III 0604
37
III 18680
III 0442

ŻEGLARZ

miesięcznik harcerskich drużyn żeglarskich

Rok IV
KWIECIEŃ
1937
Nr. 4

GALEON
SZKUNERA
„ZAWISZA
CZARNY"

IW 18680

NA ZWROTNICY

Referat programowy, wygłoszony przez harcmistrza Witolda Bublewskiego, na IX-ej Ogólnopolskiej Harcerskiej Konferencji Żeglarskiej, dnia 14 marca 1937 r. w Warszawie.

Dziewiąty rok z rzędu zjeżdżamy się do Warszawy, by w żeglarskim gronie zdać sobie sprawę z zadań, które mamy wypełnić.

Dziewiąty rok wspólnie troszczymy się o pogłębienie pracy, wytknięcie nowych celów i ram, w których mamy działać. Dziewiąty raz usłyszymy słowa krytyki pochwały i trosk.

Jakże inaczej myśleliśmy dziewięć lat temu, gdy pierwsze stawialiśmy kroki na odcinku żeglarskim. Jakże niewyraźne były nasze życzenia i tendencje. Szliśmy wiedzeni raczej intuicją, improwizowaliśmy, bo wzorów nie mieliśmy skąd czerpać.

Pracowaliśmy jednak zawsze z wiarą w przyszłość, staraliśmy się w miarę swych możliwości działać planowo, twórczo, z pewnym nawet ryzykanctwem.

Nie obawialiśmy się eksperymentów i trudów, które przerastały nasze możliwości. Za czyny swoje przyjmowaliśmy całkowitą odpowiedzialność. Rezygnowaliśmy z ułatwień tych czy innych ugrupowań żeglarskich, które chciały widzieć naszą organizację jako swą podbudowę.

Narażaliśmy często swoje osobiste stosunki w momentach, gdy chodziło o dobro organizacji, w której pracujemy.

Pracę morską i śródlądową traktowaliśmy jako swój społeczny obowiązek.

Banderę harcerską nieśliśmy wysoko, szliśmy na kompromisy w tym tylko wypadku, kiedy tego wymagała ogólna sprawa żeglarstwa polskiego.

A gdy zestawimy rok 1928 z obecnym i porównamy, czym byliśmy wtedy, a co reprezentujemy dziś, możemy z wiarą i pełnym optymizmem iść dalej, widząc, iż droga, którą dotąd kroczyliśmy, była właściwa.

Przed niewielu dniami Przewodniczący Z. H. P. dr. Michał Grażyński wobec przemian ideowo-społecznych dokonujących się w Polsce wydał odezwę do nas harcerek i harcerzy, wskazując nam nasze zadanie i rolę w społeczeństwie polskim.

Oto słowa odezwy:

Harcerki i Harcerze!

W okresie walk o niepodległość Harcerstwo stanęło w pierwszych szeregach walczących o wolność.

Ocenę naszych bojowych zasług dał nam Marszałek Piłsudski, Patron naszego Związku, w osobnym rozkazie z lipca 1921 r.

Dzisiaj wśród niezmiernie ciężkich warunków zewnętrznych i wewnętrznych trzeba w solidarnej pracy stworzyć rzeczywistą potęgę Narodu i Państwa.

Przez Marszałka Śmigłego-Rydza, Naczelnego Wodza Armii, rzucone zostało hasło dźwigania Polski wzwyż na drodze zespolenia społeczeństwa i rzetelnego wysiłku wszystkich Polaków.

Harcerki i Harcerze! Wypisaliśmy na swym harcerskim sztandarze, że chcemy być awangardą armii pracy, że śmiało tworzyć będziemy młodą i silną Polskę, że z naszych szeregów będą wychodzić ludzie mocni, dobrzy obywatele i żołnierze, że życie nasze przepoi prawda, polegająca na zgodności haseł z czynami.

Na takich zasadach opierając się, deklarujemy swą niezłomną wolę wzięcia czynnego udziału w tej wielkiej pracy, którą podejmuje się dzisiaj zgodnie z hasłami, rzuconymi przez Marszałka Śmigłego-Rydza, spadkobiercę idei Wielkiego Naszego Patrona!

Hasła tu rzucone wyrażają całkowicie naszą, żeglarzy, wolę służenia Polsce, a terenem naszej pracy są wody śródlądowe i morze, tak doniosłe mające znaczenie w utwierdzaniu młodej polskiej państwowości.

Z głęboką wiarą, iż konferencja dzisiejsza da pozytywne wyniki i przyczyni się do pogłębienia pracy na harcerskim odcinku żeglarskim — otwieram dziewiątą ogólnopolską harcerską konferencję żeglarską.

* * *

Na podstawie dziesięcioletniego doświadczenia doszliśmy do wniosku, iż w najbliższym czasie musimy przeprowadzić gruntowną i radykalną zmianę organizacji drużyn żeglarskich.

Pracę żeglarską w harcerstwie gruntować musimy na dwóch odcinkach: śródlądowym i morskim.

Nie będziemy dyskutowali, któremu z tych działów należy dać przodownictwo, jak również nie ustalimy dokładnie, kogo pozostawimy na wodach śródlądowych, a kogo skierujemy na morze.

Mamy wrażenie, że życie zagadnienie to już częściowo rozwiązało. Rozumiemy, iż na morze wszyscy iść nie mogą, bo nie każdy psychicznie i fizycznie znosi pływanie morskie, a następnie harcerstwo nie dysponuje takimi środkami, by kilka tysięcy młodzieży szkolić na jachtach. Mamy również spory odsetek poważnych instruktorów, którzy z wyżej wymienionych względów po przejściu odpowiednich prób nigdy na morze nie wyjdą, natomiast są oni dobrymi żeglarzami na śródlądziu.

Sport morski jest kosztowny. Morze wymaga od żeglarza pewnej zaprawy fizycznej, ogólnego wyrobienia żeglarskiego i przygotowania teoretycznego — z tego wynika, iż na morze należy skierować element odpowiednio przygotowany, a więc starszy. Wielu znamy harcerzy, którzy morza nie lubią, natomiast są zapalonymi turystami śródlądowymi — tacy również nie będą pożyteczni na jachtach.

Widzimy więc, iż już same warunki towarzyszące sportowi morskiemu są tego rodzaju, że zaledwie niewielki odsetek młodzieży szkolnej w harcerskich drużynach żeglarskich będzie mógł czynnie uprawiać jachting morski.

Fakt ten zmusza Kierownictwo do znalezienia takich form organizacyjnych, aby właściwy ciężar pracy wodnej był skierowany na drużyny śródlądowe. Zagadnienie zaś morskie winno być scentralizowane i całkowicie wyeliminowane z kompetencji drużyn, a nawet komend chorągwi. Tak pomyślana organizacja pozwoli drużynom pracować właściwie, nie rozdrabniać wysiłków i zlikwidować przerosty organizacyjne niektórych drużyn.

Z tego, co powiedziałem, wynika, iż drużyny wodne będą miały następujące zadania:

Organizowanie młodzieży i prowadzenie właściwej pracy harcerskiej; danie harcerzowi podstawowego wyszkolenia wodnego, uczenie pływania, jazdy na kajakach, łodziach wiosłowych, żaglowych i pychowych; organizowanie obozów stałych śródlądowych; wychowanie moralne i obywatelskie w zakresie obowiązujących programów; szkolenie na stopień „wioślarza". Drużyny żeglarskie szkolić będą nawet na stopień żeglarza oraz prowadzić zajęcia przysposobienia wojskowego.

Drużyna winna posiadać znormalizowane łodzie, dysponować odpowiednią przystanią.

Komendy Hufców koordynują działalność poszczególnych drużyn, opiekują się nimi i starają się spowodować powstanie jednostek wodnych tam, gdzie są ku temu odpowiednie warunki. Komendy Hufców nie mogą nadawać żadnych stopni żeglarskich.

Komendy Chorągwi za pośrednictwem pilota chorągwi prowadzą właściwą kontrolę pracy wodnej drużyn, wypracowują w ramach ogólnego programu wytyczne dla swego terenu, współdziałają z hufcowymi i drużynami wodnymi, organizują imprezy wodne na swoim terenie, kontrolują „H. P. P.". Prowadzą okręgowy Ośrodek Żeglarski, na którym zasadniczo uzyskuje się stopień żeglarza i szkoli się zastępowych, oraz kwalifikuje się kandydatów na kursy żeglarstwa przybrzeżnego.

Dział Śródlądowy K.H.D.Ż. normuje całokształt zagadnień śródlądowych daje ogólne wytyczne i normy prac drużynom wodnym i żeglarskim. Prowadzi Centralny Ośrodek Żeglarstwa Śródlądowego nad Naroczą, gdzie szkoli drużynowych, podharcmistrzów - żeglarzy przeprowadza próby na stopień sternika śródlądowego i przygotowuje instruktorów dla okręgowych Ośrodków Żeglarskich. Opracowuje program zaopatrywania w znormalizowany sprzęt wodny okręgowych Ośrodków Żeglarskich organizuje imprezy wodne o charakterze ogólnym. Organizuje racjonalną turystykę śródlądową.

