



ZWIĄZEK

miejscoznik harcerskich drużyn żeglarskich.



Ś. P.

GUSTAW ORLICZ-DRESZER

General Dywizji, Inspektor Armji, Inspektor Obrony Powietrznej Państwa, Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Kawaler Orderów: Wielkiej Komandorji Polonia Restituta, Virtuti Militari, Krzyża Niepodległości z Mieczami, Potrójnego Krzyża Walecznych, odznaczony Proporcem Honorowym Związku Harcerstwa Polskiego i wieloma innymi odznaczeniami polskimi i zagranicznymi zginął śmiercią tragiczną dnia 16 lipca 1936 r. w falach Bałtyku u brzegów Gdyni.

W Zmarłym Polska straciła jednego z najlepszych synów, Armja jednego z najtęższych dowódców, Harcerstwo szczerego i wypróbowanego przyjaciela.

Cześć jego świetlanej pamięci!

**Kierownictwo
Harcerskich Drużyn Żeglarskich**

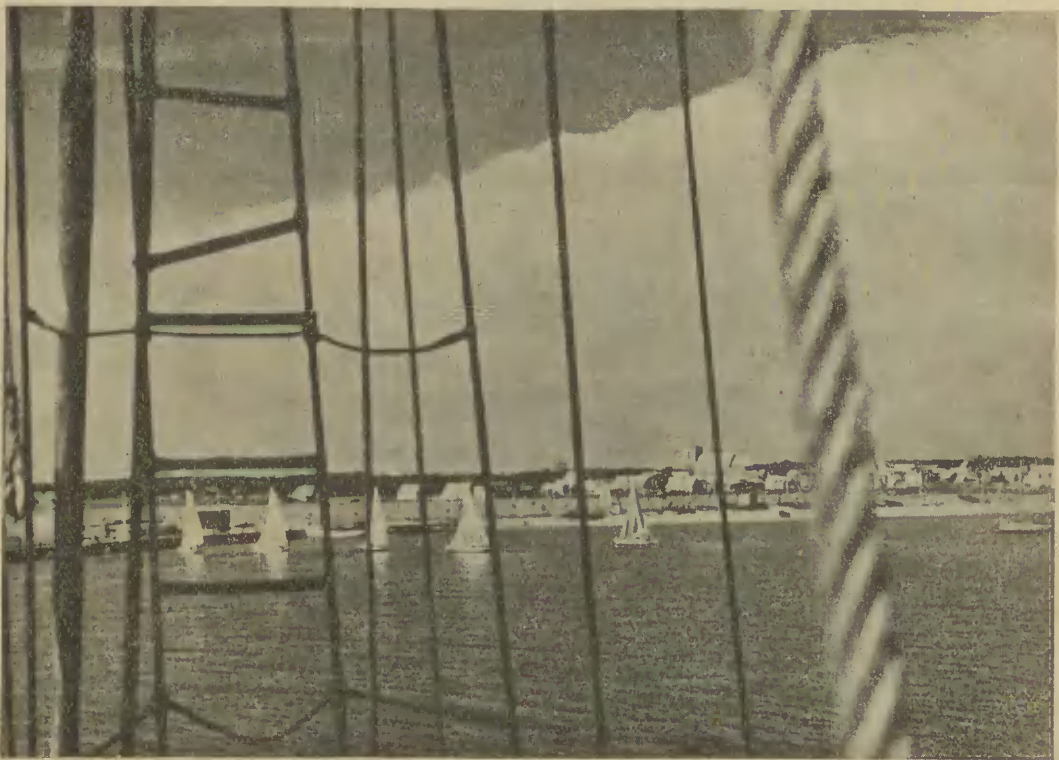
NADAJĘ CI IMIĘ „ZAWISZA CZARNY”

Po chmurnej, mglistej nocy wstał piękny, słoneczny, bezwietrzny dzień: 29-ty czerwca 1936 roku, dzień Święta Morza.

Na redzie, na gładzi wodnej stały nieruchomo wszystkie okręty wojenne Rzeczypospolitej — a wśród nich, niemal pośrodku, leciutko kołysał się piękny, trójmasztowy szkuner pod harcerską banderą.

Na brzegu perliła się w blaskach porannego słońca chluba Polski — Gdynia, przybrana odświętnie, ustrojona flagami i zielenią. U stóp Kamiennej Góry przygotowano ołtarz, przy którym miało być odprawione uroczyste nabożeństwo.

czy wojsko, marynarka wojenna, P. W. liczne organizacje i tłumy publiczności, przybyłej nad morze z całej Polski, dobiega końca. Przemawia twórca Gdyni, wicepremier inż. Eugenjusz Kwiatkowski — padają proste, mocne słowa o Polsce, o morzu o pracy dla nich. W chwilę później orszak dostojników państwowych, a są nimi tłumy ludności, skierowują się w stronę basenu jachtowego. Tu oczy pięści piękna sylwetka szkunera; — załoga pręży się na baczność, obok członkowie Kierownictwa Drużyn Żeglarskich i oficerowie statku, przy trapie, wzruszony dzisiaj uroczystością, kapitan statku czyniący hono-



Widok „Czajek” harcerskich i Jastarni przez wanty „Zawiszy Czarnego”.

O godzinie dziewiątej piękny szkuner podniósł kotwicę i przybił do mołu w basenie jachtowym w Gdyni

Klar na pokładzie był niezwykły: biel burt, mosiądze, pokład, takielunek, wszystko to lśniło w blaskach słońca — na którym łatwiejby wypatrzeć plamy, niż w tym dniu na statku. Ale bo też dzień był niezwykły: dzień poświęcenia statku, dzień nadania mu imienia, pod którym pływać będzie aż do dni swoich ostatka. Załoga, również w gali, krząta się po pokładzie: jej troskliwe spojrzenia jeszcze to i owo wypatrzą, to i owo poprawią.

Czas płynie szybko — zbliża się godzina 12-ta. Nabożeństwo, w którym uczestni-

ry gospodarza domu, generał Marjusz Zaruski, ojciec polskiego jachtingu, zawsze młodzieńczy, mimo siwizny, wódz licznej gromady młodych polskich żeglarzy.

Na statek wchodzi ks. biskup Stanisław Okoniewski, za nim pani ministrowa Bobkowska, zastępująca matkę chrzestną Prezydentową Mościcką, gen. Gustaw Orlicz-Dreszer w zastępstwie ojca chrzestnego Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. Śmigłego-Rydza, wreszcie cały szereg dostojników państwowych, armji, floty, z p. wicepremierem inż. Eugenjuszem Kwiatkowskim i ministrem Romanem na czele.

O godz. 12.30, dnia 29 czerwca 1936 r. ks. biskup St. Okoniewski dokonuje aktu po-

święcenia statku. Po słowach modlitwy padają sakramentalne słowa matki chrzestnej: nadaje ci imię: „Zawisza Czarny”. Imię jedno z najchlubniejszych w historii Polski, imię rycerza bez skazy, ideowego patrona Harcerstwa.

Odtąd będzie je nosić z dumą po morzach świata harcerski statek szkolny.

Po tej ceremonii zabiera głos Naczelnik Harcerzy, druh Antoni Olbromski, oddając statek jego kapitanowi, mówiąc o roli, jaką ma odegrać, wreszcie podkreślając zasługi tych, dzięki którym statek ten służyć będzie Harcerstwu. W pierwszym rzędzie wymienia tu druha W. Bublewskiego, kierownika drużyn żeglarskich, dzięki pracy i wytrwałości którego, osiągnęło Harcerstwo tak niezwykle wyniki na morzu.

Następnie zabiera głos gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, w żołnierskich, krótkich a pięknych słowach kreśląc zadania i cele statku, podkreślając jego rolę w całości zagadnień morskich w Polsce oraz życząc mu jaknajszczęśliwszych podróży, jaknajlepszych wiatrów. Skończył swe przemówienie wzruszającym uściskiem i szczerym, męskim pocałunkiem z generałem Zaruskim, kapitanem statku.

Mówiąc, nie wiedział, że jest to ostatni statek, który On oddaje morzu we władanie, nie wiedział, że już w kilkanaście dni później to samo morze złoży zcicha szemrzącą falą ostatni na jego rycerskiem czole pocałunek, pocałunek śmierci.

