobność do syntezy, na którą składa się zaduma nad zbrojną historią lat, już nie tylko wczoraj minionych, ale i zaprzeszlých. Wszakże w ciułym dorobku kultury historycznej bierze udział nie tylko tłum żywy, współczesny, zwarty dziś jednomyślnością aktu wiary, nadziei i miłości powszechnej dla morskiej sprawy, ale i przestwór pogrzebnych pokoleń, skala ich doświadczeń, doznań i zdarzeń, jako też i samo morze, przestwór wiekuisty, świadek tysiącleci, dla którego siedemnaście lat jest zaledwie chwilą-okamgnienia w porównaniu z biegiem światła gwiazd.

A pamięta ten sam Bałtyk w swym zwierciadle wiele znaczniejszy brzeg polski, bo sięgający od Wisły po zachodnie słupy graniczne nad Odrą; zna dobrze z echa, dzwoniące w solennym hołdzie Piastom i Jagiellonom, wieżyce Gdańska; zna z łopotu rozwarcie skrzydeł orłowych po Inflanty, a jeszcze przedtem chrobne oparcie się szryków rycerskich w prasłowiańskim Szczecinie, w bogatym Wolinie i Kołobrzegu, jako też dalsze połoty żagłów królewskich i gryfów książąt pomorskich ku wyspie Rugii.

Gdzie się to wszystko podziało? I gdzie bodaj kult dla tego dziedzictwa krwi, ciała i duszy?

Dziś tylko zaduma cmentarna wieje od tych czasów. Ale i nieudoucstwem i tchórzostwem byłoby o doniosłości takich impulsów dziejowych zapominać. Przecież żyją one i trwają, jak poczucie honoru w rodowodzie bandery, poczętej z wyrazu siły i walki, z postaci zbrojnego w miecz zgiętego ramienia, na krwawym polu.

To prawda, czas się nie cofa, lecz biegnie w przyszłość. Nie po próżnicy jednak mieści się w skarbnicy ducha narodowego głęboki zasięg dla kultu przykładów i wzorów, wybranych z starej literatury i historii. Dopominają się one nieraz o prawo pamięci z wielu powodów wcale żywotnych, jako twórcze współczynniki aktualności. Dobrze bywa, jeśli spo-

łeczeństwa, które tworzą naród w danej epoce, dbają o poszanowanie takiej kultury. W przeciwnym razie, „grubo chamieją“, że użyję cytatu z błogosławionego Skargi.

To też zdajmy sobie sprawę, bodaj od święta, że za szeregami naszych marynarzy, maszerujących przez Gdynię w wartkim pochodzie tych lat siedemnastu, kwitnie raczej, a nie obumiera, obraz ofiarnej przeszłości, która rok 1920 na popiołach swych budowała. Czyżby to nie było wyciuciem dzieła z uczuć sumienia, gdyby w programie uroczystego święta tej rocznicy nie brały również udziału zbratane w ślubach śmierci duchy dawnej sprawy bohaterstwa, zapisane czynem w obronie wybrzeża. Wprawdzie nie imają się już ich cienie ludzkiej pamięci, ale z prawa ostawionej ojcowizny, z piśmiennictwa, jak i z moralnego testamentu bandery, jednak są przecie z naszą Marynarką Wojenną zrosłe węzłami krwi od wieków.

A kto z nimi? Wielki legion morskich przysług i zasług! Tworzą go od zarania dziejów synonimy upragnień, wyłonione z rzeczywistych kształtów, — dzieje wypraw legendarnego Wyszymira oksywskiego i władyków pomorskich, a potem, z czasem, sławne bojuwanie kaprów, długoletnie, wierne strażnictwo pokolenia Weyherów, i zwycięstwa długiej generacji takich ludzi morza, jak zagońcy z Janem Skalskim w czas nakrzyżackich wojen, jak beśtalunkowcy za listem Zygmunta Augusta, — Wacław Dunin Wąsowicz, Maciej Scharping, Marcin Preus, Michał Starosta i wielu innych kaperskich okrętników; jak później rycerze sprawy oliwskiej: Arndt Dickman, Murrey, Witt, Magnus; jak w ich rzędzie hetmanowie morskcy: — Chodkiewicz, zwycięzca z pod Kircholmu i z pod Salis, lub Koniecpolski, obrońca pomorskich brzegów, zdobywca Pucka na Szwedach, wykonawca sławnych, morskich planów króla Władysława IV-ego. Długi ten rząd towarzyszy morskiej wiary zamyka bohaterska postać strażnika helskiego Jana Bąka Lanckorońskiego, do której wcale pokrewnie z wolontariuszostwa partyzanckiego przylegają tragiczni konkwistadorowie morskiej sprawy 1863 r. — Teofil Łapiński, Karp-Zbyszewski i Florestan Rozwadowski. W ariergardzie tego pochodu zajmują współczesne miejsce żołnierze, przy chwili bynajmniej ani cikliwej, ani patetycznej, ale wprawdziwości świętej, gdy pierścień słubny łączył dnia 10 lutego 1920 r. Polskę z Bałtykiem.

I dlaczegóż to wszystko co z morzem i z rycerskimi cieniami duchów się zrosło, tak łatwo dziś uchodzi współczesnej pamięci? Czy chwila, w której żyjemy i wzrastamy, jest tak zacukana w swej zarozumiałości budowania od nowa, że niczego od czasu wyzwolenia, prócz lat niedawnego dzieciństwa nie pozwala nam dostrzec w przestrzeni?

Jeśli teraz stajemy wobec najbliższego jutra w poszukiwaniu prężności dla ducha, jeśli szukamy obok oparcia myśli artystycznej na przykładach literatury pięknej, nie szukajmy w błędach dawnego tradycjonalizmu uogólnień dla niepozorności twórczych natchnień obecnych. Raczej oceńmy pustkę literacką w tej wojenno-morskiej dziedzinie — z dnia dzisiejszego, w którym olbrzymi, nigdy na wyrost równie niespotykany w dziejach dorobek siły zbrojnej na morzu, dotąd jeszcze nie znalazł swego odbicia w dziele pisarstwa, godnym teraźniejszej chwili rzeczywistej. Przyczyny, a zarazem usprawiedliwienia, trzeba szukać w pierwszym etapie rozwoju, tak charakterystycznym dla naszej literatury marynistycznej przez swe założenia czysto propagandowe, jak i przez supremację rzeczy dydaktycznych i fachowo-naukowych nad czystą formą literatury.

Wiele jednak znaków na morzu i ziemi wróży, że ten etap pionierski, gruntujący rzeczowe fundamenty od podstaw, nigdy przedtem należycie nie położonych, rychło w piśmiennictwie odda swą sprawę rozwoju nadbudowie dalszej — regionom ducha, Sztuce. Wszakże rzetelnie na wszystkie boki przeprowadzany już został elementarny szkolny. Już teraz dłużej obracać się w granicach abecadła trudno i nudno. Chociaż podróznicze reportaże dowodzą o pewnych ambicjach wyższej klasy szkoły średniej, ale i ta nauka czynienia smaków przed doznaniem, przypomina czytelnikowi lizanie cukierków przez szybę.