Widzimy więc z tego, iż właściwą odpowiedzialność za pracę śródlądową ponosić będą Komendy Chorągwi, a dział śródlądowy K. H. D. Ż. będzie jedynie czynnikiem regulującym i szkolącym instruktorów żeglarstwa.

Jak już wspomnieliśmy poprzednio, praca na odcinku morskim — kosztowna, trudna, wymagająca doboru odpowiednio wyszkolonych ludzi — przerasta możliwości drużyn, a nawet Komend Chorągwi.

Robota morska jeśli ma dać pozytywne wyniki, musi być scentralizowana, w przeciwnym bowiem razie rozproszy wysiłki poszczególnych jednostek, zmęczy i zniechęci wykonawców. Przykładów tego rodzaju mamy wiele, wspomnę tylko o trawlerze „Rybitwa", jachcie „Carmen" i t. p.

Ażeby na przyszłość uniknąć błędów, proponujemy następującą formę organizacyjną dla harcerskiej akcji morskiej:

Całokształt zagadnieńm orskich będzie bezpośrednio podlegał kompetencji K. H. D. Ż. W zagadnieniu tym należy rozróżnić trzy momenty — gospodarkę materjałową, administrowanie sprzętem i flotyllą jachtową, dysponowanie i wykorzystywanie ludzi wyszkolonych na morzu, oraz przygotowywanie harcerzy do służby morskiej.

Do prowadzenia całkowitej scentralizowanej gospodarki w zakresie zaopatrywania jachtów, konserwacji, remontów, uzupełniania takelunku, prowadzenia centralnej rachunkowości, budowy nowych jednostek powołany zostaje H. O. M. w Gdyni. Ośrodek więc troszczy się, by przygotować należycie jacht do podróży. Zadaniem Ośrodka będzie również organizowanie kursów żeglarstwa przybrzeżnego dla harcerzy przydzielonych przez poszczególne okręgowe ośrodki żeglarskie. Ośrodek nadaje stopień żeglarza morskiego.

Dla wykonywania właściwych prac morskich stworzony zostanie **Krąg Morski Harcerzy.** Do Kręgu automatycznie należeć będą wszyscy harcerze, którzy uzyskali podstawowe przeszkolenie morskie, a więc stopień żeglarza morskiego.

Siedzibą Kręgu będzie Gdynia. W Kręgu prowadzona będzie ścisła ewidencja żeglarzy morskich, w Kręgu harcerze morscy będą otrzymywali dalsze przeszkolenie, Krąg będzie prowadził pracę ściśle morską uzgodnioną i podległą całkowicie Działowi Morskiemu K. H. D. Ż. Macierzyście harcerze będą należeli nadal do swych drużyn, w okresie zaś lata wychodzili na morze.

Tak pomyślna organizacja, zdaniem naszym, pozwoli na programową pracę morską, bardziej ekonomiczne wyzyskanie materiału ludzkiego, podniesienie poziomu zainteresowania zagadnieniami morskimi, stworzy poważny ośrodek myśli morskiej. Uniemożliwi przygodne pływanie na jachtach osobom, które właściwie nic wspólnego z morzem nie mają.

Ramy organizacyjne Kręgu będą dodatkowo opracowane i w swoim czasie Druhom przedstawione.

Nowa koncepcja organizacyjna wymaga pewnego oświetlenia i wyjaśnienia w odniesieniu do grona instruktorskiego i wychowawczego, które pracę tę prowadzić będzie. Właściwi instruktorzy wychowawcy potrzebni są jedynie w pracy śródlądowej na stanowiskach zastępowych, przybocznych i drużynowych. Ci druhowie uzyskiwać będą jednocześnie wyszkolenie techniczne (w formie stopni żeglarskich jak sternika śródlądowego), oraz wychowawcze (ph. i hm.) w Centralnym Ośrodku Żeglarstwa Śródlądowego.

Na odcinku morskim właściwi wychowawcy nie są już potrzebni, przeto stopnie, które w Kręgu Morskim będzie można uzyskiwać, będą stopniami technicznymi (sternik morski, kapitan m. ż. j.).

Po omówieniu spraw ściśle organizacyjnych harcerstwa wodnego pragnę podkreślić jeszcze kilka momentów, które muszą znaleźć odpowiedni wyraz w naszych programach.

Chodzi tu o **przysposobienie wojskowe** młodzieży. Nie potrzebuję Druhom uzasadniać ważności tego zagadnienia, gdyż wszyscy rozumiemy dokładnie, że obecna międzynarodowa sytuacja wymaga nadzwyczajnej czujności i gotowości naszego działania na wypadek agresji sąsiada.

Polska jest w specjalnie trudnym położeniu, przeto nasza czujność i nasze pogotowie powinno być podwojone.

Harcerstwo musi dawać młodzieży odpowiednią zaprawę fizyczną, hart ducha i moralne podstawy do zaszczytnej służby w wojsku, lotnictwie czy marynarce wojennej.

My żeglarze specjalnie zwrócić winniśmy uwagę na naukę pływania, ćwiczenia saperskie i pionierkie, budowę kładek i maskowania i t. p. przeszkolenie, tego od nas żąda nasz Związek, a czynniki wojskowe wierzą. iż ten problem potrafimy należycie rozwiązać.

Następną sprawą, na którą pragnę zwrócić uwagę, jest kwestia naszej flotylli. Sprzęt nasz nie jest znormalizowany, drużyny nadal budują łodzie w/g pomysłów domorosłych konstruktorów. Najwyższy czas skończyć z tą metodą zaopatrywania się. Łodzie żaglowe i kajaki wytworzone t. zw. domowym sposobem są zawsze gorsze i droższe od zbudowanych na stoczni. Sprawa ta na konferencji będzie jeszcze omawiana szeroko.

Aktualną jest kwestia jasnego stosunku naszego do organizacyj, z którymi współpracujemy; myślimy tu o L. M. K., P. Z. Ż., P. Z. K. i A. Z. M.

Stosunek nasz do Ligi Morskiej i Kolonialnej musi opierać się na jak najściślejszej współpracy: kroczymy bowiem tą samą drogą, do tych samych celów; różnice tylko są w metodzie pracy i schemacie organizacyjnym.

Liga — posiadając fundusze — wspiera wydatnie nasze poczynania na morzu, umożliwiając realizację tych naszych zamierzeń, którym o własnych siłach nie podołalibyśmy. My zaś ze swej strony podejmujemy całkowicie realizację ideowych postulatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, rozumiejąc, że żeglarstwo harcerskie jest tylko jednym odcinkiem w ogromie pracy nad przerobieniem psychiki Polaków z lądowej na morską. Prowadzone przez nas wyszkolenie żeglarskie, a zwłaszcza morskie, urządzane „Apele Morza", przyjmowanie członków Ligi na nasze kursy, udzielanie naszych instruktorów na kursy Ligi, praca odczytowa, akcja wydawniczo-prasowa — oto elementy naszej współpracy z Ligą.

Dążeniem naszym być powinno, by — tak jak w centralnych ogniwach obu organizacyj — ułożyła się harmonijnie i zgodnie współpraca w terenie, w myśl wymienionej wspólnoty ideowej.

Zachęcamy druhów do wstępowania do kół szkolnych L.M.K , a gdzie jest to możliwe, poprostu organizowania harcerskich kół L. M. K.

Specjalną zaś opieką powinniśmy otaczać F.O.M. Rozbudowa floty utwierdza nasze panowanie na morzu, każdy nowy okręt wojenny pozwala nam raźniej pa-

trzeć w przyszłość na wyłaniające się z mgieł dyskusyj i konferencyj międzynarodowych dalekie lądy, lądy które w/g słownictwa międzynarodowego noszą nazwę terenów surowcowych i ekspansji wytwórczości przemysłowej narodów.

Polski Związek Żeglarski traktujemy jako naczelną organizację, której zadaniem jest skoordynowanie pracy sportowej polskiego jachtingu.

Kierownictwo H. D. Ż. jest członkiem P. Z. Ż. ,podporządkowaliśmy się przeto wszelkim przepisom regatowym i sportowym, jakie obowiązują członków P.Z.Ż. Przyjmiemy również stopnie oficjalne P. Z. Ż., chociaż fakt ten poważnie dezorganizuje naszą pracę. Pięć lat temu uporządkowaliśmy definitywnie na swoim terenie to zagadnienie. Stopnie nasze mają już ustaloną tradycję. W imię jednak interesu sportu żeglarskiego przeprowadzimy zmiany, o których wyżej wspomiałem.

z odcinka morskiego. Chętnie będziemy spotykali się na jachtach, dzielili się swym dorobkiem, doświadczeniem i spostrzeżeniami. Możemy współdziałać.