Po generale Orlicz-Dreszerze przemówił głęboko wzruszony generał Marjusz Zaruski. Tym razem nie były to krótkie, twarde rozkazy kapitana — były to słowa człowieka, który czynem. życiem swoim stwierdza, jak głęboko ukochał morze i jaką troską otacza powierzony mu, jako kapitanowi, statek.

Harcerstwo ma w nim wielkiego i szczerze oddanego przyjaciela, którego wartość i znaczenie najleniej oceniają ci, którzy mają zaszczyt służyć pod jego rozkazami.



Dh. B. Miazgowski wręcza banderę Gen. M. Zaruskiemu. Obok stoją: p. wicepremier inż. E. Kwiatkowski, ks. biskup Okoniewski, ś. p. gen. Orlicz-Dreszer i inni.

W następnym momencie druh Bronisław Miazgowski wręczył generałowi banderę wraz z plakiętą i odpowiednim aktem ufundowaną przez miasto stołeczne Warszawę dla „Zawiszy Czarnego” a wręczoną przez Prezydenta m. st. Warszawy na Placu Józefa Piłsudskiego w Warszawie Naczelnictwu Z. H. P. dnia 27 czerwca 1936 r. w czasie uroczystości rozpoczęcia Święta Morza w stolicy.

Generał Zaruski otrzymawszy banderę, po odczytaniu aktu wręczenia, podniósł ją sam, jako kapitan statku, na drzewcu na rufie.



Gen. M. Zaruski podnosi banderę ofiarowaną przez m. st. Warszawę.

Na tem część oficjalna została zakończona. Osoby, znajdujące się na statku zajęły się zwiedzaniem jego pomieszczeń i urządzeń. Pan wicepremier i p. minister Roman przyznali, iż nie spodziewali się, że Harcerstwo jest w posiadaniu tak dużego i tak pięknego statku.

Uroczystość poświęcenia „Zawiszy” była filmowana przez szkocką ekspedycję filmową bawiącą w Polsce, przez P.A.T. oraz wzięli w niej udział oficerowie szwedzkiej marynarki wojennej, której dwa statki szkolne znajdowały się właśnie w Gdyni.

Do wieczora statek zwiedzały tłumy publiczności, przybyłej do Gdyni na Święto Morza.

Tak wyglądał dzień, w którym nasz statek, nasza chluba i duma, otrzymał swe piękne i nam wszystkim drogie imię „Zawisza Czarny”.

Pamiętajcie o F. O. M.

PRZEMÓWIENIE

Gen. dyw. K. Sosnkowskiego Prezesa F. O. M. na Zebraniu Zarządu F. O. M.
dn. 29.VI. 1936 r. w Dowództwie Floty na Oksywiu.

Otwierając publiczne posiedzenie Zarządu Funduszu Obrony Morskiej mam zaszczyt powitać przybyłych gości. Obecność Panów symbolizuje wiarę Narodu w przyszłość naszej floty wojennej i daje świadectwo oczywistej prawdzie, że jedna z dróg do politycznego i ekonomicznego rozkwitu państwa wiedzie poprzez siłę jego na morzu. Obradujemy w siedzibie Dowództwa, na barkach którego spoczywa odpowiedzialność za bezpieczeństwo i honor bandery polskiej. Rozumiejąc ciężar i znaczenie tej odpowiedzialności, pragniemy z głębi serca dopomóc naszym gospodarzom i pomnożyć ich siły; dzielimy ich tęsknotę za owym dniem upragnionym, gdy polski okręt admirałski spowity w kłęby dymu, pruć będzie fale Bałtyku na czele długiej kolumny jednostek linjowych, najeżonych lufami armat, zakutych w stal, dumnych strażników polskiej pracy i polskiego dobrobytu.

Marzenia i tęsknoty są słabością, o ile im nie towarzyszą akty realizującej woli. W moim rozumieniu „Święto Morza“ jest właśnie takim aktem, z którym łączyć się winien męski rachunek sumienia, dający nowe podniety, mobilizujący dalsze wysiłki.

Wśród paruset osób zgromadzonych tutaj dostrzegam wysokie władze Rzeczypospolitej, zespół kierowniczy Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wreszcie przedstawiciele organizacji społecznych, pracujących ofiarnie i aktywnie na rzecz idei morza i jego obrony. Sądzę, iż charakterowi naszego zebrania bardziej odpowiadać będzie wymowa cyfr i faktów, aniżeli retoryka przemówień uroczystych. Nie będę więc wygłaszać ogólnych prawd i haseł, dotyczących morza, gdyż prawdy te nietylko żyją w sercach i umysłach naszych, lecz co więcej, za sprawą Panów i dzięki ich pracy zostały już dość silnie ugruntowane w świadomości społeczeństwa i w opinii publicznej.

Dwa lata działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej na rzecz Funduszu Obrony Morskiej zamykamy sumę 4.100.000 zł. Osobna zbiórka w szeregach armji przyniosła do dnia dzisiejszego ponad 2.300.000 zł. Dodając obydwie powyższe cyfry, otrzymamy około 6½ miliona złotych jako wynik dotychczasowy ofiarności publicznej na pomnożenie naszej floty wojennej. Wynik ten pozwolił rozpocząć budowę pierwszej łodzi podwodnej ufundowanej ze składek społecznych. Liczymy, iż do chwili, gdy opuści ona stocznice, brakujące jeszcze kwoty będą z całą pewnością uzbierane. Pragniemy gorąco, by łódź ta, która ma nosić imię Marszałka Józefa Piłsudskiego, została wykonana w polskiej stoczni, z polskich materiałów, rękami robotni-

ków polskich. Głębsza analiza zagadnienia wykazała jednak konieczność zaniechania tej słusznej w zasadzie myśli; obstalunek otrzymały stocznie zagraniczne na podstawie kompensacji handlowej, gwarantującej, iż nie ucierpi bilans płatniczy Państwa, ani też nie zostanie uszczuplony stan posiadania polskiej pracy. Trzeba wreszcie dodać, że w jednej piątej wartości łódź wykonana będzie w Polsce, z materiałów krajowych. Zarząd Funduszu Obrony Morskiej, poczuwając się do odpowiedzialności moralnej za sposób dysponowania pieniędzmi społecznymi, uważa za swój obowiązek złożyć w powyższej sprawie za pośrednictwem Panów dodatkowe wyjaśnienia przeznaczone dla szerokiego ogółu ofiarodawców.

Stocznia w Gdyni została zapoczątkowana w czerwcu 1935 roku w drodze przekształcenia warsztatów marynarki wojennej w państwowe przedsiębiorstwo budowy okrętów. Nie jest ona jeszcze gotowa, — a po wykończeniu podejmie w pierwszym rzędzie produkcję mniej skomplikowanych typów; łodzi podwodne, mające mechanizmy niezmiernie zawile trudno jest budować bez uprzednich wieloletnich przygotowań i doświadczeń.

Obliczenia rzeczoznawców wykazały, że stocznia gdyńska pierwszą, wykonaną całkowicie w kraju łódź podwodną będzie w stanie wypuścić dopiero po 1940 roku. Nie byłoby rozsądnem i celowem zwlekać tak długo z użyciem nagromadzonych środków pieniężnych, — przedewszystkiem dlatego, że w sprawach obrony kraju czynnik czasu odgrywa doniosłą, nierzadko decydującą rolę.

Fundusz Obrony Morskiej jest wyrazem dążeń pokolenia, pragnącego namiętnie odrobić grzechy przeszłości, zawinione w sprawach morskich na przestrzeni wieków.

Jest losem naszym, niewątpliwie ciężkim, lecz i szczytnym zarazem, że musimy i w tej dziedzinie, jak i w wielu innych, wykonać w przeciagu krótkiego stosunkowo czasu ogrom zadań, które inne, szczęśliwsze od nas narody mogły rozkładać na barki paru generacyj, korzystając z długotrwałych okresów pokoju i pracując przytem w warunkach powszechnego ładu ekonomicznego. Spory szmat chlubnie przebytej drogi leży już poza nami, — niedawno w większości przemówień, wygłaszanych z okazji „Święta Morza“ miano zwyczaj wyliczać dzieła dokonane, wyniki osiągnięte: port gdyński, magistralę węglową, organizację wybrzeża, rozwój naszej floty handlowej i wojennej. Pozwolą Panowie, że dzisiaj ujmę sprawy morskie w sposób nieco odmienny, a mianowicie z punktu widzenia przyszłości....