Zresztą literatura piękna ma swoje niewzruszone zasady. Nie dziw, że ku niej zwraca się po swoje potrzeby kulturalne najprzebiewniejszy czytelnik. I co? ...Narazie, nie znajduje wyboru w polskich marynistycznych utworach. Ale zato łyka już na potęgę, tłumaczenia z beletrystyki obcej, głównie angielskiej. Kilka niedawno wydanych, świetnych zresztą tomów nowelisty W. Somerset-Maugham, cieszy się olbrzymią poczytnością. W ślad za tym autorem tematów kolonialnych, poszły ostatnio tłumaczenia powieści typowego moraka z Oceanii Basila Carey (wyd. Wł. Michalaka w przekładzie J. Sujkowskiej). Historia „Kapitana Blooda“ R. Sabatiniego, znana z filmu bujda piracka, jest rozszarpywana przez młodzież na części. Dobre swoje miejsce zajął w czytelnictwie L. A. G. Strong („Ludzie morza“) jak przedtem Joan Lowell („Kolebka na głębinie“). Listę tę dopełnia wreszcie Conrad Korzeniowski, jedyny rodak, piszący zresztą też po angielsku. Dodać trzeba, że literatura ta ma charakter głównie „cywilnomorski“. Nie porusza ona (prócz powieści Sabatiniego) zagadnień wojenno-morskich. Ciekawe, że nawet Kornel Makuszyński, doskonały znawca psychologii czytelnika, wydając ostatnio dobrą morską powieść dla młodzieży p. t. „Wielka brama“ (Państw. Wyd. Książek Szkolnych) nie umiał w niej, czy też nie chciał, dotknąć specjalnych tematów wojenno-morskich.

Znajdziemy jednak w tej poczytności utworów marynistycznych symptomy naogół dodatnie: — wyraźne odzwierciedlenie gustów teraźniejszych w poszukiwaniu „morskiej lektury“. Choć literatura ta, jak wspomniałem wyżej, jest w znacznej mierze obca duchem rasy i języka, niemniej, rzecz sama, poeńg ku niej, dowodzi, że dowcześniejsza jeszcze nieświadomość społeczna w sprawach istoty morza i jego kwestii żywotnych, związanych z obliczem statków czy okrętów, powoli, krok za krokiem, ustępuje miejsca zainteresowaniom głębszym, wnikliwym, zrutynizowanym.

Z tym zainteresowaniem idzie w parze potrzeba wycucia psychologii morskiej, jej obyczajów, praw i zasad swoistych. Zamiast więc niedawnego, obłędnego entuzjazmu lądowca, występuje już coraz częściej rzeczowy krytycyzm, a z nim razem, chęć uzgadniania przedmiotów wyobraźni z istotą prawdy. Zyskuje na tym i wartość skojarzeń kulturalnych z językiem morskim. Jeszcze wczoraj niezrozumiała terminologia żeglarska, budziła wśród recenzentów wręcz przykre lekceważenie jej znaczenia w utworach marynistycznych. Jakże gorzej musiał je traktować przeciętny czytelnik, skoro w utworze takim, jeszcze bardziej uporczywie, nie pojmował kształtnych różnic między — dajmy na to — reją, a masztem.

Jesteśmy na szczęście po siedemnastu latach świadkami i w tym względzie znacznego postępu. Przyczynił się do tego sam wpływ życia powszedniego, idący z wiatrem od morza, a wdrażający się w komórki społeczne w sposób jak np. przy każdym święcie lutowym i czerwcowym — przyjemny, albo też przy innych prasowych okolicznościach — w sposób emocjonalnie zadrażniający. Zczasem, można to już dzisiaj sądzić śmiało, znajomość rzeczy żeglarskiej znajdzie niechybnie drogę do takiego uspołecznienia, jak słownik sportowy; zczasem też byle szczer lądowy będzie umiał doskonale po morsku nawigować w pamięci, na wzór małego dziecka, który obecnie z jednego spojrzenia poznaje firmę samochodów, lub poszczególne właściwości aeroplanów.

Warto też wspomnieć, bodaj mimochodem, że dużą lukę w znajomości geografii wypełniła znakomicie pasjonująca społeczeństwo podróż „Daru Pomorza“ naokoło świata, świetnie aktualizowana w prasie za pomocą reportaży, a potem zadokumentowana w kilku ostatnich książkach: F. Kuleschitza, oficerów: S. Koski i T. Meissnera, oraz ucznia Z. Rokicińskiego. Okazało się, — „vincet qui se vincet“ — że wcale obfite owoce z tej podróży „Daru Pomorza“ zebrały już choćby ostatnie „Dni Kolonialne“, podczas których ogłoszony przez L. M. K. konkurs na artykuł, spotkał się z żywym obeszaniem, przy okolicznościowym wtedy wtórze drukarskim wszystkich bodaj pism polskich. Dziś zagadnienia kolonialne wkroczyły nawet do kawiarni — ba! i na stół bridgeowy, co — jak na nasze krajowe stosunki — jest dowodem dużego rozwoju w światopoglądzie morskim.

Pozatem, przy sednie znaczenia dzisiejszej uroczystości, dużo pobok nadziei składa się na bilans literacki w samej dziedzinie wojenno-morskiej. Wprawdzie dotąd nie przeorał tej specjalności nikt z Sekcji Pisarzy Marynistów T. L. i D., prócz wtajemniczonego Bruno Dzimicza i Jima Pokera, ale może to się stanie w bliskiej przyszłości przy dobrej woli i trosce wzajemnej. Wszakże po długich korowodach wyłoniła się nawet Sekcja Art.-Lit. pod auspicjami F. O. M.-u.

Zyczyć więc tylko wypada tym wszystkim nadziejom obrócenia energii twórczej nietylko ku dotychczas żyłowanej propagandzie, ile na rzecz narzeczcie prawdziwego wydechu sztuki artystycznej w piśmiennictwie.

A czas na to. Rzecz bowiem „zastała się“ i dojrzała w oczekiwaniu.

Janusz Stępowski

Notujemy:

Nowości marynistyczne mnożą się. Jeszcze nie dawno, bo rok temu pisaliśmy o „jaskółkach marynistycznej wiosny“, obecnie zaś ta dziedzina naszej literatury pięknej stale powiększa swój zakres posiadania, że co miesiąc wypada notować świeże pozycje bibliograficzne. W zeszycie więc więc bieżącym zanotujmy: „Figle diablika błot pińskich. — Ze wspomnień marynarza“, Karola Taube (nakładem Oddziału LMK przy Kierownictwie Marynarki Wojennej); są to po prostu, bezpośrednio, ładnym językiem opowiedziane dzieje walk młodej polskiej floty pińskiej z kanonierkami sowieckimi w r. 1920; dalej „Gdynia, miasto i port“ Grzegorza Winogrodzkiego, wierszowana opowieść propagandowa, składana wcale zręcznym rymem, w której znajdziemy pewne cechy wspólne z „Pieśnią o Gdańsku“ Wiktora Gomulickiego, aczkolwiek utwór Winogrodzkiego nie dosięga tego samego poziomu, co jednak nie przeszkadza, by wśród odpowiednich warstw czytelników odegrał swą popularyzatorską rolę; dalej zanotujmy książki dla dzieci: „Wytatuowane serca“ Zygmunta Nowakowskiego (Gebethner i Wolff), „Dziecko morza“ Marii Buyno-Arctowej (M. Arct) i „Molorowe serce“ Bohdana Pawłowicza (Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“) — trzy książki dla dzieci, godne uwagi. Jeśli dodamy do tego zapowiedziane na rok 1937 powieści: Janusza Stępowskiego, Jima Pokera, Jerzego B. Rychlińskiego, Brunona Dzmiczica i Wandę Karczewskiej oraz antologię poezji morskich Zbigniewa Jasińskiego — to nadzieje na rok ten przedstawiają się nieźle.