Na zakończenie pozwolimy sobie na pewną dygresję w stosunku do osób, które w nas żeglarzach chcą koniecznie widzieć marynarzy w tym ujemnym znaczeniu (koniecznie w koszulce w paski, z fajką w zębach i nietrzeźwych), „buntowników", „wybujałe temperamenty".

Nie będziemy nawet starali się dowodzić, iż podobne zarzuty są zupełnie nie rzeczowe, krzywdzące i nie harcerskie.

Nie podejmiemy na te tematy żadnej dyskusji.

Bez odpowiedzi również zostawimy zarzut, jakoby tendencją naszą było stworzenie odrębnej organizacji „skautów morskich" z własną główną kwaterą. Będzie-

IX Ogólnopolska Konferencja Żeglarska obraduje

Do chwili odpowiedniego rozkazu wszystkie przepisy wydane przez K. H. D. Ż. mają moc obowiązującą. Pod adresem P. Z. Ż. pozostaje życzyć, aby odpowiednie regulaminy były jak najprędzej ogłoszone.

Drużyny żeglarskie w swoim czasie za pośrednictwem K. H. D. Ż. były członkami Polskiego Związku Kajakowego. Przynależność do tego Związku nie dawała Harcerstwu żadnych korzyści, przeto członkowstwo swoje w tej organizacji traktowaliśmy tylko formalnie. Z chwilą gdy P. Z. K. zechciał fiskalnie wyzyskać nasz udział w pracach P. Z. K., przestaliśmy zaliczać siebie w poczet członków tego związku.

Od współpracy z P. Z. K. nie uchylamy się.

Pozostaje jeszcze omówić nasz stosunek do A. Z. M. — A.Z.M. jest organizacją młodzieży, jesteśmy przyjaźnie ustosunkowani do naszych współtowarzyszy

my wyrazicielami stanowiska wszystkich harcerzy - żeglarzy, jeśli stwierdzimy krótko iż: jesteśmy harcerzami, do swej organizacji mocno przywiązanymi, prawo i przyrzeczenie harcerskie całkowicie wypełniamy. Pragniemy w miarę swych sił i możliwości pracować dalej na zajętej przez siebie placówce. Do osób, które z tych czy innych powodów szerzą o nas złą sławę odnosimy się z pogardą i lekceważeniem.

Wchodzimy w nowy okres. Podejmujemy poważne i trudne zadania. Konieczna jest harmonijna i wytężona praca wszystkich żeglarzy. Pewni jesteśmy, iż spotkamy pełne zrozumienie w terenie i całkowite poparcie Druhów na tym odcinku.

Wierzymy, iż nadal tworzyć będziemy mocną i zwartą harcerską gromadę żeglarską, gromadę, która rozumie swoje zadania i jest zdolna je realizować.

Stan zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej dnia 28 kwietnia r. b. wyniósł zł. 5,264.109.22

B. Krzywiec

BUDUJEMY MAŁE JEDNOSTKI TORPEDOWE

W zakresie akcji społecznej — zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej — w roku bieżącym ma być zakończona zbiórka na naszą łódź podwodną, budowaną z ofiarności Narodu ku czci Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Od jesieni 1937 r. Liga Morska i Kolonialna, prowadząca akcję zbiórki na FOM, — ma przejść do gromadzenia funduszów na konta FOM-u, — lecz już przeznaczone na inne jednostki. Chodzi tu o zbiórkę na lżejsze jednostki t. zw. kutry torpedowe (ścigacze).

Niemcy, rozbudowywując wszechstronnie swą odrodzoną flotę wojenną, zwróciły m. in. szczególną uwagę na stworzenie licznych zespołów szybkobieżnych motorowych jednostek, mających różne taktyczne przeznaczenia. Wyróżniają się wśród nich 2 typy:

Typ „S" (t. zw. Schnellboote). Są to szybkie motorówki ok. 17 — 20 metr. dług., wyposażone w motory o mocy łącznej 900 — 1200 KM i dające 40 — 42 węzłów szybkości.

Uzbrojenie tego rodzaju jednostek wynosi 1 — 2-ch ciężkich przeciwlotniczych KM i 2 wyrzutnie torpedowe 500 mm. Wyspecjalizowała się w ich budowie stocznia Lürssena w Vegesack koło Bremy.

Załogę takiego motorowego torpedowca ochrony wybrzeży stanowi 12 — 17 ludzi obsługi (w tem 1 lub 2 oficerów).

Flota niemiecka posiada większą liczbę tych jednostek.

Typ „R" (t. zw. Räumboote). Służą do trałowania i patrolowania przejść wśród ustawionych zagród minowych, a również do walki z łodziami patrolowymi. Uzbrojone są w 2 CKM PL (przewidziane jest ustawienie lekkiego działka) oraz bomby przeciwko łodziom podwodnym, wybuchające na dowolnie nastawionej głębokości. Oczywiście patrolowce wyposażone są w trały (do trałowania t. j. wyławiania min) i w przyrządy podsłuchowe. Są to jednostki większe 45 — 90 tonowe, lecz już mniej szybkie — 18 — 25 węzłów.

Liczba ich jest również znaczna. Ostatnio prasa doniosła, że Niemcy zamówiły w swych stoczniach 87 mniejszych jednostek motorowych różnych typów.

Małe szybkie jednostki motorowe są używane przez szereg państw. A więc większą lub mniejszą ich liczbę posiadają floty: Niemiec, Wielkiej Brytanii („Motor Torpedo boats — specjalizacja stocznia Thornycroft'a), Finlandii, Francji (Vedettes — stocznia Meulan „VT B 10" o wyporności 19 ton osiągnęła szybkość 55 węzłów = 102 klm. na godzinę), Iranu, Italii (Motoscafi anti sommergibili — specjalizacja stocznia S. V. A. N. oraz Breda w Wenecji), Jugosławii, Estonii, Holandii, Szwecji, Syjamu, Turcji, a zwłaszcza Związku Sowieckiego, który posiada w przybliżeniu ok. 120 jednostek tego rodzaju.

Dzisiaj i Polska zamierza zaopatrzyć swą flotę wojenną w te zwinne i szybkie jednostki, tak pożyteczne w działaniach w pasie przybrzeżnym, w nocy, w czasie mgły i t. p.

Będą one budowane w kraju na stoczniach polskich, co stwarza nowe możliwości dla naszego przemysłu.

Służba bojowa na takich małych jednostkach jest ciężka lecz b. odpowiedzialna i daje możliwości wykazania osobistego męstwa, zimnej krwi i szybkiej decyzji.

Rejestracja statków i łodzi

Na podstawie obowiązujących przepisów o żegludze na śródlądowych drogach wodnych a to: Rozp. Prez. R. P. z dn. 6-III-1928 Dz. U. R. P. Nr. 29 poz. 265 oraz Rozp. Min. Kom. z dn. 22-VI-1935 o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej (Dz. U. R. P. Nr. 50 poz. 330) wszystkie statki i łodzie żeglugi śródlądowej podlegają obowiązkowi rejestracji.

Obowiązkowi temu podlegają również kajaki, żaglówki, łodzie wiosłowe, motorowe i t. p.

Rejestrację przeprowadzają bezpłatnie właściwe terytorialne Państwowe Zarządy Dróg Wodnych wydając „Dokument Rejestracyjny".

Wobec tego, że niezadośćuczynienie obowiązkowi rejestracji niejednokrotnie może narazić harcerzy wodnych na przykrość ze strony Organów Policji Wodnej, przeto K. H. D. Ż. zwraca się do wszystkich harcerskich jednostek wodnych z wezwaniem zgłaszania do rejestracji w Państw. Zarz. Dróg Wodnych łodzi własnych i posiadanych przez harcerzy wodnych.

W zgłoszeniu należy podać:

1) wymiary łodzi a) największą długość, b) największą szerekość,

2) miejsce postoju łodzi,

3) nazwisko, imię oraz adres właściciela łodzi.

Zgłoszenia należy uskuteczniać *zbiorowo*

B. Krzywiec

KRONIKA MORSKA

Marynarka wojenna

W ostatnich latach szereg państw powróciło z powrotem do budowy torpedowców mniejszych od kontrtorpedowców, które to ostatnie stają się dzisiaj właściwie lekkimi krążownikami bez zabezpieczenia pancerzem.

Nowy typ torpedowca ukształtował się na poziomie 600 — 800 tonowej jednostki, wyposażonej w silne maszyny (turbiny), w 2 lub 3 działa morskie 100 mm., oraz działka przeciwlotnicze i wyrzutnie torpedowe.