Statystyka trzech lat ostatnich wskazuje na stałą u nas tendencję rozwojową przewo-
zów morskich.

W zeszłorocznej inauguracyjnej odezwie Ligi zamieszczone zostało doniesie stwierdzenie, że $\frac{3}{4}$ naszego obrotu towarowego z zagranicą przewożymy okrętami, przyczem 10% powyższego obrotu odbywa się pod banderą Polski. Uzupełniam te cyfry, wskazując na ich sens ekonomiczny, który polega na tem, że w roku ubiegłym zapłaciliśmy obcym towarzystwom okrętowym za przewóz naszego importu i eksportu sumę 130 milionów złotych. Przeszło połowę tego przewozu mogli-
byśmy uskutecznić własnymi okrętami, gdyby ilość ich była dostateczna. Obecna pojemność naszej floty handlowej wynosi około 100.000 tonn rejestrowych; powiększenie jej o dalsze 250.000 tonn kosztem 190 milionów zł. oznaczać będzie dla naszego bilansu różnicę 70 milionów rocznie, mogących zasilić życie gospodarze kraju. Jeśliby wysokość tych sum miała niepokoić naszą wyobraźnię, podam inny rachunek: każda tona, przysporzona banderze handlowej kosztem 750 złotych, oznacza zmniejszenie o 280 zł. rocznego haraczu, płaconego przez nas transportowi obcemu.

Zestawienie powyższe wskazuje na jedne z najbardziej pożądanych i celowych kierunków polskiej polityki inwestycyjnej, kredytowej, traktatowej; rzuca ono wyraziste światło na postulat, głoszący potrzebę stworzenia własnego przemysłu okrętowego. Sądzę wreszcie, iż państwo, którego transport handlowy kształtuje się w sposób podobny, a które nie jest samowystarczalne w zakresie wielu podstawowych surowców, **musi** posiadać siły, zdolne w razie potrzeby wojennej, osłonić przynajmniej niektóre najważniejsze komunikacje morskie.

Zagadnień naszej floty wojennej niesposób rozpatrywać w oderwaniu od układu sił na morzu Bałtykiem.

Postępy w dziedzinie obrony Państwa muszą być oceniane w skali porównawczej; cyfry bezwzględne mogą świadczyć o rozmiarach wysiłku, nie dają jednak poglądu na jego wystarczalność. Zbrojenia w stopniu znacznie większym, aniżeli wszelka inna dziedzina działalności ludzkiej, wymagają metody operowania całościami, wystarczającymi z punktu widzenia zamierzonego celu. Można, na przykład, budując dom, wykończyć go w połowie i częściowo tylko przysposobić do celów mieszkalnych. W dziedzinie transportu handlowego każdy okręt stanowi sam dla siebie całość, dającą się użyć celowo, - natomiast rozbudowę floty wojennej trzeba prowadzić okresowo od zespołu do zespołu, tak, aby w każdym okresie była ona zdolną do wypełnienia określonych zadań bojowych.

Należy stwierdzić, iż powyższy charakter zbrojeń morskich, w związku z ich kosztownością, stwarza poważne kłopoty nawet dla państw o wiele zasobniejszych finansowo od Polski i wymaga od promotorów t. zw.

programów morskich dużej ostrożności i silnego poczucia realizmu. **Temniemniej, istnienie takich programów i planowe ich wykonywanie jest niewątpliwą koniecznością.**

W chwili obecnej tonaż naszej floty wojennej wynosi zaledwie 4% tonażu ogólnego wszystkich państw nadbałtyckich, zaś 11,5% w stosunku do tonażu każdej z obu flot na Bałtyku najsilniejszych. W liczbie ośmiu państw, siły których biorę za podstawę porównania, flota polska zajmuje, pod względem tonażu szóste miejsce, przed Łotwą i Estonją, — jednak, jeśli chodzi o ilość jednostek nowych, zbudowanych po roku 1918, lub będących w budowie, Estonja potrafiła zdobyć się na godny szacunku wysiłek i dotrzymać kroku Polsce.

Aby nasza flota wojenna mogła stać się tem, czem ją mieć chcemy, to znaczy, podczas pokoju czynnikiem siły politycznej Państwa, zaś podczas wojny zdatnem narzędziem obrony morskiej, tonaż jej musi być w ciągu kilku lat najbliższych zwiększony conajmniej czterokrotnie. Takim jest moje głębokie przekonanie osobiste. Realizacja podobnego planu pociągnęłaby za sobą konieczność budowy nowych statków wojennych o pojemności ogólnej około 6.000 ton rocznie.

Formułowanie tez programowych jest łatwe, ich wykonanie trudne i złożone. Oce-
na kolejnego porządku zaspokojenia licznych potrzeb i nakazów polskiej racji stanu, należy oczywiście nie do nas, lecz do tych, którzy dźwigają brzemie odpowiedzialności za bieg spraw państwowych. Miejmy ufność i niezłomną wiarę, że trudności gospodarze kraju mogą być, muszą być i będą pokonane, — że sytuacja Skarbu Państwa zezwoli na konieczne, a wydatne zwiększenie budżetu marynarki wojennej; przedewszystkiem jednak powiedzmy sobie, że obowiązkiem naszym jest wyciągnąć wszelkie wnioski z ogromu potrzeb Polski na morzu i uwielokrotnić wysiłki nad udoskonaleniem metod zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej.

Działalność dotychczasowa Ligi na rzecz tego Funduszu, jej sprawność organizacyjna, zasługuje na całkowite uznanie, mam jednak wrażenie, że trzeba położyć jeszcze większy nacisk na upowszechnienie zbiórki, gdyż to jest jedyny właściwy sposób wydatnego wzmoczenia wyników finansowych. Nie mogę nie powtórzyć dzisiaj zasady, wyrażonej prze-
zemnie w roku zeszłym, iż organizując ofiarność publiczną, należy mieć na względzie powszechność składek, nie zaś ich wysokość. Znaczek Funduszu Obrony Morskiej powinien się znaleźć w ręku każdego Polaka i umieć dotrzeć wszędzie, pod każdą strzechę, do każdej izby robotniczej.

Ponieważ obrona morska stanowi część bardzo istotną całości kształtu Obrony Państwa, — **Pan Prezes Rady Ministrów upoważnił mnie do złożenia tutaj następującego oświadczenia: — Fundusz Obrony Morskiej musi być uważany za równoległy**

Spółdzielnia Żeglarska „ALBATROS“

Brak środków materialnych uniemożliwia należyty rozwój polskiego jachtingu morskiego.

Sfery posiadające, niestety, nie chcą swych wolnych chwil spędzać w morskiej żegludze jachtowej, zaś gros żeglarzy morskich, czynnie uprawiających sport jachtowy, nie jest w stanie utrzymywać własne statki sportowe. Temu też przypisać należy, iż dotąd w Polsce istnieją b. nieliczne jachty prywatne, statki zaś Jacht-Klubów i organizacji żeglarskich w przeważającej ilości były i są kupowane z funduszków publicznych.

Pragnąc, aby inicjatywa budowania nowych jachtów morskich wypływała od żeglarzy i mogła być przez nich realizowana, a tem samem została oparta na zdrowych zasadach samowystarczalności, Bibjoteczka Harcerskich Drużyn Żeglarskich oddała do użytku broszurę opracowaną przez p. dr. Czesława Czarnowskiego p. t. „Spółdzielnia Żeglarska „Albatros“.

Wspomniana wyżej broszura traktuje o spółdzielni, która ma zamówić, nowy, mocnej budowy turystyczny jach żaglowy z motorem pomocniczym, nadający się do dalszych podróży na pełnym morzu i obliczony na 15 miejsc sypialnych.

Plan budowy i kosztorys został szczegółowo opracowany w porozumieniu ze stoczną.

Potrzebne do sfinansowania budowy jachtu pieniądze Spółdzielnia projektuje zebrać od swych członków, którzy subskrybują 60 udziałów po 750 zł. za udział, oraz z wpisuowego, wynoszącego 100 zł. od osoby.