że ta literatura piękna o morzu rozwija się coraz intensywniej, że już zaczyna wychodzić z powioków, o tym świadczą i inne znaki. Dotychczas pisano o marynistyce z rzadka i przeważnie tylko w wydawnictwach specjalnych, poświęconych morzu. Krytyka oficjalna nie wiele wykazywała zainteresowań tą dziedziną twórczości literackiej i traktowała ją po lebkach, może i dlatego, że nasza marynistyka piękna trochę na to zasługiwała... Jako pierwszy, mocniejszy w sposobie ujęcia tematu krok — potraktować należy rozdział o „Morzu i jego poetach“, zawarty w trzymotowej pracy Kazimierza Czachowskiego. p. t. „Obraz współczesnej literatury polskiej 1884—1934“. Znany krytyk literacki nie objął wprawdzie wszystkich marynistów, na co zresztą nie pozwoliliby mu ogrom tak poważnej pracy, lecz już sam fakt wyodrębnienia marynistyki i poświęce-

nia jej wyłącznego rozdziału jest wielce wymowny.

Co do przygodnych recenzentów książek o morzu, to nieraz — pozał się Boże! Tak o autorce powieści morskiej dla dzieci, powieści zresztą zasługującej na ocenę dodatnią, przeczytaliśmy w pewnym piśmie, że autorkę tę należy zaliczyć w poczet pisarzy morskich takiej miary, jak... Conrad i London! Inny zaś recenzent, Jerzy Marlicz, pisze w „Pionie“ z dnia 27.XII ub. r., na marginesie „Wyprawy jachtu „Dal“ Andrzeja Bohomolca, że jeden z członków tej wyprawy samotrzeć przez Atlantyk — „załamał się, nie wytrzymał napęcia. Umysł wstrząśnięty nierówną walką z żywiołami, raz nadpęknięty, naruszony w równowadze, już nie mógł nigdy odzyskać utraconego spokoju, więc poszukał go w śmierci samobójczej. Ponury efekt, coś niby banalna pointa powieściowa, coś niby struna przeciągnięta w zmyślonej narracji, — a jednak prawda tylko, nie więcej. W porównaniu z tą zrozumiałą, choć tak bolesną tragedią, tym wyżej, tym jaśniej wyrastają postaci dwu innych podróżników, tych, co mimo wszystko zwyciężyli własne nerwy i potęgę cyklonu“... A przecież ś. p. Witkowskiego nie cyklon zmógł, lecz zgrozyoty natury bardziej łagodnej, już w Gdyni, o czym wróble na dachu tam ćwierkają. Nikt jednak Zmarłego nie bierze w obronę, i tak narasta krzywdząca Go legenda. I ta właśnie pośmiertna krzywda, a nie samobójstwo z innych powodów, to właśnie jest ów „ponury efekt, coś niby banalna pointa powieściowa, coś niby struna przeciągnięta w zmyślonej narracji, — a jednak prawda tylko, nie więcej“...

Tak, sprawy morskie często nieznane bywają naszym „morskim“ publicystom i dziennikarzom. Już-to prasa zwłaszcza codzienna celuje w codziennym puszczaniu głupstw w świat szeroki. W zeszycie poprzednim pisaliśmy o ignorancjach z „Gazety Gdynińskiej“, a w bieżącym zanotujemy notatkę, zawartą w „Dobrym Wieczorze — Kurierze Czerwonym“ z dnia 8 ubiegłego miesiąca. Pod tytułem „Polskie statki pasażerskie płyną pod pełną parą“ zaraz na wstępie czytamy o... motorowcach „Piłsudski“ i „Batory“, — na końcu zaś o parowcu „Polonia“, że znajduje się w... dokach portu Pireus. Chyba więc również nie „pod pełną parą“?!?...

Podobnie na stronie 13-iej „Kuriera Poznańskiego“ z dnia 6 ub. m. czytamy: „Jak co roku, odbyły się i w roku ubiegłym liczne dalekomorskie wyprawy naszych jachtów. Z tych wypraw na pierwsze miejsce wybija się no-

wa wyprawa „Daru Pomorza“ dokola świata“. A więc — świetna fregata Państwowej Szkoły Morskiej jest jachtem?!... I w roku ubiegłym przedsięwzięto na niej nowy rejs dokola świata, a nie na Tahiti?!... I to się nazywają informacje, zawarte w specjalnym dziale sportowym p. t. „Żeglarnia“!

W tym samym zresztą miejscu dowiadujemy się, że jacht „Korsarz“ zajął pierwsze miejsce w regatach Hel — Kilonia, a nie w zjeździe gwiazdystym do Kilonii...

O „Nowej literaturze marynistycznej w Niemczech“ i jej świetnym rozwoju pisze Jerzy B. Rychliński w „Polsce Zbrojnej“ z dnia 5 ub. m. Czytamy tam: „Oczywiście o syntetycznym ujęciu w krótkich słowach tego bogactwa książek, napisanych na tematy morskie i kolonialne, nie może być mowy“. Jako trzy czołowe, cenne nabytki tej literatury, autor artykułu wymienia: „Cuszma, powieść o wojnie morskiej“ Franka Thiessa, — „Siła przez Radość“ szwajcarskiego poety Jakuba Schaffnera, — oraz „Hasko“ Martina Luserke.

Okręg Wileński LMK ogłosił na okres 20.V — 30.XI.36 r. konkurs na utwory literackie, propagujące polską ideę morską. W wyniku konkursu rozdzielono dwie pierwsze nagrody między Jarosława Niecieckiego i Anatola Mikulkę — trzeci przyznano Władysławowi Laudynowi.

„Cudysł w dżungli“ — to zaszłona pigułka, zaaplikowana przez Andrzeja Mikulowskiego w n-rze 50 z 1936 r. „Myśli Narodowej“ Zbigniewowi Uniłowskiemu, autorowi „Żyta w dżungli“, książki, będącej chybionym, zbyt czynnym reportażem z terenów naszego wychodźstwa w Brazylii.