Nazwa	Rok budowy	Państwo	Tonaż	Moc maszyn K. M. i szybkość węzłów	Uzbrojenie
Ootori	1935	Japonia	595	9.000 — 28 w.	3—120 m/m, 4 WT.—533 m/m
Castore	1936	Italia	652	19.000 — 34 w.	3—100 m/m, 4 WT.—456 m/m
Baliste	1936	Francja	610	22.000 — 35 w.	2—100 m/m, 4 WT.—400 m/m
F 10	1936	Niemcy	600	— —	2—105 m/m, —
T 1	1936	Niemcy	600	— —	— —
Laxen	1930	Dania	290	6.000 — 28 w.	2 - 87 m/m, 6 WT.—456 m/m
Sleipner	1936	Norwegia	625	12.500 — 30 w.	3—102 m/m, 4 WT.—533 m/m
Göteborg	1936	Szwecja	880	32.000 — 40 w.	3—120 m/m, 6 WT.—533 m/m
N 11	1935	Syjam	318	9.000 — 33 w.	3— 76 m/m, 6 WT.—456 m/m
Sztorm	1932	Sowiety	700	13.200 — 29 w.	2—100 m/m, 3 WT.—450 m/m

W Szwecji i Norwegii ten typ okrętu klasyfikowany nawet jest jako kontrtorpedowce. Duńskie i syjamskie jednostki są właściwie torpedowcami 2-giej klasy. Pozostałe zaś jednostki, wykazane w naszym zestawieniu reprezentują klasyczne nowoczesne torpedowce. Nawet Francja, która buduje kontrtorpedowce (w/g własnej terminologii torpedowce) o wyporności 1500 — 1800 ton, ostatnio przemianowała serię eskortowców typu „Baliste" na torpedowce.

Jednostki te są tańsze od dużych kontrtorpedowców, a są uniwersalniejsze w użyciu i lepiej się trzymają na morzu od torpedowych kutrów motorowych (ścigaczy), przytem mogą działać w dużym nawet oddaleniu od wybrzeży, posługując się także artylerią, której to broni ścigaczom brakuje — jako jednostkom b. lekkim.

Podajemy teraz kilka notatek co do poszczególnych państw.

Wielka Brytania

Program zbrojeń morskich na rok 1937 obejmuje założenie na stoczniach ogółem 250.000 ton nowych okrętów wojennych. A mianowicie:

3 pancerników po 35.000 ton,
2 lotniskowców po 22.000 ton,
5 krążowników po 8.000 ton,
2 „ „ 5.300 ton,
16 kontrtorpedowców,
7 łodzi podwodnych i szeregu innych jednostek.

Etaty osobowe będą zwiększone o 11.000 osób do 112.000 ludzi.

Przypomnieć należy, że program dodatkowy 1936 roku obejmował 2 pancerniki po 35.000 ton (budowa już rozpoczęta), 2 lotniskowce, 2 krążowniki po 9.000 ton i 5 krążowników à 5.300 ton.

Brazylia

W Italii buduje się dla brazylijskiej floty wojennej 6 dużych łodzi podwodnych po 900 ton.

Syjam

W marcu przybyło z Bangkoku do Triestu 70 oficerów i 700 marynarzy syjamskich po odbiór wykończonych 7 torpedowców i 2-ch stawiaczy min, które wykonała stocznia Cantieri Riunitti dell' Adriatico w Monfalcone.

Turcja

Program morski 1935 roku zostaje obecnie zrealizowany.

W Japonii rząd turecki zamówił 2 krążowniki po 8.000 ton, w Holandii 4 łodzie podwodne, a we Włoszech 4 kontrtorpedowce. Poza tym w Niemczech zamówione zostały 3 szybkobieżne torpedowe kutry motorowe i 4 łodzie podwodne. Jak widzimy rozwój floty wojennej Turcji postępuje szybkimi krokami naprzód.

Panu L. Mistatowi w odpowiedzi

Pan L. Mistat z Gdyni, ożywiony szczytną myślą obrony interesów Ligi Morskiej i Kolonialnej przed zalewem Hunnów — harcerzy i azetemowców, wydał ulotkę — w treści swej nieprzyzwoitą. Ten „głos z nad brzegów morza polskiego" sieje, gdzie tylko może, wiatry, chcąc na Walnym Zjeździe Ligi wywołać burzę. Nie liczy się p. Mistat tylko z tym faktem, że jego gromy mogą mieć tor bumerangu i uderzyć w autora.

Oto rewelacje autora bohaterskiej ulotki:

„Zakupuje się im (harcerzom) coraz to inne i większe jednostki morskie, pokrywa im się koszty pokaźne na utrzymywanie statków, a nawet wydawanie pisma „Szkwał". Wybór statków był częstokroć chybiony (jak np. żaglowca „Elemka", „Zawisza Czarny" i t. p.). Naprawa późniejsza i przysposobienie tych statków kosztowały 2 do 3 razy więcej niż koszt ich nabycia"...

Panie Mistat — to pańska ulotka jest wybitnie chybiona. Jakie to bowiem statki Liga nam kupiła? „Zawisza Czarny" kupiony został za pieniądze uzyskane z Ministerstwa Przemysłu i Handlu — była to suma 39 tys. zł — (pozostałość z sum zebranych przez Komitet Floty Narodowej) przebudowa kosztowała 46 tys. zł. a więc nie trzy razy więcej niż koszt nabycia. Czy wybór statku był właściwy, to nasza rzecz i Ministerstwa, które dało pieniądze. Jak dotąd, „Zawisza" posiada najlepszą w tej kategorii statków klasę biura „Veritas" i swoje zadanie jako statku szkolnego spełnie jak najlepiej.

Na doroczny remont statku uzyskaliśmy pewną sumę z Ligi dopiero w 1936 r. oraz widnieje również taka pozycja w budżecie Ligi na r. 1937.

Czy wybór „Elemki" był słuszny, nie nasza to rzecz — jest to statek Ligi i nie nam go kupiono.

Ale najlepiej to się udało z tym „Szkwałem". Pana Mistata dziwi i gniewa fakt, że Liga ośmiela się wydawać... własne pismo, bowiem „Szkwał" jest pismem Ligi Morskiej i Kolonialnej, co łatwo każdy może sprawdzić w każdym numerze. Autor ulotki też. Pan Mistat nieco się spóźnił — „Szkwał" kiedyś, ale to dawno, był pismem A.Z.M. Szkoda, że członek Ligi nie zna jej wydawnictw. Dalej żali się autor, że Okręg Poleski L. M. K. ufundował około 10 tys. zł. na jacht do szkolenia na morzu młodzieży z Polesia i dzięki zabiegom przedstawicieli Z. H. P. w łonie Zarządu Głównego L. M. K. kwota okręgu poleskiego przeistoczyła się w jacht „Poleszuk"...

Otóż jesteśmy w posiadaniu listu z dnia 19.X.1934 r. w którym inicjator zbiórki na wymieniony jacht p. pułk. Wężyk zwrócił się do Harcerstwa z prośbą o zrealizowanie tej koncepcji. Harcerstwo się zgodziło, Zarząd Główny L. M. K. umowę zatwierdził, jacht został zakupiony i młodzież z Polesia już w tym roku będzie na nim pływać, zgodnie z przeznaczeniem funduszu. Dlaczego się z tym nie zwrócono do „Gryfu", tego my nie wiemy. Może dlatego, że panów Mistatów nikt na morzu na jachtach nie widział, nie słyszał, harcerze już coś a nie coś na tym polu zdziałali.

Żali się również ów „głos z nad morza polskiego", że młodzież płaci składki Lidze, nic w zamian nie otrzymując. Niestety i tym razem również głos ten brzmi fałszywą nutą, bowiem: Harcerstwo liczy 200 tysięcy młodzieży, z czego co najmniej 20 tys. należy do L. M. K płacąc składki 10 groszowe, co daje rocznie sumę 20 tysięcy złotych.

Suma więc kiku tysięcy, przeznaczona w budżecie Ligi na doroczny remont „Zawiszy" nie krzywdzi nikogo. Poza tym jeśli p. Mistat zada sobie trud zapoznania się ze statutem L. M. K., gdzie w § 6 w p. 2 i 10 wyraźnie się mówi o współpracy i popieraniu zrzeszeń uprawiających sporty i turystykę wodną, zwłaszcza, jeśli mają one ponadto cele wychowawcze, ogólnopaństwowe. Czy Harcerstwo, uznane przez państwo za instytucję o wyższej użyteczności publicznej i pracujące od lat 10-ciu na morzu jest taką organizacją o jakiej mówi statut L. M. K., niech sobie p. Mistat sam odpowie.