Ponieważ z jachtu będzie można korzystać przez 4 letnie miesiące (czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień) przeto możliwe jest i pożądanę, by powstały 4 zespoły, z których każdy będzie posiadał w przybliżeniu około 15

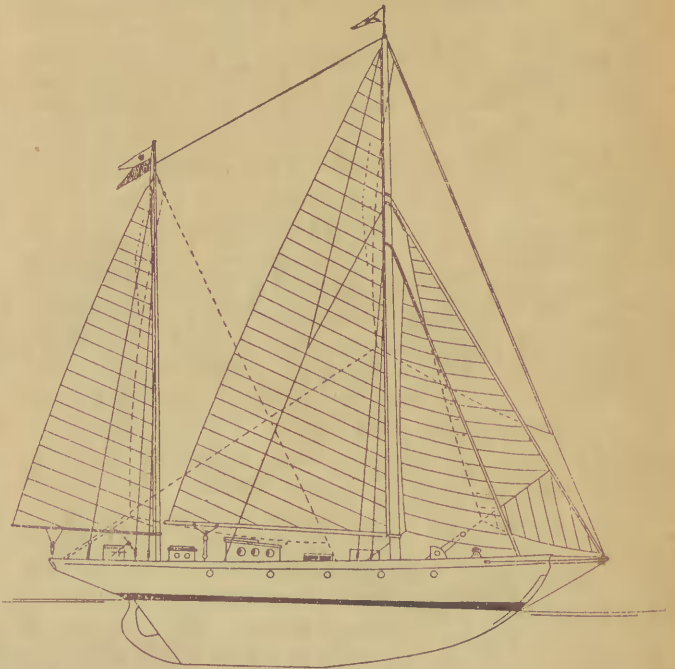
z Funduszem Obrony Narodowej: każdy, kto składa ofiarę na obronę morską, dopełnia tem samem obowiązku obywatelskiego względem Funduszu Obrony Narodowej. Oświadczenie to rozstrzyga wątpliwości, powstałe ostatnio w toku akcji zbiórkowej.

Łódź imienia Marszałka Piłsudskiego budowana obecnie z funduszków społecznych zostanie spuszczone na wodę za kilkanaście miesięcy. Z chwilą, gdy to nastąpi, społeczeństwo polskie będzie mogło stwierdzić, że jedną piątą swej floty podwodnej Polska zawdzięcza ofiarności swych obywateli.

Niechże rosnąca miłość Polaków do naszego morza sprawi, że przy wykonywaniu programu zbrojeń morskich Rzeczypospolitej, powyższy cyfrowy stosunek pomocy społecznej do świadczeń budżetowych państwa, będzie przynajmniej w dziedzinie sił podwodnych trwale utrzymany.

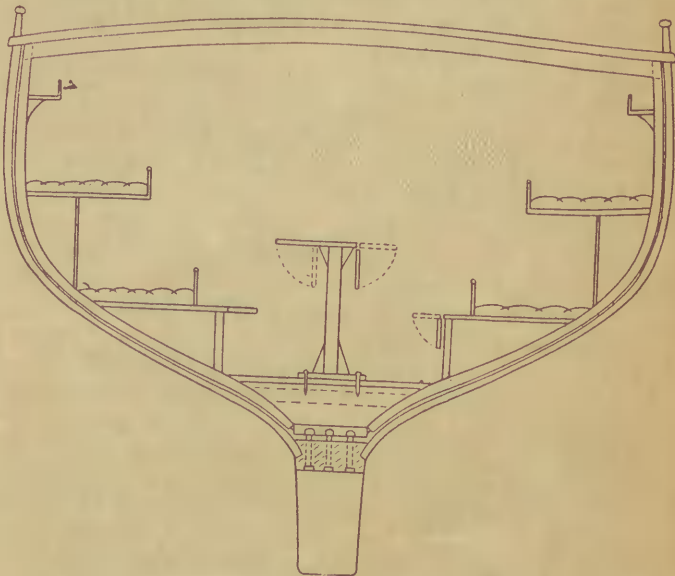
udziałów i które będą mogły każdego roku w innej porze dysponować jachtem w ciągu jednego miesiąca.

Broszura zawiera również projekty: statutu spółdzielni, jej regulaminu wewnętrzne-



go; opis i plany zaprojektowanego statku, oraz kalkulacja finansowa — wyjaśniają szczegóły sprawy.

Członek Spółdzielni, posiadający jeden udział, będzie mógł każdego lata, lub co drugie lato (jeśli posiada udział z kimkolwiek we dwójkę) odbyć miesięczną podróż morską



zagranicę, jako członek załogi, dużym, nowym pięknym jachtem — za cenę łącznie z wyżywieniem około 200 zł.

Stosunki wewnętrzne Spółdzielni, posiadającej osobowość prawną, pomimo dużej ilo-

ści członków, są tak ujęte w ramy statutu i regulaminu, że wykluczają możliwość powstania większych zatargów lub niezadowolenia wśród jej członków.

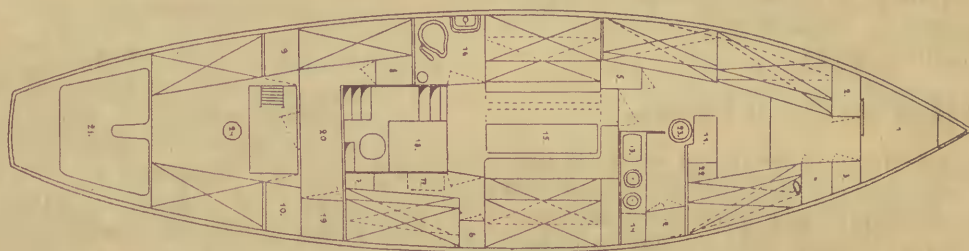
tamy chętnie w nadziei, że znajdzie ona odzwiek w szerokich dziś kołach zwolenników sportu żeglarskiego i że jacht „Albatros”, a w przyszłości cała flotylla „Albatrosów”,



Czujemy się w obowiązku podkreślić, iż myśl zrzeszania się żeglarzy w celu budowy jachtów nie jest nowa. Już w r. 1933 powstała w Warszawie z inicjatywy gen. M. Zaruskiego spółdzielnia żeglarska p. n. „Maszoperja Warszawska”. Spółdzielnia ta, która

wypłyne niebawem na bliższe i dalekie morza.

Zdajemy również sobie sprawę z tego iż omawiana broszura jest daleka od doskonałości, wnosi ona jednak do życia żeglarskiego pewne twórcze koncepcje i pomysły,



posiadała statut podobny do niżej podanego, nie została zrealizowana z powodu braku odpowiedniego kapitału na zakup potrzebnego jachtu.

Ponowną więc inicjatywę dr. Cz. Czarnowskiego w postaci projektu statutu opartego na ustawowych zasadach spółdzielni wi-

przyczyniając się w ten sposób, choć w drobnej części, do pogłębienia i cementowania polskiego żeglarstwa.

Po bliższe informacje należy zwracać się do organizatora spółdzielni dr. Czesława Czarnowskiego, Wilno, ul. Zygmuntowska 22 m. 2 tel. 17-04.

W. B.

CENTRALNA KOMISJA DOSTAW HARCERSKICH

WARSZAWA, TRAUUGITTA 2

POLECA

kajaki, wszelki sprzęt sportowy, mundury oznaki, i t. p. pierwszorzędnej jakości, oraz bogaty dział wydawnictw.

„KAJAK 0/57”

lakier bezbarwny, wodoodporny do kajaków i łodzi, oraz
LAKIERY KOLOROWE „KAJAK”

W. Karpiński i W. Leppert

Warszawa,

Al. Jerozolimska 30.

Zastęp żeglarski przy pracy

(ciąg dalszy)

Jak przepowiedzieć pogodę na jutro?

Chmury. Tworzenie się chmur dochodzi do skutku pod wpływem ochłodzenia się bogatych w wilgoć, warstw powietrza, wstępujących w górę. Niewyjaśnione dotąd łączenie się małych kropelek w większe powoduje opady deszczowe.

Chmury, unoszące się w atmosferze ulegają wiatrom tak, że kierunek i prędkość wiatrów w wyższych warstwach oceniamy na podstawie obserwacji szybkości posuwania się chmur.