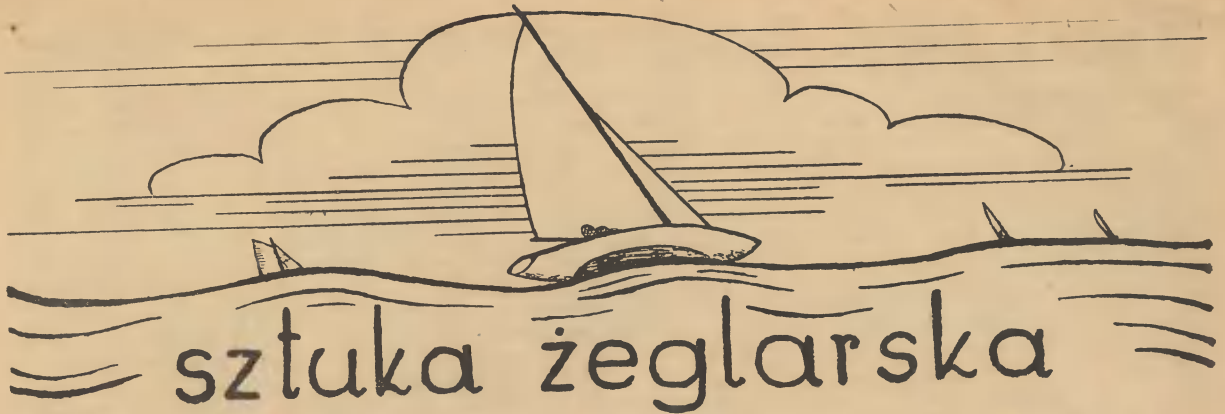
Zb. Jasiński

ERRATA

W artykule Bernarda Chrzastowskiego pod tyt. „Ładowanie królów przy przyładku rozewskim“, drukowanym w „Szkwałe“ nr. 1 b. r., wiersz 28, druga kolumna, po słowie „Lancaster“, opuszczono następujące zdania: „Zamki dolne, z kamienia i cegły murywane, oparły się długiemu oblężeniu. Załogą ich polską dowodził podkanclerzy Klemens z Moskorzowa. Wyprawa spełzała na niczem; wielkie wysiłki poszły na marne“.

W wierszu 32 po słowie: „angielskimi“ opuszczono: „odpieraając ich“.

W felietonie J. Stępowskiego p. t. „Rok 1863 na morzu“, nr. 1, str. 9, druga kolumna, wiersze 24—25 z dołu, powinno być: „o przyrzeczeniu, danym Sierakowskiemu“ (nie Mierosławskiemu, jak mylnie wydrukowano)



Z nawietrznej burty żeglarstwa sportowego

Jeżeli spojrzeć się, w skali światowej, na przeszłość żeglarstwa sportowego, to z łatwością się zauważy, że sport ten, nie posiadający czas dłuższy tendencji rozwojowych wszcz, czym odcinał się w sposób zasadniczy od innych gałęzi sportowych, wykazywać począł ostatnio i niemal we wszystkich krajach równocześnie bardzo znamienne pod tym względem zmiany.

Przejście od kursów przylegających poprzednio do zasady „splendid isolation“ na pełnowiatrowy demokratyzm następowało, zależnie od kraju, wcześniej lub później i mniej lub bardziej gwałtownie. Przemiany te dokonały się jednak już wszędzie i dzięki temu „regaty“ światowe odbywają się dziś nade wszystko pod hasłem nadrabiania strat poniesionych przez tyloletnie żeglowanie w kierunkach fałszywych.

Ten znamienity zwrot nie nastąpił, rzecz oczywista samorzutnie, aczkolwiek skądinąd naturalny wzrost w czasach ostatnich tendencji podróźniczych także miał dużo w tym do powiedzenia. Główna jednak przyczyna tkwiła w tym, że coraz żywiej inte-

resujące się sportami kierownictwa państw współczesnych z czasem zdołały dojść do wniosku, że żeglarstwo, a nade wszystko morskie, posiada nie tylko możliwość odegrania roli jednego z najpotężniejszych środków dźwigających zdrowotność i wszechstronną tężyznę społeczeństw, lecz nadto przyczynić się może, skuteczniej od jakiegokolwiek innej formy sportu, do realizacji szeregu szczególnie wysoko cenionych dziś zadań społecznych natury ogólnej.

Pod ostatnim względem na czoło wybijają się dwa momenty: 1-o że żeglarstwo sportowe jest w stanie potęgować tendencje i zdolności narodów do zewnętrznej ekspansji gospodarczej (zdobywca psychika morska — znajomość morza i krajów zamorskich); 2-o że stanowić może ważny środek obronności kraju i to zarówno przez zapewnienie marynarce wojennym rezerw ludzkich, jak i przez zwiększanie zdolności do posiłkowania się w wojnach morskich tak zwanymi flotylami moskitów (małych jednostek).

Świadomość walorów społecznych żeglarstwa sportowego nurtowała, rzecz oczywista, od dawna w umysłach wybitniejszych jednostek i nawet z czasów przedwojennych do zanotowania są ciekawe pod tym względem dokumenty (np. w Anglii memoriał jeszcze z r. 1827 niejakiego Johna Finchana, superintendenta Szkoły Budowy Okrętów w Portsmouth, wskazywał już wówczas na społeczną i militarną rolę, którą rozbudowane wszcz żeglarstwo będzie mogło odegrać). Tendencje te jednak nie mogły do niedawna w niczym się uzewnętrznić. Aby bowiem można było zrobić cokolwiek dla upowszechnienia żeglarstwa sportowego, trzeba było przedtem przełamać opór przemożny, bo stawiany przez osoby rekrutujące się ze sfer najbardziej uprzywilejowanych, a stanowiących ówczesne kliki, wyżywające się pod względem snobistycznym w t. zw. jachtingu i strzegące czujnie bastionu tego przed zalewem idącej zewsząd demokratyzacji.

Pomimo ewolucyjnego upowszechniania się żeglarstwa od dość dawna w krajach skandynawskich, a częściowo także i w Ameryce, oraz pomimo stawiania się coraz bardziej oczywistym związku pomiędzy morsko-militarnymi potrzebami krajów, a żeglarstwem sportowym, to jednak w skali światowej kreska kursowa wskazywała by zapewne jeszcze czas długi kierunek dawny, gdyby nie wstrząs, który pod tym względem dokonała Rosja sowiecka.

Okazało się bowiem, że porewolucyjna Rosja nie tylko nie zaniechała uprawiania „snobistycznego jachtingu“, lecz że wyciągając śmiało konsekwencje tak z zadań gospodarczych, stawianych przed swym społeczeństwem, jak i z doświadczeń ostatniej wojny światowej (stwierdzona przewaga znaczenia flot pomocniczych nad właściwymi pancernikami) — przystąpiła do szerokiej rozbudowy u siebie tego



Fot. O. Jabłoński

żegluga w beidewind

sportu, podnosząc go zarazem do jednego z bardziej zasadniczych środków społeczno-wychowawczych młodzieży i przygotowywania kadr ludzkich dla marynarki wojennej.

To nowe podejście do żeglarstwa kraju, na który z innych powodów zwrócone są dziś oczy całego świata sprawiło, iż niemal natychmiast i wszędzie wywieszono sygnały oznajmiające zmianę kierunku rozwojowego na powszechny, młodzieżowy i militarny. W rezultacie tych faktów obserwować dziś możemy szczególnie intensywną na tym odcinku działalność państw takich jak Niemcy i Włochy.

Nie poruszając znanych już szerzej ogółowi faktów potwierdzających słuszność powyższych wywodów, dajemy niżej jedynie zestawienie kilku nowych i bardziej charakterystycznych wiadomości z tej dziedziny, a mianowicie:

1) W tegorocznych nowych programach wyszkolenia oficerów francuskiej marynarki wojennej położony został silniejszy niż kiedykolwiek akcent na potrzebę szkolenia żeglarskiego na małych jednostkach w dowolną pogodę.

2) W amerykańskiej prasie wojenno-morskiej omawia się dziś szeroko możliwości wyzyskiwania podczas wojny dla pełnienia straży dróg wodnych małych jachtów żaglowo-motorowych.