Ostatnią rzeczą, o jakiej tu tylko wspomnę, jest insynuacja, jakoby na terenie Zarządu Głównego działały osoby, będące płatnymi funkcjonariuszami Ligi, a działające sprzecznie z jej interesami. Sprawy tej rozstrząsać tu nie będę, gdyż podpada ona pod odpowiedni paragraf kodeksu karnego i tylko sąd państwowy może czyn taki odpowiednio zakwalifikować.

Całą tę niefortunną ulotkę, gdyby pan M. był dzieckiem, możnaby nazwać niesfornym wybrykiem, gdyż wszystko to, co jest w niej poruszone i zaatakowane dzieje się za zgodą i wiedzą Władz Ligi, której p. M. jest członkiem a sposób w jaki on wystąpił jest w życiu organizacyj jak dotąd bez precedensu. Gdybyśmy byli zwolennikami stylu amerykańskiego, napiętnowalibyśmy bohatera z nad wód Bałtyku mianem: szkodnik pracy społecznej Nr. 1, gdyby mizerna skala insynuacyj pana M. mogła być na poziomie Nr. 1 zakwalifikowana.

(b. m.)

Tadeusz Łempicki

O żaglowcach i dniach wielkiej żeglugi

Rozkwit żeglarstwa przypada na połowę 19 wieku. Union-Jack — angielska bandera handlowa panowała niepodzielnie na morzach.

Handel światowy leżał wówczas w rękach Kompanii Wschodnio-Indyjskiej największego ówczesnego przedsiębiorstwa handlowego. Kompania ta posiadała olbrzymie terytoria w Indiach oraz własną flotę żaglowców. Interesów jej, których widomym znakiem były kolosalne dywidendy, wypłacane członkom, strzegła armia przez tę że Kompanię utrzymywana.

Żaglowce ówczesne były to ciężkie, pękate fregaty, sunące przed sobą masy wody, zamiast je rozcinać. Posiadając wyłączne prawo przewozu towarów między Anglią a koloniami indyjskimi, nie zależało im zbytnio na szybkości, która też nie przekraczała 6 — 7 węzłów.

Dwieście lat trwały te dobre czasy. W roku 1832 parlament angielski odebrał Kompanii „monopol" na Indie. Morze stało otworem dla wszystkich.

Lecz w międzyczasie budowano w innych krajach coraz to nowsze, coraz to lepsze żaglowce. Przodowały w tym Stany Zjednoczone. Ale dopiero odkrycie złota w Kalifornii w roku 1848 przyczyniło się do potężnego rozwoju żeglarstwa. „Gorączka złota" wybuchła w takich rozmiarach, że trudno to sobie dziś wyobrazić. Przeszło 100.000 ludzi wszelkich narodowości ruszyło w ciągu roku ku terenom złotodajnym w pogoni za żółtym metalem. Przez noc prawie powstawały nowe miasta. Frachty podskoczyły do niebywałych cen. 60 dolarów za tonnę pojemności — to była cena przeciętna. Rozpoczął się dosłownie złoty okres żeglugi.

Ludzie, towary i materiały nie mogły być dosyć szybko dostarczone. Pośpiech zaczynał dominować w żegludze. Najlepsi konstruktorzy przewyższali się wzajemnie w śmiałych budowach szybkich żaglowców. Wówczas to powstały te wspaniałe statki o ostrych jak nóż dziobach, olbrzymich masztach, niosących niesłychanie dużą powierzchnię żagli. — Statki, które przy całym swym romantycznym pięknie były tak wspaniale budowane, że śmiało walczyć mogły z najstraszliwszymi burzami.

Twarde, niezwykle twarde było życie załogi i dowództwa tych statków. Żelazna dyscyplina miała swe źródło w rodzaju załogi, stanowiącej zbieraninę wszelkich narodowości, którzy często poraz pierwszy statek wogóle widzieli. Spitych do nieprzytomności w portowej knajpie, dostarczano ich na żaglowce, biorąc zato olbrzymie pieniądze. Niewiele warte było życie tych „zaszanghajowanych" ludzi i nie jeden z nich skończył marnie z kulą w czaszce.

Kapitan, który nie przyprowadził swego statku w możliwie najkrótszym czasie do portu, został zmiejsca zwalniany. To też przeklęcie twardo żeglowano wówczas. Boże zmiłuj się nad sztormanem, który bez wyraźnego rozkazu kapitana, w obawie o całość masztów, próbował zwinąć część żagli. „Nie ruszać płócien!" brzmiał kategoryczny rozkaz schodzącego pod pokład, kapitana. Manewrowanie tą ilością żagli, jakie wówczas niesiono było sztuką niebylejaką, a kapitanowi nigdy ich dość nie było. Ale też nie rzadkie były wypadki, że statek z ludźmi i szczurami ginął bez śladu.

Jeszcze nie ustała „gorączka złota", a już zaczął się nowy, wspanialszy okres. Wracające z Kalifornii statki zabierały w Chinach herbatę i tak szybko, jak tylko to było możliwym, przewoziły ją do Anglii. Wówczas to powstały pierwsze boje o „błękitną wstęgę". Wyścigi żaglowców zadowalały nie tylko na zysk nastawiony zmysł kupiecki Anglików i Amerykanów, ale także ich żyłkę sportową. Sport i handel podały sobie ręce. Aczkolwiek fracht nie był już tak wygórowany, to jednak 6 funtów za tonnę herbaty jest ceną niesłychanie wysoką.

Czym dzisiaj są derby w świecie sportowym, tym wówczas, tylko w znacznie większej mierze, były te wyścigi. Na długo przed nimi omawiano szanse poszczególnych żaglowców, ich zalety, wady, umiejętności ich kapitanów i załogi. Zwycięstwo w tych biegach stawiały sobie Anglia i Ameryka za punkt honoru.

Jednym z najbardziej emocjonujących wyścigów był bieg jaki rozegrało pięć angielskich żaglowców. — 29 i 30 maja 1866 r. podniosły one w Fu-czou-fu kotwice i ruszyły ku odległemu o 30.000 km. Londynowi. Faworytami biegu były „Ariel" i „Teaping". Prawie przez całą drogę płynęły te oba żaglowce tak blisko siebie, że się z oczu nie traciły. Rankiem 5 września wchodziły oba do kanału La Manche. Teraz rozpoczęła się walka. Z żaglowca na żaglowiec słychać było ochrypłe krzyki komend. Wszyscy ci, od kapitana do chłopca okrętowego przepojeni byli wolą zwycięstwa. Rozwinięto wszystkie żagle, jakie tylko można było powiesić. Wspaniały, nieporównany to był widok. Bardzo powoli ale zdecydowanie wychodzi „Ariel" naprzód. Oba brzegi Tamizy oblężone są tłumami rozgorączkowanych widzów, przyglądających się walce tych gigantów. O osiemminut wcześniej zarzucił "Ariel" kotwicę. Nie wystarczyło mu to jednak do zwycięstwa, gdyż wyruszył o 20 minut wcześniej niż „Teaping" z Fu-czou-fu.

Ale czasy nie stały spokojnie. Olbrzymia masa ludzi ciągnęła z Europy za oceany. Tam było miejsce, tam przyszłość stała otworem. Powstawały nowe rynki zbytu. Towary stamtąd znalazły zbyt w Europie. Tętno tych czasów przeniosło się też na żeglugę. Zaczyna się przewóz wełny, tłuszczów i innych surowców z Australii, salestry z Chile. Ludźmi przepełnione goniły te statki w jedną stronę, surowcem obładowane wracały.

Na morzach pojawiają się parowce. Otworzenie Kanału Sueskiego w roku 1869, skracającego mocno drogę parowców, stanowi dla żaglowców poważną konkurencję. Ale postęp techniki podał też żaglowcom rękę. Pojawiają się stalowe żaglowce, bijąc szybkością ówczesne parowce. Przeciętne ich szybkości dochodziły do 14, a nawet 16 węzłów, podczas gdy parowce robiły zaledwie 8 do 9.

Sławne były w owym czasie 1400 tonnowe statki bliźniacze „Ben Voirlich" i „Ben Cruachan" w roku 1873 przez stocznię Barcley Cusle & Co zbudowane. Ale też mniejsze „Ben Venue" i „Cutty Sark" były doskonałymi żaglowcami

Oba „Ben'y" zwłaszcza prowadziły zacięty bój o pierwszeństwo. Każda podróż — to nowy rekord. Ciężkie i niezwykle twarde było życie załogi na tych statkach pod takimi kapitanami jak Mc Petrie i Bully Martin.

„Ben Cruachan" przy niezwykle ciężkiej przez całą drogę pogodzie pokonuje przestrzeń Clype (Anglia) Hopson Bay (Australia) w 67 dni. Tylko „Thermopylae" przebyła szybciej tę przestrzeń — zużywając na to 66 dni. „Ben Voirlich" płynąc w znacznie cięższych warunkach przybył tam po 69 dniach. Jednakże w następnej swej podróży pobił on wszystkie rekordy — płynąc zaledwie 64 dni.