Wysokość chmur różnych typów oznaczono z obserwacji: dla Ci od 7 do 13 km., najniższe są St, najszybsze są Ci, których prędkość dochodzi do 100 cm. na sekundę.

Żeglarz powinien posiadać umiejętność orjentowania się w postaciach chmur, albowiem najbliższa zmiana wiatru (co bardzo jest ważne w żeglarstwie) jest ściśle związana z niemi.

Zapamiętajcie ogólną zasadę: wysoko położone chmury nie przynoszą szybkich zmian w wietrze, a mają raczej znaczenie dla przepowiadania pogody.

Różne postacie chmur.

1. Cirrus (chmury pierzaste) — delikatne białe obłoczki, podobne do pierzy lub wełny czesanej, czasami zupełnie proste, innym razem jakby kędzierzawe; unoszą się najwyżej, składają się z kryształków lodowych i drobnych śnieżynek.
2. Cumulus (chmury kłębiaste) — ostro zarysowane, od dołu płaskie, od góry kopulaste; płyną stosunkową nisko (od 1 lub 1,5 km.), składają się z bardzo małych wodnych kropelek. Kształt i barwa przypomina zgęszczoną parę lub dym wybiegający z lokomotywy; w słońcu jaskrawo-białe.
3. Nimbus (chmury deszczowe) — gęste, postrzępione od dołu, bezkształtne; spadają z nich deszcze. Barwa: ciemna, często niebiesko-szara.
4. Stratus (chmury warstwowe) — poziome, rozległe szare chmury o wyglądzie jednolitym, unoszące się niewysoko nad ziemią.

Pomiędzy temi zasadniczymi formami mamy formy pośrednie:

5. Cirrocumulus (piarzasto-kłębiaste) małe, białe kłęby chmur, układające się w kilka rzędów, t. zw. „baranki“.
6. Cirrostratus (piarzasto-warstwowe) — pokrywają niekiedy całe sklepienie niebieskie, jakgdyby delikatną białą zasłoną; zapowiadają zwykle niepogodę.

7. Alto cumulus (kłębiaste wysokie) — takie same jak Cicu są tylko większe, stałowe, pewne ich części jakby ocienione.
8. Altostratus (warstwowe wysokie) — różnią się od Cist niższym położeniem i gęstszym wyglądem. Tworzą powłokę szarawą i nadają niebu wygląd ponury.
9. Cumulonimbus (kłębiasto-deszczowe). Chmura, zapowiadająca burzę. Potężna z brzegami takimi, jakie ma zwykle Cu, składająca się z kłębów różnych chmur ułożonych jedne ponad drugimi. Barwa: żółtawa, czerwona, czasem jaskrawa, gdy słońce oświeca ją od przodu. Gdy chmura ta przestania słońce wygląda złowrogo.
10. Stratocumulus (kłębiasto-warstwowe) — warstwy szarych nieregularnych brył lekko ze sobą połączone; z tych chmur prawie nigdy nie pada deszcz.

Jak przepowiedzieć pogodę z chmur

a) Oznaki dobrej pogody:

4. Jeżeli poranek bezchmurny, a około południa zjawiają się Cu z dobrze obrysowanymi krawędziami, oddzielone znacznymi szczelinami niebieskiego nieba, (chmury te posuwają się w tym samym kierunku co i wiatr na powierzchni ziemi), ku wieczorowi zupełnie znikające, to należy spodziewać się jasnej i suchej pogody.
1. Wysokie chmury Ci pojedyncze lub przepłatające się cienkie, prawie nieruchome.
2. Jeżeli widać jakby porwane, bardzo wysokie chmury Ci dziwacznych kształtów i chmury te wydają się być nieruchome i nie mają widocznego związku z posuwającymi się w dole Cu.
3. Szary wygląd nieba, pokrytego St. przed wschodem słońca.
5. Jeżeli St przechodzą przed południem w Cu — dobra pogoda.
6. St pojawiające się przed wieczorem na wszystkich częściach widnokregu zapowiadają dobrą pogodę.

b) Oznaki złej pogody.

1. Znaczne powiększenie zachmurzenia ku wieczorowi.
2. Jeżeli Ci posuwa się od jednego z punktów zachodniej części nieba z taką szybkością, że ruch ten z łatwością daje się obserwować, to wskazuje na zbliżanie się burzy, idącej z kierunku środkowego rozchodzących się chmur, lub

nastanie długotrwałej niepogody w ciągu jednego lub dwu dni.

Jeżeli po ukazaniu się takich szybko posuwających się Ci, niebo pokrywa się cienką, pół przezroczystą warstwą Cist, to nastanie cyklonu jest jeszcze pewniejsze.

3. Po Ci mogą ukazać się długie chmury w kształcie kocich ogonów, końskich grzyw, szczotek, grzebieni ze zgrubieniami i t. p. Im prędzej posuwają się takie chmury, tem wcześniej nastąpi pogorszenie pogody.
4. Jeżeli słońce zachodzi w Ci lub Cist, to z całą pewnością zacznie padać deszcz lub śnieg po 10—12 godz. Jednak zachód słońca w zwykłą chmurę nie wskazuje jeszcze na złą jutrzejszą pogodę: koniecznie należy zwrócić uwagę na inne znaki (np. kolor nieba).
5. Dniem przy białawym kolorze nieba ukazują się stopniowo spuszczone się Ci i Alst. W tym wypadku opady powinny rozpocząć się po kilku godzinach.
6. Jeżeli kierunek chmur nie pokrywa się z kierunkiem wiatru u powierzchni ziemi znacznie odchyła się od niego (przeważnie wprawo), to należy oczekiwać słoty i wietrznej pogody.
7. Jeśli Ci nadciągają powoli z kierunków od S do NW., to przynoszą powolne, lecz stałe pogarszanie się pogody w ciągu 24—48 godz., przeważnie z deszczem, wzgl. śniegiem.
8. Cist zapowiadają nadchodzącą w ciągu 12—48 godz. złą pogodę. Jeżeli Cist poruszają się z wielką szybkością, tworząc niebieskie luki, to należy spodziewać się burzy, ulewy, porywów wiatru i t. p., lecz wkrótce nastąpi poprawa pogody
9. Cu ku wieczorowi nie znikające, a jakby rozplywające na tle ogólnego zachmurzenia, wróżą opady.
10. Jeżeli Cu znacznie powiększają się na szerokość i wysokość (otrzymują kształt wysokich gór ze spadzisto podniesionymi pojedynczemi częściami t. zw. „wierzyczkami, to zapowiadają burzę (w tej lub sąsiadującej miejscowości).
11. Jeżeli Alcu przeobraziła się w chmurę burzową i z górnej części wysyła jakby miotły (strugi) Ci rozchodzących się w różne strony lub poszerzających się w kształt grzyba albo kowadła, to można oczekiwać burzy (przy znacznej wilgotności powietrza możliwy jest grad).
12. Jeżeli po przejściu cyklonu (przeważnie przy wietrze NW) nad porwaniami Cu będą spostrzeżone wysoko i szybko posuwające się Ci, jest to oznaka zbliżania się nowego cyklonu, chociażby barometr jeszcze nie spadł. Polepszenie pogody okaże się tylko krótkotrwałe.
13. Jeżeli latem przy dobrej pogodzie w dzień chmury mają przeważnie charakter

PRZEMOWIENIE

p. Dyrektora L.M.K. Wiesława Czerwińskiego na Walnym Zjeździe Z.H.P. we Lwowie w dniu 23 maja 1936 r.

Dziś, gdy w Polsce toczy się programowa praca nad tem, aby „wiatr od morza” dotarł do polskich serc i umysłów, by z tym skrawkiem naszego pobrzeża związać nierozwalnie społeczeństwo, by utrwalić w niem przeświadczenie, że tu tkwi klucz naszej politycznej i gospodarczej niepodległości, nie podobna nie doceniać na tym odcinku pracy naszego młodego pokolenia.

Liga Morska i Kolonjalna, rozumiejąc to, na czoło swych zagadnień wysunęła ostatnio sprawę wodnego i morskiego wychowania młodzieży.

Wychowanie to Liga pragnie realizować poprzez pracę Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz poprzez już istniejące organizacje młodzieżowe, interesujące się zagadnieniami morskimi.

Wyniki dotychczasowej pracy Związku Harcerstwa Polskiego na odcinku wodnym nie mogły ująć uwagi Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która rozumie i ceni dorobek Harcerstwa w tej akcji.