3) Przyznanie w Niemczech pierwszeństwa do odbywania służby w podchorążówkach rezerwy morskiej tym kandydatom, którzy uprawiali uprzednio żeglarstwo sportowo-morskie. Charakterystyczne jest przy tym, że uwzględnia się pod tym względem zarówno pływania odbyte w ramach ośrodków szkolenio-żeglarskich, jak też i t. zw. dziką żeglugę, potwierdzoną zaledwie przez świadków.

4) Wypowiedziane niedawno przez głównego zwierzchnika angielskich sił morskich Sir Samuel Hoare słowa, zapraszające żeglarzy-jachtsmenów aby zgłaszali się do korpusu oficerów rezerwy marynarki wojennej i t. p.

Na dalsze wymienianie podobnych wieści nie jest tu oczywiście miejsce i z tym wrócmy do spraw bliżej nas obchodzących, a mianowicie spójrzmy na to, co dzieje się po nawietrznej stronie naszego rodzimego i wylającego dopiero z pieluszek żeglarstwa sportowo-morskiego.

Otóż okazuje się, że pomimo naszej młodzieńczości w tej dziedzinie, zwrotu „na wiatr“ dokonaliśmy niemal ostatni (jeśli wogóle uznać można, że to już nastąpiło) i nadto przyszło to nam bodaj najtrudniej, bo chociaż nigdy nie mieliśmy u siebie ani tradycji, w imię których można byłoby bronić kierunku porzucanego dziś przez innego państwa, ani nawet t. zw. jachtsmenów zrośniętych z żeglarstwem



Fot. O. Jabłoński

Narocz — pierwszy wyjazd bojerem

regatowym, to jednak okazało się, że wstręt żywiony przez rodzimych „pionierów żeglarstwa“ do pospólstwa jest silniejszy, a ilość dryfkotów, zapuszczonych w celu zahamowania rozwoju żeglarstwa wszszsz jest większa, niż gdziekolwiek indziej.

Wystarczy przypomnieć trudności, z którymi spotkały się w swym rozwoju dwie powstałe niedawno organizacje żeglarskie, a mianowicie Akademicki Związek Morski R. P. i Harcerskie Drużyny Żeglarskie.

Dla każdego znającego te sprawy jest oczywiste, że głównym powodem rzucania tym organizacjom kłód pod nogi było to, że odważyły się one, wbrew stanowisku t. zw. klubów, a nawet i oficjalnego kierownictwa sportowo-żeglarskiego w Polsce — propagować i realizować hasło masowości żeglarstwa sportowego.

Wprawdzie ostatnio nastąpiła pod tymi względami znaczna poprawa, pomimo to jednak dalecy jeszcze jesteśmy od tego, by idea powszechności sportu żeglarskiego, a zwłaszcza na morzu, mogła się realizować planową w swej czystej i zmierzającej bezpośrednio do celów społecznych postaci.

Olgiert Jabłoński

Po tafli lodowej, pod wiatr

Wiecznie ruchliwe powierzchnie naszych wód już stanęły. Polarny oddech wiatru skuł je lśnjącymi w słońcu i gładkimi jak lustro lodowymi tafłami. Są twarde i kryształowo przejrzyste, niczym charakteru bohaterów polarnych lub ludzi wychowujących się wśród wiecznego zima.

Dla żeglarzy nastał nowy sezon obcowania z wiatrem. Uwaga wszystkich, którzy ulegli urokowi żeglarstwa, skierowuje się obecnie na nieprzykryte jeszcze szatą śnieżną, dziewicze lody, po których ożaglone sanie mogą pędzić opętańczo i bezszelestnie, urągając zarówno wiejącemu naprzeciw wiatrowi, jak i naszej nieudolnej logice.

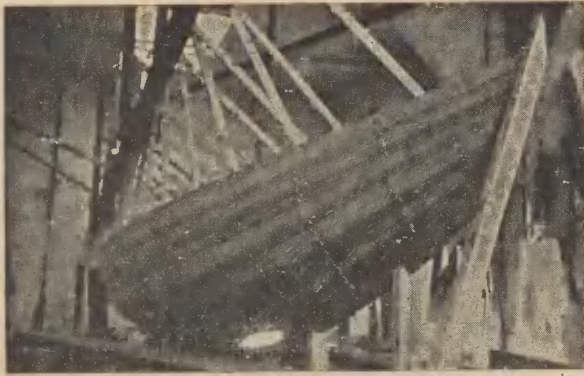
Lecz wrócmy „na ziemię“. Oto dopiero powstawać poczęło u nas zainteresowanie tym arcywspaniałym sportem, a już ulegać poczęliśmy podszeptom naszej małoduszności — czy aby nie popełniamy zbyt uciążliwego dla nas gestu, zapoczątkowując i rozwijając u siebie tę nową gałąź sportu.

Argumentów dla zgnicenia podobnego zminiarstwa jest oczywiście pod dostatkiem. Ogranicz-

my się jednak do przytoczenia tylko paru niewątpliwych, dorównujących w swej sile i przejrzystości lodom, w obronie których stanąć pragniemy. Przede wszystkim stwierdzmy, że przy wartościowaniu sportów, a zwłaszcza gdy chodzi o t. zw. poparcie z góry, miarodajnymi mogą być wyłącznie argumenty posiadające ogólnospoleczne uzasadnienie, t. j. czy i na ile dana gałąź sportowa może ułatwić danej zbiorowości osiąganie celów istotnie powszechnych i istotnie ważnych.

Dla nas, żeglarzy, racja upowszechniania sportu wywodzi się nade wszystko z pragnienia dla własnego społeczeństwa mocy uosabiającej się w pojęciu „Polska morska“. W hierarchii środków wiodących ku temu celowi, obliczonych przede wszystkim na działalność wychowawczą, przeznaczamy jedno z pocześniejszych miejsc sportowemu żeglarstwu morskiemu, rozbudowanemu wszszsz.

Aby jednak środek ten działać mógł powszechnie i niezawodnie wspierać go staramy się odpowiednio rozbudowanym żeglarstwem śródlądowym. Zaś



Jacht klasy „Hai“ w budowie na stoczni „W. Urbaniaka“

dalsze rozszerzenie bazy zainteresowań morzem, a nade wszystko pogłębienie wiadomości teoretycznych żeglarskich staramy się skutecznie po przez trześcią z kolei formę żeglarstwa, mianowicie przez żeglarstwo lodowe.

Powyższe nie daje rzecz oczywista całkiem jasnej jeszcze odpowiedzi na pytanie, czy wobec szczupłości naszych środków materialnych możemy sobie pozwolić na zapoczątkowanie tej okólnej bądź co bądź drogi, mającej wieść nas na morze, lecz stan ten trwa tylko do chwili, póki nie uwzględniamy czegoś co stanowi sól sprawy.

Zyjemy wszak w epoce radia i lotnictwa. W naszej mowie potocznej operujemy co chwila określeniami w rodzaju: „aerodynamiczny kształt“, „aerodynamiczna linia, auto“ etc. Są to jednak przeważnie tylko słowa, nie posiadające odpowiedniego pokrycia w znajomości praw przyrody.