Jeżeli romantyczne nam dziś się te czasy wydają, to były one napewno bardzo prozaiczne dla tych ludzi nie bojących się djabła ni śmierci, nie tracących głowy w najstraszniejszych sytuacjach.

Jak beznadziejne nieraz było położenie tych statków, na których żeglowano na łeb na szyję, w pogoniza rekordem, jak okropne przeżywano tam godziny, niech zilustruje przykład.

„Ben Voirlich" wracając ze swej rekordowej podróży trafił na zachód od Kap Horn w straszliwą siłę orkanu osiągającą burzę. Płynąc przed wiatrem na tym okropnie wzburzonym morzu, statek stanął na skutek nieuwagi sternika nieco bokiem do fali. Natychmiast olbrzymia fala runęła z łoskotem na pokład. I niewiadomo — czy to lawina wodna wybiła sternikowi koło sterowe z ręki, czy też puścił on je z przerażenia, — nieprowadzony statek położył się po noki rej na wodzie, będąc bliskim przewrócenia się. Przez leżący statek przewala się nowa góra wodna. Dziewięciu ludzi poszło za burtę. Nie było dla nich ratunku. Dwu dalszych pracujących na rejach spłokała woda. Jednemu

Dr. Zbigniew Zieliński

HANDEL MORSKI

Z wakacyjnych obozów nadmorskich z pływań na białoskrzydlatych jachtach—polscy harcerze i akademicy z A. Z. M. znają już morze i kochają je. Widzą w nim jednak przeważnie jedynie wspaniały żywioł, który opanował ich serca i który w czasie krótkich tygodni wakacyjnych daje hart ich ciałom i duszom.

Morze ma jednak nie tylko swą poezję, ale i prozę. O prozie tej pomówimy.

* * *

Morze jest źródłem bogactw. Dzięki morzu powstały potęgi państw - bogaczy, powstał dobrobyt ich obywateli i rozwinął się postęp gospodarczy. Małe i ubogie z natury państwa jak Norwegia lub Grecja żyją wyłącznie dzięki morzu, żegludze i rybółowstwu, osiągając wysoki poziom kultury.

Jesteśmy narodem ubogim materialnie. Zniszczyły nas lata niewoli. Musimy się szybko wzbogacać, by dopędzić inne narody i by zapewnić twały byt naszej Ojczyźnie.

Od czasu odzyskania niepodległości pracujemy wytrwale i dziś już z dumą możemy patrzeć na rosnące wciąż dzieło odbudowy i postępu. W dziele tym — morze odgrywa niepoślednią rolę, jednakże jeszcze nie wykorzystujemy wszystkich możliwości gospodarczych, jakie ono daje. Dokładna znajomość zagadnień morskich, a zwłaszcza ekonomicznych i technicznych, związanych z wybrzeżem morskim i handlem, należy wciąż jeszcze w Polsce do wyjątków. Stan ten zmienić może młodzież, skierowawszy swe zainteresowanie i zapał nie tylko na sporty morskie, ale i na poważniejsze, gospodarcze zagadnienia, związane z morzem.

Harcerze, którzy już na jachtach wyszli na morze, mogą w tej akcji rówież wiele zdziałać. Szerząc wśród młodzieży zainteresowanie handlem morskim, mogą przygotować i zainicjować tak potrzebne Polsce zastępy kupców międzynarodowych, maklerów i tylu innych przedsiębiorców żyjących z morza, rozwijających handel morski i zapewniających rozwój flocie handlowej.

* * *

W minionych stuleciach nie umieliśmy ciągnąć zysków z morza. Wyręczał nas w tym wrogi Gdańsk, monopolizujący cały handel zamorski Polski. Kupiec nasz z towarem lub po towar docierał jedynie do Gdańska. Skutek był taki, że Gdańsk się wzbogacał, a myśmy ubożeli.

Przypomnijmy sobie w tym miejscu złote słowa ekonomisty polskiego z XVI-tego stulecia Dymitra Solikowskiego: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo daje sobie wydzierać, ten wszystkie pożytki od siebie oddala, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim".

* * *

Handel zagraniczny dzieli się najogólniej na handel wywozowy (eksport) i przywozowy (import). W r. 1935 sprowadziliśmy z zagranicy towarów ogółem za 861 miljonów zł. W tym przez Gdynię— za 450 miljonów zł, przez Gdańsk za 77. Wyeksportowaliśmy towarów za 925 milionów zł., z czego przez Gdynię za 311, przez Gdańsk za 280 milj. zł. Nadwyżka zatem eksportu nad importem wyniosła w r. 1935 — 64 milj. zł. Handel zagraniczny R. P., który w 1923 r. szedł zaledwie w 7% drogą morską, w r. 1935 szedł już w 70% przez porty polskiego obszaru celnego.

Cyfry powyższe dobitnie podkreślają znaczenie naszych portów w obrocie handlowym z zagranicą i są żywym dowodem wykorzystywania przez Polskę morza, nad którym gospodaruje zaledwie od 17 lat.

Dane statystyczne dotyczące obrotu towarowego Polski z poszczególnymi krajami wykazują, że przeważającą większość naszych za-

---

z nich udało się, wisząc głową na dół, uchwycić linę. Chłopak okrętowy, nie dbając o własne życie, spieszy mu z pomocą. Ale właśnie w tym momencie nowa fala z rykiem przelatuje przez statek. I gdy chłopcu udało się utrzymać na pokładzie, morze porwało tamtego — swą jedenastą ofiarę. Miał szczęście ten chłopak, że go też za burtę nie wyniosło. Ale wyczerpany nie może powrócić na zbawczą rufę, ostatkiem sił przyciąga się do windy. Na ratunek spieszy siwowłosy żaglomistrz. Jak piorun znalazł się przy chłopcu. I gdyby ten stary żeglarz żelazną siłą nie uchwycił chłopca, trzymając się równocześnie windy — morze porwałoby dwie dalsze ofiary.

Kapitan w międzyczasie nie stracił ani na chwilę zimnej krwi. Szalejące morze zdemolowało w straszliwy sposób pokład, rozbiło oba kompasy, koniec statku był bliski. Ale kapitan Mc. Petrie nie zwątpił. Rzucił się ku kołu sterowemu i próbuje opanować statek. Upływały straszliwe godziny. Nadchodził ranek, nie było żadnych widoków na poprawienie się pogody. Fale rozbiły nadbudówkę na śródokręciu.

„Ben Voirlich" walczy z podziwu godną wytrwałością. Trzy razy podniósł się statek i trzy razy położyły go znów fale na boku. Beznadziejna walka. W końcu udało się po raz czwarty podnieść ten dzielny żaglowiec, odpaść od wiatru i jak gdyby nigdy nic nie zaszło, pójść dalej właściwym kursem.

Tyle mówią świadkowie tego zajścia. Ani słowa o straszliwej walce załogi z szalejącym żywiołem, z pewną śmiercią, o poświęceniu bez granic, o zaletach tego bądź co bądź małego statku. Ani słowa o przerażeniu za serce tych ludzi chwytającym, gdy im jedna, jedyna fala jedenastu towarzyszy porwała; o żelaznych nerwach kapitana, który potrafił po tylu godzinach straszliwej walki podnieść statek i uratować go wraz z ładunkiem i załogą. A przecież strach, rozpacz, przerażenie, groza śmierci nie były wówczas obce tym ludziom. W godzinach takich słowa te stają się straszliwą rzeczywistością, której wtóruje symfonja ryczącego oceanu i szalejącego w olinowaniu wichru.

Twardzi wtedy byli ludzie i doskonałe statki, lecz czasy te minęły bezpowrotnie.

granicznych kontrahentów handlowych stanowią państwa europejskie. Towary wyeksportowane do krajów pozaeuropejskich stanowią zaledwie 15% ogółu towarów eksportowanych w r. 1935 przez Polskę. Towary zaś importowane z krajów pozaeuropejskich stanowią 34% ogółu towarów importowanych.

W handlu z krajami pozaeuropejskimi mamy stale ujemny bilans handlowy. Więcej od nich kupujemy, niż im sprzedajemy. Stan ten poprawia się coprawda z roku na rok, jednakże w tempie zbyt powolnym, tymbardziej, że na pozaeuropejskich rynkach posiadamy naturalnego sprzymierzeńca w postaci naszej siedmio-milionowej emigracji.

Z państw pozaeuropejskich najważniejszymi naszymi dostawcami i odbiorcami towarowymi są w *Ameryce:* Stany Zjednoczone, Argentyna i Brazylia, w *Azji:* Palestyna i Indie Brytyjskie, w *Afryce:* Egipt.

Z krajów zamorskich europejskich: Anglia (po Niemczech najpoważniejszy polski kontrahent handlowy), Belgia, oraz kraje skandynawskie.