To też współpraca Harcerstwa z Ligą Morską i Kolonjalną nabiera obecnie zupełnie wyraźnych kształtów. Liga widzi w Harcerstwie młodą, pionierską organizację, która

Stcu, to nocne burze często powtarzają się kilka nocy pod rząd.

14. Ukazanie się w dużej ilości Cicu t. zw. baranków — ku deszczowi.
15. Jeżeli rano lub dniem widocznym są Cicu, a ku wieczorowi ukazują się Stcu, to można oczekiwać burzy.
16. Alst tworzące się koło południa przynoszą ku wieczorowi deszcz.
17. Stcu (z wypukłościami w kształcie wierzyczek, które wkrótce znikają) wróżą burzę lub silną ulewę.
18. Cicu nadciągające szybko z zachodu przynoszą opady.
19. Kombinacja chmur Cist z Nb, oraz Cist z Cu powodują wkrótce silne opady atmosferyczne.
20. Gdy pozostały chmury Cist lub Alst — nowy deszcz.
21. Jeżeli Nb pokrywają całe niebo, jednak na północnej części widnokregu tworzą się kłęby — pogoda szkwalista.
22. Cunb ukazujące się zimą na NW-wej części widnokregu przynoszą szkwały śnieżne, gradowe lub deszczowe.

W przyszłym numerze „Żeglarza” pomówimy o istocie burzy, o środkach zabezpieczających od porażenia błyskawicą a następnie przejdziemy do przepowiadania pogody po kolorze nieba.

rozumie wiekowe zaniedbania Polski na odcinku morskim i pragnie w obecnym wychowaniu uniknąć tych wszystkich błędów, jakie miały miejsce w niedalekiej przeszłości.

Liga Morska pragnie, aby Harcerstwo kroczyło na czele morskiej pracy młodzieżowej, pełne zapału i inicjatywy — inicjatywy, polegającej na wyszukiwaniu wszelkich dróg i możliwości wydobycia i wykorzystania tych wszystkich sił potencjalnych, jakie tkwią w naszym młodem społeczeństwie.

Organizacja nasza w miarę swoich możliwości pomagała i będzie nadal popierała Harcerstwo moralnie i materialnie.

Pomoc ta jest już obecnie zupełnie konkretna: w ubiegłym roku Liga umożliwiła przebudowę „Zawiszy Czarnego”, udzielając na ten cel szereg pożyczek; w bieżącym roku wiosenny remont tegoż szkuner-jachtu został prawie całkowicie pokryty przez Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej (Zł. 5000); pragnąc następnie umożliwić Harcerstwu przeszkolenie szerokiego ogółu młodzieży, oddała Liga do jego dyspozycji statek ćwiczebny „Elemkę”, nosząc z tego tytułu wszelkie koszty dostosowania go do potrzeb szkoleniowych. Na statku tym 400 harcerzy będzie mogło już w bieżącym sezonie otrzymać odpowiednie przeszkolenie. Dalej zaopatrzyła Liga biblioteki harcerskich drużyn żeglarskich w materiały propagandowe oraz rozsyła do nich bezpośrednio swe wydawnictwa periodyczne.

Rozumiemy, iż Harcerstwo nie może ponosić poważnych świadczeń pieniężnych na cele morskie, jednak tkwią w niem wartości natury moralnej i organizacyjnej, które Liga Morska i Kolonjalna pragnie wykorzystać.

To też z wielkiem zainteresowaniem będę się przysłuchiwał obradom Walnego Zjazdu Harcerstwa, a w imieniu Prezesa Zarządu Głównego naszej organizacji Gen. Orlicz-Dreszera oraz swoim mam zaszczyt życzyć pomyślnych obrad i dalszego rozwoju tak pożytecznej organizacji.

Wyrażam jednocześnie nadzieję iż całe Harcerstwo w dniu „Święta Morza” weźmie czynny udział w tych uroczystościach, co jeszcze silniej zwiąże nasze organizacje.

PROSZĘ O GŁOS

kącik dyskusyjny

Na zarzuty dha Szymańskiego skierowane w dopuszczeniu do prób na stopnie żeglarskie odpowiem tylko w paru zdaniach. Nie jest to obrona lecz wytłumaczenie mego stanowiska.

Dlaczego w warunkach nie dopuszczenia na stopień żeglarza morskiego umieściłem wodną wędrówkę? Co ma żeglarz morski do włóczęg po rzekach i jeziorach? Jeżeli zagadnienie to ujmniemy ze strony szkolenia technicznego to oczywiście nie albo prawie że nie.

Trzeba wziąć jednak pod uwagę, że Harcerstwo spełnia nie tylko rolę nauczyciela ale również i wychowawcy.

Wioślarem może być harcerz w wieku 16 lat, żeglarzem w pół roku później. Wioślarz jest jeszcze zamłody na dalekie wędrówki, przed żeglarzem otwierają się już horyzonty dalekich morskich przestrzeni, śmiałych wypraw i morskich niebezpieczeństw.

Przy takich perspektywach „zaściankowa” wyprawa choćby po najpiękniejszych wodnych drogach Polski wydaje się czemś mało znaczącym i zasadniczo nie ciekawym spędzeniem czasu, to też rzadko dochodzi do skutku.

Tak obecnie się dzieje.

Rzecz ta najzupełniej jest zrozumiała, ale do tego nie można dopuścić i Harcerstwo musi uważać by przysłowie „cudze chwalić — swego nie znacie”... nie stało się w żeglarstwie zwyczajem i żeby harcerze nie znający choćby w małej tylko części szlaków wodnych w Polsce, wypływali zagranicę. Poznanie swego kraju jest jednym z zadań Harcerstwa.

Z tego punktu widzenia, staje się objętną rzeczą rodzaj łodzi — wiosłowa (kajak) czy żaglowa.

Teraz omówię kwestję przymusowego instruowania na kursach.

Należy odróżnić dwa rodzaje instruktorów. Nazwę te dwie grupy — grupą instruktorów większych i mniejszych. Do większych w Harcerstwie lądowym zaliczają się działacze harcerscy pod — i harcymistrze zaś w harcerstwie morskim instruktor żeglarstwa śródlądowego i morskiego. Do mniejszych zaś w Harcerstwie lądowym zaliczę zastępowych a w żeglarstwie instruktorów na jachtach (czajkach).

Co to jest zastępowy? Przewyższający podległy mu zastęp doświadczeniem w określonej dziedzinie, mający posłuch i poważanie i sympatię swego zastępu. Ten ostatni warunek dla sternika lub kapitana żeglarstwa morskiego nie jest już tak konieczny choć b. pożądanym, gdyż z zasady zależność załogi od kapitana trwa pewien krótki, i określony przeciąg czasu.

Niech się teraz Druhowie, może i Druhny zastanowią nad tem, czy cechy określające dobrego zastępowego nie stają się konieczne w odniesieniu do przyszłego kapitana jachtu?

A tego można się nauczyć tylko podczas instruowania. Ponieważ taka nauka nie jest rzeczą łatwą rozbiłem ją na dwa okresy: przygotowawczy na wodach śródlądowych i zasadniczy na kursach morskich.

Jeżeli tak jak dh Szymański pisze, są ludzie, którzy znają swój fach wyśmienicie lecz nie potrafią innych nauczyć, to darujcie ale dla takich ludzi niema miejsca na morzu na odpowiedzialnych stanowiskach, w krytycznym momencie nie potrafią komenderować załogą, a do tego przecie zmierza „stage” instruktora.

J. Grodzicki

WODY WILEŃSZCZYZNY

Zgodnie z zapowiedzią scharakteryzuję w obecnym artykule wody polskiego dorzecza rzeki Wilji (sięga ona również za granicę, przedewszystkiem na Litwę).