Zapełnić pustkę tych zwrotów właściwą treścią, a nade wszystko u młodzieży i tym samym uzdolnić ją do czynienia dalszych postępów w ujarzmieniu przestworzy — oto zadanie, z którym liczyć się winien dzisiejszy wychowawca. Same podrec niki

i szkoła nie są w stanie, rzecz oczywista, tego spełnić. Prawa rządzące owiewem i oporem ośrodka są przez przyrodę otoczone większą tajemnicą, niż jakakolwiek inna gałąź wiedzy przyrodniczej. Właść w głowy młodzieży te wiadomości jest niemal nie sposób bez uprzedniego rozpalenia w nich zainteresowań jednym ze sportów, opartym na wyzyskiwaniu sił, wytwarzających się przez oddziaływanie wiatru. I tu właśnie przychodzi nam z pomocą żeglarstwo. Jest to niejako druga z rzędu racja, dla której winno być rozwijane i upowszechniane. Lecz we właściwym żeglarstwie wodnym, uwaga adeptów jest zwykle zbyt zaabsorbowana niezwykle skomplikowaną stroną praktyczną, a praca żagli jest zbyt prosta, aby na tym tle mogło nastąpić zgłębienie zasad aerodynamiki.

Inaczej natomiast rzecz się przedstawia, gdy po zakończeniu sezonu letniego przenosimy się z żaglami na lustrzaną taflę lodową. Mknąc z zawrotnymi szybkościami, przekraczającymi wielokrotnie szybkość wiatru i nadto „pod wiatr“, stajemy bezradni wobec nowej tajemnicy przyrody. Pytanie dlaczego i jak to się dzieje, nie przestaje zwykle męczyć adeptów, dopóki nie chwycą za podręczniki i nie zbadają wszechstronnie wszystkiego, do czego w tej dziedzinie naukowe badania doprowadziły. Aerodynamiczny kształt współczesnego auta staje się odtąd czemś samo przez się zrozumiałym i koniecznym.

Że rozumowanie powyższe nie jest tylko teoretyczne potwierdza fakt, iż we wszystkich krajach rośnie dziś gwałtownie zainteresowanie żeglarstwem lodowym oraz że, jak np. ma to miejsce w Niemczech, sport ten jest szczególnie propagowany i zalecany dla lotników.

Jeżeli inne kraje, nie posiadające dla sportu tego, dostatecznych warunków klimatycznych tyle wysiłku dziś wkładają w jego rozwój, to naprawdę dziwnym się wyda i mało dusznym, że w naszym kraju, posiadającym i tak dobre warunki klimatyczne i tak piękne jeziora Wileńszczyzny i Pomorza może powstać wątpliwość, czy arcywspaniałe żeglarstwo lodowe jest godne rozwoju i poparcia.

Kormoran

Na widnokregu

Pierwsze jachty morskie rodzimej budowy. Jak już swego czasu informowaliśmy (patrz Nr. 10 r. ub. rubr. „Skrzynka Żeglarska“) na jesieni roku ubiegłego znana stocznia Władysława Urbaniaka w Poznaniu podjęła budowę dwu jachtów morskich fińskiej klasy „Hai“.

Obecnie dowiadujemy się, że budowa ta odbywa się na zlecenie Yacht Klubu Polski, Oddziału Morskiego w Gdyni. Budowa jachtów jest już na ukończeniu, a nawet dokonany już został pomiar i zaliczenie jachtów do swej klasy, co uskutecznione zostało za pośrednictwem Polskiego Związku Żeglarskiego.

Oba te jachty posiadać jeszcze będą żagle wykonania fińskiego, do następnych jednak stocznia zamierza dostarczać żagle własnego szycia. Będą to za tym pierwsze jachty wykonane na rodzimej stoczni. Załączona fotografia przedstawia kadłub jednego z jachtów w trakcie budowy.

(J.)

Znów zgon dużego żaglowca. Jak donosi fińska prasa w cza-

sach ostatnich nastąpiło dalsze zmniejszenie się jedynej dziś w świecie flotyli dużych żaglowców, eksploatowanych przez sławnego armatora fińskiego kpt. Eriksona. Tym razem wykreślenie z listy statków żyjących dotyczyło trzymasztowego barku „Kylemore“. Statek ten, posiadający 2000 t. dw. wybudowany był w r. 1880 w Anglii pod nazwą „Susanne“. W ręce eriksonowskie dostał się w r. 1930 z Danii, odkąd pracował wspólnie z innymi swymi braćmi na trasie Australia — Anglia, zajmując się transportem zboża.

„Kylemore“ został obecnie uznany za niezdatny do dalszego użytku i wskutek tego sprzedany został na złom do Hamburga.

W związku z tą sprzedażą krążyć zaczęły coraz uporczywsze pogłoski, iż Erikson zamierza wkrótce całkowicie zlikwidować swoją flotylę „ostatnich mohikanów“.

(Patrz „Szkwał“ Nr. 12 rubryka „Na widnokregu“).

(J.)

Najdroższy statek. W Anglii dobiega obecnie końca budowa

jedynego w świecie i niezwykle kosztownego statku doświadczalnego, przeznaczonego do naukowych badań magnetyzmu ziemskiego. Jest to t. zw. statek niemagnetyczny.

Pomimo swych stosunkowo nikłych wymiarów (650 ton wyporności), kosztować on ma aż 100.000 funtów angielskich, czyli około 2,6 milionów złotych. Podczas gdy ceny normalnych statków wynoszą przeciętnie po 20—30 funtów za tonę, w statku tym każda tona wyporności kosztować będzie po 150 funtów.

Ta niebawale wysoka cena spowodowana jest głównie koniecznością stosowania do budowy bardzo drogich materiałów niemagnetycznych. I tak kadłub wykonuje się całkowicie z brązu, urządzenia wewnętrzne z mosiądzu i najprzedniejszych gatunków drzewa, a maszyny z różnych innych jeszcze kosztowniejszych materiałów, nie podlegających magnetycznemu działaniu. Ani jeden gram stali nie może na tym statku się znajdować. Poza tym ołdobiega obecnie końca budowa

wszelkie instalowane na pokładzie tego statku instrumenty naukowe-doświadczalne.

Ostatnim tego rodzaju statkiem był motorowiec amerykański „Carnegie“, który w r. 1929 zatonął podczas jednej ze swych wypraw doświadczalnych.

Budowa obecnego statku niemagnetycznego odbywa się na rachunek Angielskiej Admiralicji. Charakterystyczną jest przy tym daleko posunięta pomoc okazywana budowie przez Amerykę (U. S. A.). Gdy w Anglii powstał tylko projekt budowy takiego statku, Amerykanie postawili niezwłocznie do dyspozycji projektodawców wszelkie materiały dotyczące urządzeń ich dawnego statku. Ponadto przysłali do Anglii w charakterze doradcy byłego kapitana „Carnegie“, pana C. Peters'a, który nb. dozoruje wykonania nowego statku.

(J.)

Ciche bohaterstwo żeglarek. Podczas ubiegłego sezonu żeglarskiego największe nasze jezioro Narocz stało się areną rzadkiego u nas przejawu bohaterstwa żeglarskiego, wykazanego przez 2 młode harcerki.