Najpoważniejsze *artykuły importowane* przez Polskę z krajów zamorskich to: bawełna (w r. 1935 n. p. importowaliśmy za 114 milionów zł., z czego 70% ze Stanów Zjednoczonych, reszta z Egiptu i Indyj Brytyjskich), wełna i inne surowce włókiennicze (z Australii, Anglii, Belgii, Francji, Argentyny), maszyny i aparaty, przetwory chemiczne, owoce i jagody, skóry surowe, żelastwo, tytoń, kawa, herbata, kakao, śledzie, tłuszcze i oleje, nasiona, kopra i wiele in.

W eksporcie polskim najważniejsze artykuły to: drzewo, węgiel, żyto, bekony, jęczmień, jaja, wyroby włókiennicze, nasiona, rury żelazne, nawozy, cukier i w. in.

Lista polskich towarów eksportowych może być znacznie rozszerzona. Polska posiada jeszcze mnóstwo bogactw niewykorzystanych pod względem handlowym. Czekają one na organizatorów handlowych i przemysłowych. Aby nie być gołosłownym, można tu podać np. uboczne produkty leśne jak grzyby i jagody, czy też polski len i wytwory z niego niewykorzystane jeszcze należycie u nas.

Polski eksport zamorski rozwinie się należycie wówczas, gdy będziemy posiadać odpowiedni jakościowo *towar* idący w parze z wzorową *obsługą kupiecką.*

* * *

„Handel idzie za banderą" — powiada słuszne i mądre przyłowie morskie.

Najpoważniejsze korzyści, które odnosi się z wolnego dostępu do morza — osiąga się za pośrednictwem należycie rozbudowanej i zorganizowanej *floty handlowej.*

Polska flota handlowa jest jeszcze bardzo skromną i niewystarczającą na potrzeby naszego ruchu towarowego morskiego. Polskie statki obsługują zaledwie 7% ogółu transportów morskich Polski. Tonaż polskiej floty handlowej wynoszący 80 tys. tonn rej. brutto przekracza niewiele tonaż jednego transatlantyka, jakiejś „Normandie" czy „Queen Mary".

Z zarysem organizacji przedsiębiorstw żeglugi morskiej oraz techniki transportu i handlu morskiego zapoznamy się w drugiej części niniejszego artykułu.

MARUSIA BUKARÓWNA

Listy żeglarek

Tryby codziennej rzeczywistości schwyciły mnie w swe zęby i maszyna życia poczęła toczyć się z dzisiaj w jutro podobnie jak z wczoraj w dzień dzisiejszy. Nagle przyszedł list. Gdzież tam nagle! Wcale nie. Poprostu przyszedł niepozornie i cicho, niepozorny i cichy w swej szarej kopercie. Pocóż go przeczytałam! Pocóż, gdy do lata tyle długich dni! „Chcę z Tobą...—tak się ów list rozpoczynał —

„—wciągnąć żagle, jacht niech płynie,
póki z oczu strąd nie zginie...
Hej tam! Wybrać szoty foka!
i poprawić coś u bloka.
No i kliwer ma pracować...
Baksztag lewy poluzować!!
Szoty grota też wybierzcie
Jeszcze! jeszcze! no — nareszcie.
Topenanta lewa luuuz!
Prawą wybrać! Dosyć! szlus!
Sternik — trzymać, nie odpadać
i przy sterze też nie gadać.
Dziobem nie tłuc tak, a fale —
brać pod pachę. — Doskonale.
A cóż się na rufie dzieje
— hej tam! Bezan wam się śmieje.
Wściekłe morze pokład myje
wtedy czuje się, że żyje!"

Odpisałam. „Jesteś cumą przetartą, krowim ogonem niezakończonego fału, zbutwiałym żaglem, kotwicą rzuconą bez łańcucha, pogiętą raksą, pierwszym objawem morskiej choroby; jesteś sztilem przy wyjściu z portu, nieudanym zwrotem przez rufę, niewyluzowanym baksztagiem, niewybraną topenantą, zepsutym prymusem na kardanie, jesteś nawalonym waterbaksztagiem, niewybranym wczas kliwerszotem, zacinającym się bloczkiem, złamanym segarsem, gasnącym co chwila światłem na sztagu, czarną kulą na Pimie, bosmanem, co utopił pełną skrzynkę bosmańską, kapitanem w złym humorze.

Oh! Ty bałwanie zalewający co chwila dziób, com ci zawiniła, że przysyłasz do mnie te częstochowskie rymy, gdy do „wciągnięcia żagli" tak daleko.

Antoni Gregorkiewicz

Zastęp Żeglarski przy pracy

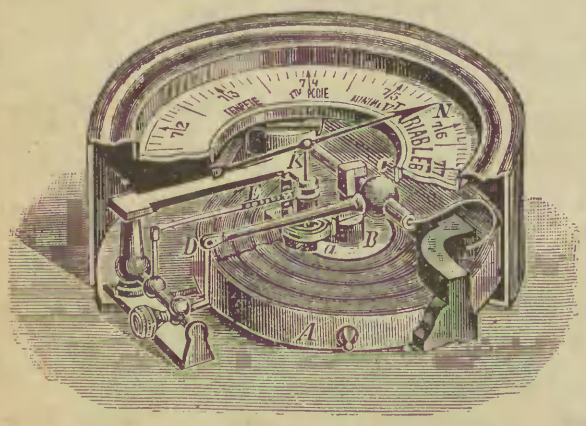
1. Pogodoznawstwo

Barometry. Do pomiaru ciśnienia atmosfery używamy przyrządów zwanych barometrami (baros po grecku znaczy ciężar, a metreo— mierzę). W jednych barometrach ciśnienie to równoważy ciężar słupa rtęciowego, w innych sprężystość rurki lub blaszki metalowej; stąd barometry można podzielić na dwa rodzaje: rtęciowe i metalowe (aneroid, barograf).

Barometr rtęciowy w najprostszej postaci stanowi przyrząd Torriceliego, opatrzony stałą podziałką milimetrową. Początek czyli zero podziałki liczy się od poziomu rtęci w naczyniu. Jeżeli ciśnienie atmosfery wzrasta, to rtęć w barometrze podnosi się. Odwrotnie zaś, jeżeli ciśnienie atmosfery zmniejsza się, to słup rtęci w barometrze stanie się krótszy. Słowem, według długości słupa rtęci w barometrze rtęciowym możemy orientować się w ciśnieniu atmosfery. Przy odczytywaniu na barometrze rtęciowym umieszczamy oko na wysokości końca słupka rtęci i odczytujemy stan według najwyższej części wypukłej nieco powierzchni rtęci.

Na polskich stacjach meteorologicznych używany jest barometr naczyniowy z nieruchomym dnem.

Barometr rtęciowy mimo swej dokładności nie jest wygodny do używania w codziennym życiu. Nie znosi najmniejszych wstrząsów, nie można go przenosić i nie daje bezpośrednio wysokości ciśnienia. Trzeba jeszcze przeprowadzać pewne dodatkowe obliczenia polegające na wprowadzeniu odpowiednich poprawek co do: przyrządu, temperatury, t. zw. ciężkości i co do poziomu morza.



Aneroid Vidi'ego

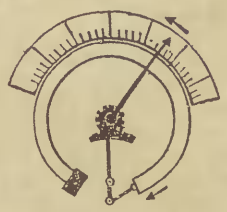
Poprawka na temperaturę pochodzi stąd, że wraz ze zmianami temperatury przyrządu zmienia się także i gęstość zarówno rtęci, jak i tego materiału, na którym skala jest naznaczoną (np. mosiądz). W ten sposób rozszerzalność tych ciał wpływa zarówno na wysokość słupa rtęci jak i na wartość jednej podziałki skali.

Barometr rtęciowy

Barometry metalowe (aneroidy). Mniej dokładne, ale za to wygodniejsze w użyciu są barometry metalowe. Mają one tę wyższość nad rtęciowymi, że mogą być dowolnej wielkości, działają w każdym, położeniu i odznaczają się znaczną wrażliwością na zmiany ciśnienia. Aneroidy szczególnie dogodne są w podróży, jako przyrządy łatwo przenośne, małe i lekkie. Wymagają również poprawek co do temperatury; poprawki te dla każdego przyrządu podaje tabelka wyznaczona drogą doświadczalną.

Barometry metalowe oparte są na zasadzie sprężystości metalowego pudełka (barometr Vidi'ego), lub elastycznej metalowej rurki (barometr Bourdon'a).