„Wilija naszych strumieni rodzica” bierze początek z nieznacznych wzniesień na Białorusi Sowieckiej, między miejscowościami Szkłańce, Kraśniki i Wilejka, po kilkunastu kilometrach idzie jakiś czas granicą polsko-bolszewicką, jako już spławna rzeka, i od miejscowości Kamień, przyjąwszy z prawej strony nieco większy od siebie dopływ Dźwinosę, płynie przez terytorjum Wileńszczyzny powiatami: Wilejskim, dotyka powiatu Mołodeczańskiego, następnie przeważnie granicą powiatów Oszmiańskiego i Święciańskiego, wreszcie przez powiat Wileńsko-trocki, wchodząc koło stacji kolejowej Zawiasy na granicę polsko-litewską. Następnie płynie przez państwo Litewskie, przyjmując z prawej strony największy swój dopływ — rzekę Świętą, poczem pod Kownem wpada do Niemna. Długość Wilji na terenie państwa Polskiego dochodzi do 360 klm (granicami płynie około 20 klm, na Litwie ponad 120).

Rozpatrując systemat Wilji z punktu widzenia turystycznego, opisać trzeba następujące trasy:

Trasa 1-sza, Serwecz — Wilno. Jest to najdłuższy jednolity szlak na tym terenie, wynosi bowiem do 400 klm, jest pozatem dość łatwy. Dojeżdża się koleją do stacji Królówszczyzna lub Głębokie, skąd drogą lądową 10 klm do jeziora Serwecz vel Wiesznia (2×4 klm). Pierwsze 40 klm rzeczki Serwecz jest błotniste, lecz już od stacji Parafjanowo rzeka jest przeważnie bez przeszkód. W okolicach Kościeniewicz Serwecz wpada do Wilji. Trasę podzielić można na następujące półdniowe etapy: jez. Serwecz — Krzywicz — Wilejka (powiatowa) — Żodziszki — Michaliszki — Santoka — Wilno — Legaciszki. Niemal ciągły kontakt z linjami kolejowymi, wiele miast i miejscowości, a przedewszystkiem Wilno na trasie, przekrój przez całą Wileńszczyznę, niezmiernie piękne i urozmaicone brzegi Wilji, spławność, wszystko to przemawia za oddaniem tej trasie pierwszeństwa.

Trasa 2-ga, Narocz — Wilno. Najbardziej dotychczas uczęszczana, uchodzi za egzamin do tytułu kajakowca. Dojazd do st. kol. Kobylnik, 4 klm drogi lądowej do wsi Kupa, poczem przez jezioro Narocz, z uwzględnieniem jezior Miastro i Batoryn, płynie się rzeczką Narocz, najpierw (20 klm) wśród bagien, potem terenem urozmaiconym do miejscowości Ruczycza, gdzie Narocz wpada do Wilji. Etapy dla wędrowców najdogodniejsze są: jez. Narocz — wieś Narocz — Żodziszki (dalej jak na trasie 1-iej), całość do 300 klm.

Mniejsza gęstość zaludnienia okolic, lecz większa różnorodność terenu, pozatem inne, już wymieniane względy, ściągają na tę trasę większość turystów. Dla amatorów „odkryć” jest duże pole popisu, jak małe jeziora w okolicach wypływu rz. Narocz z jeziora, oraz dopływy Urla i Spiahlica, która posiada „tajemne” przejście na jezioro Wiszniew (4×5 klm).

Nie można pominąć również faktu istnienia dość gęstej, jak na Wileńszczyznę, sieci schronisk turystycznych na tej trasie. Nad jez. Narocz jest ich trzy: Centralny Harcerski Ośrodek Żeglarsstwa Śródlądowego (miejsc. Niestucz), Szkolne Schronisko Wycieczkowe Kuratorjum O. S. Wil. (wieś Kupa), oraz najstarsze Schronisko Towarzystwa Miłośników jez. Narocz koło wsi Hałowicze, niedaleko wypływu rz. Narocz. Na trasie są zorganizowane szkolne punkty postojowe w Naroczy (wieś), Żodziszkach i Michaliszkach.

Trasa 3-cia, Narocz — Świr — Wilno. Znacznie krótsza, lecz bez porównania więcej dająca emocji — jest rajem dla „starych wyżeraczy”. Posiada ona niezmiernie interesujące rozgałęzienia, z których przedewszystkiem zasługują na uwagę cztery:

a) z jez. Narocz od wsi Ściepieniewo 1,5 klm drogą lądową do wsi Sycnień, lub w razie niskiej wody z Niestuczka 2,5 klm do wsi Bałasze, na rzeczkę Pror-

wa. Początkowo droga trudna, gdyż miejscami prawie całkowicie zarośnięta, pozatem bagna.

Prorwa wpada do najdłuższego na Wileńszczyźnie jeziora Świr (4×17 klm), potem jako rzeka Stracza wypływa z przeciwległego końca jeziora pod miasteczkiem Świr, i płynie około 30 klm po znacznych pochylnościach do rzeki Wilji, wpadając 4 klm powyżej Michaliszek. Prorwa wymaga wiele cierpliwości i zaradności załogi, Stracza wymaga przedewszystkiem wielkiej wytrzymałości kajaków, gdyż rwąc miejscami jak górski potok stwarza niejednokrotnie istne „skocznie kajakowe”, a co chwila pieni się na całej swej szerokości, przewalając przez zwały polodowcowych kamieni.

b) z miasteczka i st. kol. Kobylnik 7 klm do jeziora Szwakszta (większe 4×4 , mniejsze $1,5 \times 3$ klm), skąd rzeczką tejże nazwy do rz. Straczanki, poczem na rz. Straczę.

c) od st. kol. Geladnia 7 klm do rz. Straczanki, skąd na Straczę,

d) od st. kol. Geladnia 7,5 klm do jeziora poczem na Straczę.

Do najciekawszych trzeba zaliczyć a) i d); długość do Michaliszek a) 80 klm, b) 80 klm, c) 60 klm, d) 50 klm. Cała trasa 3-cia nie przekracza 250 klm.

Trasa 4-ta, Ignalino — Wilno. Dojazd koleją do st. Ignalino, skąd 0,5 klm do najbliższe jezioro, łączące się z całym kompleksem innych jezior i jezior, z których największe jest jez. Kretony (3×5 klm), pozostałe nie przekraczają 1 klm szerokości, bywają jednak po kilka klm długie i sięgają poza granicę polsko-litewską.

Z jezior Ignalińskich wpływa rzeka Żejmiana, bardzo bystra i piękna, i po 100 klm wpada do Wilji w miejscowości Santoka. Cała trasa wynosi około 150 klm i jest ulubionym zakątkiem na trzydniowe wycieczki dla wileńskich kajakowców.

Trasa 5-ta, Usza — Wilno. Dojazd do st. kol. Olechnowicze, skąd 0,5 klm do rzeczki Usza, albo 10 klm do m-ka Radoszkowicze nad rz. Rybczanką, dopływem Hji.

a) rzeczką Usza 50 klm do ujścia do Wilji pod Zalesiem,

b) rzeczką Rybczanką oraz Hją 40 klm do ujścia do Wilji pod Rybczynem (skąd do Zalesia 40 klm). Zalety podobne do zalet trasy 1-iej.

Trasa 6-ta, Oszmiana — Wilno. Dojazd kol. do st. Soły, skąd albo bezpośrednio na rzeczkę Oszmiankę, albo 26 klm drogą lądową do miasta Oszmiana nad tąże rzeczką.

Oszmianka posiada mało wody, jednak wiele ciekawych miejsc na trasie, zwłaszcza w średnim i dolnym biegu. Wpada do Wilji 10 klm powyżej Michaliszek; długość trasy od Oszmiany do Michaliszek do 100 klm.

Na zakończenie trzeba wspomnieć o miejscowościach napotykanym na szlakach wodnych tego regionu Wileńszczyzny. Powiedzieliśmy już, że gęstość zaludnienia jest tu nagół większa niż w rejonie północnym (Dźwiny). Jest też więcej większych ośrodków, Wilejka — siedziba powiatu, kolej, gimnazjum, harcerska drużyna żeglarska im. płk. Lisa-Kuli (buduje własną przystań), jest przystań szkolna i klubowa. Mołodeczno — siedziba powiatu, ważny węzeł kolejowy, duży garnizon, gimnazjum. Okolice jez. Narocz. Stary i Nowy Miadzioł — ślady wielkiej wojny. Smorgonie — miasto o znaczeniu historycznym, dotychczas nie może powrócić do normalnego stanu po całkowitem zniszczeniu w czasie wojny. Świr — miasteczko o historycznej przeszłości. Oszmiana — siedziba powiatu. Podbrodzie — ruch lotniskowy. Nowe Święciany — ważny węzeł kolejowy i warsztaty. Wilno — siedziba województwa, 200 tysięcy ludności, siedziba dyrekcji P. K. P., Uniwersytet Stefana Batorego, Instytut Badań Europy Wschodniej i t. d. (patrz przewodnik po Wilnie p. t. „Wilno” Prof. Juliusza Kłosa), siedziba Od-

III 0442

działu Z. H. P., 1 drużyna harc. żeglarska (Błękitna Jedynka Żeglarska im. R. Traugutta, posiada własną przystań nad Wilją przy ulicy Błękitnych Harcerzy 1), oraz parę samodzielnych zastępów żeglarskich przy drużynach lądowych.