W okresie od 20 czerwca do 20 lipca w nowo wybudowanym schronisku harcerskim koło miejscowości Niesłucz obozowała wileńska drużyna harcerzy wodnych zwana Błękitną Jędynką, zaś obok znajdował się żeński obóz żeglarski harcerek. W jednym z pierwszych dni lipca, na skutek rozszalałej na jeziorze burzy, zająćcia praktyczne w obu obozach zostały przerwane, a wyjazdy na żaglach na jezioro surowo przez władze obozowe zakazane.

Pomimo to skupione na zajęciach teoretycznych harcerki zaobserwowały w pewnym momencie ze zdziwieniem, że od męskiego obozu odbija jedna żaglówka. Zainteresowane tym „wyczynem“

dziewczynki poczęły śledzić uważnie jak żaglówka, przechylając się zawadiacko, mknęła na pełne wody. Gdy żagle zaczęły ginać w oddali, a większość dziewczynek wróciła do właściwych zajęć, naraż padł okrzyk: „żaglówka przewróciła się“. Istotnie nikt nie umiał odszukać już na wodzie sylwetki żagli. Podniósł się w obu obozach wielki rejwach. Pomimo mnóstwa pomysłów akcji ratowniczej żadne zarządzenia nie następowały. I kto wie jaki los spotkałby śmiałków, gdy nie samorzutny czyn znajdującej się na obozie żeńskim młodej instruktorki, nauczycielki ludowej z okolicznej wsi Mikolce.

Nie oglądając się na nikogo dzielna ta osoba, na pierwszą wiadomość o wypadku, dopadła przystani i szybko przygotowała do odbicia jedną ze znajdujących się tam żaglówek. W ostatniej chwili przyłączyła się do niej druga harcerka, z Warszawy, pełniąca na obozie żeńskim funkcję kierowniczkę wyszkolenia żeglarskiego. Obie te panie, nie bacząc na grożące im niebezpieczeństwo, odbiły od mola i pomknęły na poszukiwania zaginionej we wzburzonych falach łodzi. Fale i deszcz utrudniały niezwykle orientację. Po dłuższym krążeniu udało się wreszcie obiekt poszukiwany znaleźć. Pięć wynurzających się z fal głów otaczała przewróconą łódź. Gdy ratowniczkę zbliżyły się padać poczęły okrzyki: „prędzej, bo dłużej nie wytrzymamy, toniemy“.

Dobicie w taką pogodę do wywróconej łodzi, wokół której pływa potrząskany inwentarz i take-lunek, nie należy, rzecz oczywista, do zadań łatwych. Po kilku ryzykownych manewrach ze zwrotami „przez rufę“ udało się kobietom dobić do tonących. Za burty ich łodzi uczepliło się odrazu dziesięcioro rąk męskich. Jakim cudem ratownicza żaglówka

nie wywróciła się przy tym i w jaki to sposób udało się dwóm wątlwym żeglarkom powściągać do swej małej żaglóweczki pięciu dorosłych harcerzy, jest oczywiście bardzo trudno przedstawić.

Okazało się, że wśród uratowanych było 2-ch studentów wileńskiego Uniwersytetu, a 3-ch uczniów starszych klas gimnazjalnych. Jednym z uratowanych był komendant obozu męskiego. Okoliczność ta zdaje się zaciążyła w sposób decydujący na tym, że śmiała akcja ratownicza harcerek zaliczoną została do kategorii bohaterstw cichych, o których wszyscy starają się zwykle jak najprędzej zapomnieć. A szkoda, bowiem wyczyn podobny posiadać mogłyby niewątpliwie do-niosłe znaczenie wychowawcze.

(J.)

Kanał Moskwa — Wołga. Znajdujący się od trzech lat w budowie kanał Moskwa — Wołga, o którym mówiło się, iż ma odwrócić bieg rzeki Moskwy w stronę przeciwną, ma być definitywnie ukończony w maju r. 1937. Roboty przy budowie szluz i wykończaniu kanału posuwają się w szybkim tempie naprzód.

Kanał ten służyć ma przede wszystkim do zaopatrywania stolicy rosyjskiej w wodę, równocześnie jednak wykorzystywany ma być i jako droga wodna, dołączająca Moskwę w najkrótszej linii do systemu Wołgi. Na Gorochowskiej Wierfti ukończono właśnie pierwszy statek z serii przeznaczonej specjalnie dla tego kanału. Statek ten posiada aerodynamiczne kształty, moc maszyny wynosi 300 HP. Charakterystyczną cechą tych statków jest posiadanie urządzeń chroniących wodę kanału od zanieczyszczeń i smarami i wszelkimi innymi odpadkami ze statków.

(J.)

Skrzynka żeglarska

Zygmunt Rajecki — Warszawa. Żeglarstwo lodowe jest niewątpliwie przede wszystkim sportem regatowym.

Uznane przez Europejską Unię Żeglarstwa Lodowego, a tym samym posiadające prawo występowania na arenie regat międzynarodowych są następujące klasy bojerów:

1) Monotyp o powierzchni żagla 15 metrów kwadratowych.

2) Grupa klas t. zw. wolnych o powierzchniach żagli 10, 15, 20 i 25 metrów kwadratowych.

3) Nieograniczona klasa o powierzchni ponad 25 m.

4) Ekstra klasa.

5) Klasa popularna o 12 metrach kwadratowych.

Największe rozpowszechnienie

w Europie posiada klasa monotypowa, stanowiąca podstawowy typ bojera, jeśli chodzi o regaty o mistrzostwo umiejętności żeglarskich.

Drugą z kolei co do rozpowszechnienia jest klasa wolna o 15 metrach kw. żagla. Na klasie tej skupia się najbardziej zainteresowanie konstruktorów i wskutek tego w niej ustala się mistrzostwo konstrukcji. Ostatnio klasa ta, jak zresztą i wszystkie inne t. zw. „wolne“, została podzielona na 2 podklasy, a mianowicie „A“, o normalnym sterowaniu i „B“, o podwójnym sterowaniu i tym samym z żaglami częściowo sztywnymi.

Liczebność reszty klas wolnych oraz klasy ponad 25 m jest na

ogół nikła i na arenie regat międzynarodowych spotyka się jachty te coraz rzadziej.

Klasa t. zw. ekstra obejmuje sobą bojery z żaglami całkowicie sztywnymi, których także jest w Europie b. niewiele.

Ostatnia wreszcie klasa, t. zw. popularna, uznana została przez Unię dopiero na wiosnę ub. r. i jak dotąd większego rozpowszechnienia także nie posiadała. Jest to klasa łącząca w sobie cechy monotypu i klas wolnych. Powstała ona w Niemczech jako klasa tania, służąca do popularyzacji żeglarstwa lodowego w społeczeństwie. Czy na terenie międzynarodowym utrzyma się, oraz czy zachowa swój charakter klasy ta-

niej, przewidzieć na razie jest trudno.

Jak dotąd u nas w Polsce zaprowadzone zostały tylko 2 klasy, a mianowicie monotyp i klasa 12 m, zresztą oba te typy występują na razie jeszcze w b. nielicznych ilościach (po parę sztuk).

Najdoskonalszą pod względem technicznym jest oczywiście klasa bojerów wolnych z piętnastkami na czele. Szczególnie ciekawą zdobyczą czasów ostatnich jest stosowany w tej klasie (grupa B) system t. zw. podwójnego sterowania.