Schemat aneroidu Bourdon'a



Barometr Vidi'ego składa się z puszki metalowej o cienkich falisto powyginanych ściankach, hermetycznie zamkniętej, wewnątrz której znajduje się znacznie rozrzedzone powietrze. Cienkie ścianki puszki deformują się pod wpływem zmian ciśnienia zewnętrznego: jeśli ciśnienie się zwiększa, obydwie ścianki robią się wklęsłe, jeśli zaś ciśnienie maleje — wypukłe. Nieznaczne te ruchy ścianek przenoszą się za pomocą szeregu dźwigien nierównoramiennych na wskazówkę, poruszającą się przed podziałką bądź to w prawo, bądź w lewo. Jeżeli więc na aneroidzie wskazówka znajduje się przy kresce 775, to powiadamy, że ciśnienie powietrza wynosi 775 mm. w rtęci, to zn. ciśnienie to utrzymałoby słup rtęci o wysokości 775 mm.

Barometr Bourdon'a składa się z elastycznej metalowej rurki, zakrzywionej i wewnątrz próżnej, o eliptycznym przekroju poprzecznym. Ze zwyżką lub zniżką ciśnienia zewnętrznego zbliżają się, względnie oddalają jej końce. Ruchy te zostają przeniesione na wskazówkę za pomocą dźwigni i koła zębatego.

III 0442

Podziałkę aneroidów sporządza się przez porównanie z barometrem rtęciowym i wymaga ona co pewien czas sprawdzenia, ponieważ sprężystość metali z czasem słabnie. Przed odczytaniem należy barometr-aneroid z lekka wstrząsnąć (lekkie puknięcie), a to celem usunięcia wpływu tarcia na powierzchniach zetknięcia się jego części metalowych.

Na wielu aneroidach obok cyfr, oznaczających milimetry, mamy jeszcze napisy takie jak: susza, pogoda, odmiana, burza i t. p. Do napisów tych nie należy przywiązywać poważnego znaczenia, ponieważ *nie sam stan* barometru, ale jego *ruchy* stanowią o pogodzie.

Aby lepiej móc śledzić z pomocą aneroidu zmiany ciśnienia, przyrząd ten zaopatrzony jest jeszcze w drugą wskazówkę, którą możemy ustawić w dowolnym położeniu, przekręcając umieszczoną w środku przyrządu śrubkę. Odczytując wysokość ciśnienia na aneroidzie, przesuwamy zawsze ową wskazówkę pomocniczą tak, aby zakryła ona wskazówkę główną, co pozwala nam przy następnym odczytywaniu odrazu zorientować się, czy ciśnienie wzrosło w czasie między pierwszym odczytywaniem a drugim, czy też zmalało.

Z NAWIETRZNEJ BURTY

Listy okólne. Ukazał się list okólny l. 11 (żg 3) w sprawie letniej akcji morskiej ZHP.

List podaje następujące terminy:

a) Pływania s/j „Zawisza Czarny"
V. 15.VI—26.VI do Karlskrony— opłata 40 zł.
VI. 1.VII — 20.VII do Rygi — opłata 75 zł.
VII. 25.VII — 2.IX do Amsterdamu i Calais — opłata 120 zł.
VIII. 10.IX — 25.IX bez określonego portu — opłata 50 zł.

b) Kursy Żeglarstwa Przybrzeżnego na szalupach
I. 2.VII — 27.VII — opłata 40 zł.
II. 3.VIII — 28.VIII — „ 40 „

c) Pływanie na jachcie „Poleszuk"
I. 1.VII — 30.VII — pływanie przybrzeżne — opłata 50 zł.
II. 1.VIII — 30.VIII — pływanie zagraniczne — opłata ok. 50 zł.
III. 5.IX — 20.IX — pływanie zagraniczne — opłata ok. 25 zł.

Dalej podane są warunki przyjęcia, wymagane wyekwipowanie, dane o szkoleniu. Zgłoszenia na kursy morskie należy nadsyłać do 1.V. List został opublikowany w Nr. 4 Wiadomości Urzędowych.

Dn. 15 marca został wydany list okólny l. 12 (żg 4) w sprawie żeglarskich kursów podharcmistrzowskich nad jez. Narocz.

Żeglarski kurs podharcmistrzowski K.H.D.Ż. będzie się składał z trzech okresów szkolenia:

a) okres korespondencyjny w czasie od 20 kwietnia do 2 lipca b. r.
b) obóz instruktorski nad jez. Narocz w czasie od 3 do 28 lipca b. r.
c) końcowy okres korespondencyjny i praktyka instruktorska na stanowisku wychowawczym w czasie od 1 września do 31 grudnia b. r. Po przejściu tych trzech okresów zostanie wydana ostateczna ocena z ukończenia kursu.

Koszt kursu 30 zł. Zgłoszenia do dn. 10.IV.37.

W sprawie akcji wymiennych obozów z Węgrami wydany został list okólny l. 13 (żg 5).

Wszystkie listy okólne zostały przesłane drogą służbową przez Kom. Chor.

Dodatkowo można otrzymać listy po nadesłaniu znaczka pocztowego na przesyłkę do GKH, Kier. Harc. Druż. Żegl.

IX Ogólna Konferencja Żeglarska Harcerzy. Dn. 14 marca odbyła się w sali Państwowego Gimnazjum im. Władysława IV IX Ogólna Konferencja Żeglarska Harcerzy, która zgromadziła około 300 drużynowych i zastępowych.

Władze harcerskie były reprezentowane przez: druhnę hm. W. Ancerewiczową, delegatkę Naczelniczki Harcerek, druha hm. Stefana Zakrzewskiego, delegata Naczelnika Harcerzy.

Ligę Morską i Kolonialną reprezentował p. prof. dr. Stanisław Sumiński, Polski Związek Żegl. — p. viceprezes mjr. Szaliński, Polski Związek Kajakowców — p. Tadeusz Szukiewicz.

Życzenia pomyślnych obrad nadesłał Druh Przewodniczący Z. H. P. Przemówiania okolicznościowe wygłosili: p. prof. Sumiński, p. Szukiewicz.

Obradom przewodniczył druh Kierownik Drużyn Żeglarskich, który wygłosił referat programowy, ustalający wytyczne pracy na najbliższe lata.

Szczegóły programowe omówili w swych przemówieniach hm. Antoni Gregorkiewicz, kierownik Działu Śródlądowego w K.H.D.Ż. i działacz harc. Zygmunt Pankiewicz, kierownik Działu Morskiego.

Postanowiono utworzyć Krąg Morski Harcerzy, któryby objął wszystkich przeszkolonych na morzu.

Zwrócono uwagę na konieczność intensywnego szkolenia w żeglarstwie śródlądowym, za które odpowiedzialność spada na Pilotów Chorągwi.

W szkoleniu śródlądowym silny akcent ma być położony na przysposobienie pionierskie, saperskie i przeciwpowodziowe.

Stwierdzono konieczność jak najściślejszej współpracy z L. M. i K. oraz uzgodnienia stopni żeglarskich z nowoopracowanymi przepisami P. Z. Ż.

Uczestnicy konferencji wyrazili swoje uwagi i życzenia pokrywające się w zupełności z ogólnymi wytycznymi.

Przeprowadzenie konferencji ułatwił specjalny numer „Żeglarza", zawierający założenia pracy żeglarskiej w Z. H. P.

Na skutek jednomyślnych uchwał uczestników konferencji wysłane zostały depesze do pana Vicepremiera E. Kwiatkowskiego, Ministra Kasprzyckiego, Ministra Romana, Viceministra Bobkowskiego, Wojewody Grażyńskiego, Kontradmirała Świrskiego, Generałów Kwaśniewskiego i Zaruskiego, hm J. Michałowskiego.

Kursy na stopień „żeglarza". Kursy na stopień żeglarza odbędą się w r. b. nad jeź. Kiekrz, nad jeź. Horodyszcze i nad jeź. Narocz. O terminach, opłatach, warunkach przyjęcia i t. p. poinformuje list okólny, który ukaże się w końcu kwietnia.

Ankieta w sprawie Harcerskich Punktów Postoju nadchodzi z dużym opóźnieniem. Wiele drużyn i zastępów nie odpowiedziało na nią, utrudniając przez to pracę nad wydaniem spisu H. P. P., który oddaje duże usługi wyprawom wodnym.

Patent Flagowy otrzymały:

69 Pomorska Żegl. Drużyna Harcerzy w Gdyni,

18 Warszawska Żegl. Drużyna Harcerzy w Warszawie.

Cena ogłoszeń: strona zł 200.—, 1/2 strony zł. 100.—, 1/4 — 60.—, 1/8 — 35.—, 1/16 — 20.—

Prenumerata roczna zł. 3. Konto P.K.O. Nr. 7.426 — właściciel: Bronisław Miazgowski.
Adres Redakcji i Administracji „Żeglarza": Warszawa, Piusa XI. Nr. 8.

Wydawca: za Z. H. P. WITOLD BUBLEWSKI — Redaktor: BRONISŁAW MIAZGOWSKI

Administrator: STANISŁAW GAŁĄZKA

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