Na uboczu tych wszystkich tras, jednak w basenie rzeki Wilży, leżą Troki, kolebka nie tylko Litwy historycznej (założone w r. 1321), lecz również kolebka żeglarstwa na Wileńszczyźnie. Trzy większe jeziora i parę mniejszych tworzą razem niezmiernie piękny

i ciekawy kompleks, gdyż przeważnie leżą w pobliżu, podobnie jak pod Braślawiem. Istnieje tu od roku 1927 placówka żeglarska L. S. K., a w roku 1930 piękny, harmoniczny zespół pierwszorzędnych rezerwarów. W tym miejscu dawno przystań A. Z. S., a ostatnio T. S. K. Organizują po kilkaset osób najrozmaitszych kursów letnich, naukowych i sportowych. Wskutek likwidacji miejscowej szkoły średniej, istniejącej harcerskiej drużynie żeglarskiej grozi zagłada.

ŻEGLARZ

WYDAWNICTWA

Pierwszy rejs „Zawiszy Czarnego“. W dniu 5 lipca „Zawisza Czarna” pod komendą p. Gen. M. Zaruskiego z 46 członkami załogi wypłynął w podróż do Szwecji, Estonii i Finlandii. W programie podróży „Zawiszy” było nie tylko doszkolenie morskie dla uczestników, ale też i złożenie rewizyty Szwedzkiej Szkole Morskiej (Svenska Seglarskolan) oraz udział w złotach estońskim (Haapsalu) i fińskim (Abo). Z powierzonych zadań „Zawisza” wywiązał się w 100%. Cała prawie trasa przebyta była pod żaglami co dało załodze doskonałe przeszkolenie. W czasie sztormu w drodze do Haapsalu załoga jak też i „Zawisza” zdali swój egzamin „dojrzałości”. Karlskrona, Visby, Haapsalu i Hango długo będą pamiętali „Zawiszę” i piosenki śpiewane przez załogę. Z Hango 13 członków załogi pod kier. p. Gen. M. Zaruskiego udało się koleją do Abo na zlot skautów fińskich. W pierwszym dniu swego pobytu Polacy wzięli udział w popisach harcerskich odbytych na stadionie sportowym. Warto zaznaczyć, że w zawodach w przeciąganiu liny, jedynie tylko Polacy zdołali przeciągnąć, specjalnie wybranych, Finnów; Szwedzi, Duńczycy i Niemcy musieli uznać wyższość gospodarzy. Finnowie swoją porażkę tłumaczyli tem, że Polacy na szkunerze nauczyli i przyzwyczaili się do ciągnięcia liny. Może mieli rację?

W dniu 25 lipca po 8-dniowej ciężkiej podróży (przeciwnie wiatry) przybiliśmy do Gdyni. Na odbytym w dniu 2 sierpnia pożegnaniem ognisku, wiadać było, że załoga z żalem rozstaje się z „Zawiszą” i doprawdy niezastąpionym p. Gen. M. Zaruskim.

Gdańska Morska Drużyna Harcerska. Dnia 24 maja 1936, po uroczystości podniesienia bandery w Polskim Klubie Morskim w Gdańsku została poświęcona nowa szalupa morska „ZUCH” zbudowana z subydjum Wydziału Wojskowego Komisarjatu Generalnego R. P. w Gdańsku na Stoczni Fr. Kropp.

W czasie od 2 do 5 czerwca odbyła I-sza załoga drużyny pływania

ćwiczebne na szalupie Zuch, Trasa długości 122 km. prowadziła przez kanały delty Wisły aż na zalew Fryski. Wyprawę prowadził przyboczny drużyny dh. Olszewski Alfons.

Pod komendą drużynowego dh. Prechitki odbył jacht Polskiego Klubu Morskiego Pirat 8-mio dniowe małe pływanie szkolne dla młodszych członków drużyny. Trasa Gdańsk — Hel — Visby na Gotlandzie — Gdańsk wynosząca 440 mil morskich została przebyta w 131 godzin.

Z Walnego Zjazdu Z. H. P. we Lwowie. Na Walnym Zjeździe został wybrany członkiem Rady Naczelnej druh harcmistrz Witold Bublewski, kierownik Harcerskich Drużyn Żeglarskich. Wyróżnienie dha Bublewskiego jest zarazem wyrażeniem uznania przez naczelne władze harcerskie dla naszej pracy żeglarskiej.

Druhowi Bublewskiemu serdecznie gratulujemy.

Bandera dla O. R. P. „Gryf“. Na Walnym Zjeździe Z. H. P. został zgłoszony wniosek o ufundowanie przez Z. H. P. bandery na O. R. P. „Gryf”, dla podkreślenia uczuć wiążących Harcerstwo z Marynarką Wojenną. Wniosek został uchwalony przez aklamację.

Harcerze w Prusach Wschodnich 39 Warszawska Żegl. Druż. Harc. odbywa obecnie piękną i ciekawą wyprawę kajakową na terenie Prus Wschodnich skąd udaje się na Olimpiadę. Wrażeniami uczestnicy podzielili się z nami na łamach „Żeglarsza” w jesieni

Spływ Chorągwi Wołyńskiej. Chorągiew Wołyńska urządziła ciekawy spływ kajakowy rzekami Wołynia i Polesia do Pińska. Wszyscy harcerze przybyli do Pińska w terminie t. j. 29 lipca b. r. skąd rozjeżdżają się na dalszą wędrówkę na jeziora Augustowskie, by Narwią i Wisłą spłynąć do Warszawy, inni zaś już wracają do swoich środowisk.

Kazimiera Hakowiczówna: Wiersze o Marszałku Piłsudskim. Warszawa 1936 rok. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena zł. 5.80.

Nowy tom wierszy znakomitej poetki zawiera 69 częściowo drukowanych już utworów o Marszałku Józefie Piłsudskim.

Wiersze te cechuje piękno słowa, głębia uczucia i duża bezpośredniość odczuć.

Specjalny dział w nowowydanym tomie stanowią wiersze i powiastki dla dzieci.

Książka posiada piękną szatę graficzną według projektu atelier Girs-Barcz, a wartość bibliofilską nadaje jej podpis autorki na każdym egzemplarzu.

St. Petkiewicz: Biegi lekkoatletyczne. Warszawa, 1936. Główna Księgarnia Wojskowa. Podtytuł książki p. Petkiewicza: Podręcznik dla instruktorów i zawodników — wyjaśnienia jaki jest jej cel i dla kogo przeznaczona.

Podręcznik ten odda niewątpliwie wielkie usługi naszym lekkoatletom, zwłaszcza tym, którzy nie mogą trenować się pod okiem zawodowych trenerów. Zwłaszcza młodzież, która rwąc się do sportu popełnia często błędy i wpada w złe nawyki, które później jest tak trudno usunąć, będzie mogła ich się ustrzec dzięki książce znanego naszego zawodnika i trenera.

Wydawnictwo to powinno się znaleźć w każdej bibliotece harcerskiej, gdyż omawia tak ważną dziedzinę sportu i tak powszechnie uprawianą.

„ŻEGLARZ“

konto czekowe w P. K. O.

7.426

właściciel
BRONISŁAW MIAZGOWSKI

Prenumerata roczna zł. 2.50.

Adres Redakcji i Administracji „Żeglarsza”: Warszawa, Nowy-Swiat 21, m. 3. Konto P. K. O. Nr. 7.426.

Redaktor: **BRONISŁAW MIAZGOWSKI**

Drukarnia Matematyczna, H. Zajęczkowski, Warszawa, Miedziana 3. Telef. 295-55.