Wynalazek ten polega na tym, że sterowaniu podlega nie jedna tylko płoza, lecz wszystkie trzy. Przyczyną istnienia 2 stery (koła sterowe), z których jeden, normalny, służy do obracania tylnej płozy, zaś drugi do równoczesnego obracania płozami bocznymi. Urządzenie to służy do nadawania kadłubowi bojera odchylenia identycznego z borem żagla od osi ruchu, przez co boczne powierzchnie kadłuba pracować poczynają jak żagle.

Działanie takiego urządzenia jest łatwo przedstawić przy pomocy zapalek. Ułożymy trzy zapalki na stole, tak jak płozy są rozmieszczone w normalnym bojerze. Następnie obrócmy wszystkie trzy dokoła swych środków o pewien jednokrotny kąt. Przyjmując, iż ruch odbywa się w kierunku równoległych do siebie ostrzy płóz zobaczymy, że oś kadłuba przebiegać będzie pod jakimś kątem do kierunku ruchu. (J.)

B. Trawiński — Ostrów Komorowo. W sprawie planów budowy żagłówki odsyłamy Pana do odpowiedzi, udzielonych już przez nas innym czytelnikom. Na przykład niech weźmie Pan do ręki Nr. 12 (grudniowy) „Szkwału“. Znajdzie tam Pan ponadto artykuł z opisem taniej joli, nadającej się do amatorskiego wykonania klasy holenderskiej „B. M.“

W sprawie kajuty trwamy na zajętych stanowisku, t. j. że na małych jednostkach sportowych jest tylko zawada. Ma to szczególnie rację w odniesieniu do projektowanej przez Pana turystyki po wodach Polesia. Chcąc tam za-

chować swobodę ruchów, t. j. zapuszczać się, w liczne a przeważnie wąskie dopływy Prypeci, trzeba nade wszystko posiadać łódź zwinną, nadającą się zarówno pod żagiel, jak i jazdę na „pych“. Kajuta, rzecz oczywista, odebrałaby łodzi odrazu te cechy. (J.)

Włodzimierz Jabłkowski—Łódź. Interesujące Pana jachty należą do niemieckiej narodowej klasy jachtów morskich, zwanej w Niemczech „Seefahrtklasse“.

Jachty te dzielą się na szereg, różniących się wymiarami kategorii, oznaczanych podług pomiarowej powierzchni żagli. Kategorie te stanowią łodzie o 30, 40, 50, 60, 80, 100 i 150 metrach kwadratowych płócien. Charakterystycznym znakiem klasy jest rzymska cyfra wyszywana na żaglach, określająca liczbę dziesiątków metrów kwadratowych ożaglenia.

Przepisy klasy tej są w zasadzie podobne do przepisów S. Y. R. U. w klasie „R“, normują bowiem tylko zasadnicze wymiary i ich wzajemne stosunki, pozostawiając konstruktorom pewien zakres swobody w nadawaniu poszczególnym egzemplarzom cech indywidualnych. A zatem nie są to jachty monotypowe, lecz zindywidualizowane.

Przepisy klasowe jachtu „Seefahrt“ odznaczają się naciskiem położonym na ochronę zalet morskich przed ściśle regatowymi. Dzięki temu zapoczątkowane tymi przepisami współzawodnictwo konstruktorów, zmierzające nade wszystko ku uzyskiwaniu efektów regatowych, nie jest w stanie naruszyć pewnego ustalonego przepisami minimum zalet morskich, czego np. nie da się już powiedzieć o jachtach międzynarodowej klasy „R“.

Tak skonstruowane przepisy powstanie swoje zawdzięczają naturalnemu dążeniu niemieckich kół żeglarskich do posiadania jachtów uniwersalnych, nadających się w równej mierze do celów regatowych, jak i turystycznych. Czy jednak cel ten został w klasie tej osiągnięty, należy powątpiewać.

Pod mianem jachtu turystycznego rozumie się zwykle jednost-

ki odznaczające się nie tylko mocą swej budowy i dzielnością morską, lecz także pakownością, prostotą obsługi, a nade wszystko taniością.

Jeśli chodzi o moc konstrukcji, to jachtom „Seefahrt“ nie absolutnie zarzucić nie można. Natomiast w zakresie zalet morskich, pod czym rozumiemy nade wszystko wzajemny stosunek poszczególnych wymiarów (długość nawisów do długości linii wodnej, wyporność do ciężaru zewnętrznego kila i t. p.) i moc takelunku, jachty te osiągają tylko najniższe, stosowane dla celów turystycznych granice, dzięki czemu można posilkowania się nimi do właściwych dalekomorskich podróży staje się problematyczną. Jeszcze gorzej kształtuje się kwestia kosztów. Ze zrozumiących względów jacht pretendujący do posiadania szans regatowych nie może nigdy utrzymać się w granicach kosztów dostatecznych dla jachtów ściśle turystycznych.

Ponadto kompromis zastosowany w tej klasie z jednej strony ograniczył pojemność jachtu, jako sprzętu turystycznego, a jednocześnie podniósł wydatne koszty jego budowy i utrzymania.

Dzięki wszystkim tym słabym stronom rozwiązania kompromisowego, autorom klasy „Seefahrt“ nie udało się osiągnąć zamierzonego celu, t. j. zastąpienia w Niemczech coraz liczniejszych jachtów turystycznych t. zw. dzikich (bezklasowych) jachtami klasowymi i przeto klasa ta posiada, jak dotąd, znaczenie wyłącznie regatowe.

Ze eksperyment ten uważać należy raczej za nieudany potwierdza także fakt, iż pomimo usilnej propagandy klasą tą nie udało się Niemcom zainteresować innych krajów, dzięki czemu nie nadaje się ona do regat międzynarodowych.

Ostatnio np. kwestią przyjęcia tej klasy zajmowały się żeglarskie związki holenderskie i w rezultacie wszechstronnych rozważań oferta niemiecka została odrzucona, głównie z powodu tego, że jachty „Seefahrt“ są za drogie i przytym za mało morskie dla celów ściśle turystycznych. (J.)

OD REDAKCJI

W sprawie drukowanej w N-rze 12 roku 1936 ankiety o jolach „B M“ otrzymaliśmy od Akademickiego Związku Morskiego wyjaśnienie, iż z powodu trudności dewizowych sprowadzenie planów wykonawczych tych jol i przeprowadzenie kalkulacji cen uległo nieznacznej zwłoce. Z powyższego względu szczegółowe warunki nabywania tych planów zostaną opublikowane dopiero w następnym N-rze naszego czasopisma, zaś osoby, które dokonały już zgłoszeń zostaną poinformowane w drodze korespondencyjnej.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY

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

Ceny ogłoszeń w „Szkwału“: 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych

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

ERRATA

W N-rze styczniowym, w artykule p. t. „Dlaczego w żeglarskim lodowym nie stosuje się fok-żagli“, omyłkowo zamieszczono pod rys. 3 niewłaściwy tekst wyjaśniający.

Prawidłowe brzmienie winno być: „Krzywe biegunowe I, II, III odpowiadają w przybliżeniu szybkościom wiatru (lotu), mającym się do siebie podobnie jak 1 : $\sqrt{2}$: 2. Krzywa II przedstawia zmianę powstałą na krzywej II pod wpływem działania słotów“.

Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA