ŻEGLARZ

Rok IV, 1937.

III 0442
Biblioteka Harcerska Wojewódzka w Gdańsku
III 0604
III 1868A

Nr. 6, 7, 8.

Na dalekich morzach „Joseph Conrad" rozsławia imię wielkiego Polaka.

MIESIĘCZNIK HARCERSKICH DRUŻYN ŻEGLARSKICH

Witold Bublewski

NA NOWYM KURSIE

Stajemy w obliczu dalszej pracy. Tak jak w latach ubiegłych, do drużyn żeglarskich przyjmujemy nowe zespoły harcerzy nieobeznanych z pracą na wodzie. Mamy je odpowiednio wychować, teoretycznie podszkolić, a z wiosną przyszłego roku wyprowadzić na wodne harce.

W drużynach wodnych i żeglarskich pogłębiać mamy nadal swą wiedzę, dążyć do podniesienia poziomu harcerskiego, unikać błędów popełnionych w ubiegłych latach i stwarzać wokół siebie przyjazną atmosferę.

Na ten szczegół zwracamy specjalnie Waszą, Druhowie żeglarze, uwagę. Starajcie się unikać wszelkich nieporozumień — unikajcie momentów, które mogłyby psuć Waszą harmonijną pracę w hufcu lub współpracę z bratnią drużyną lądową.

Pragniemy, by w roku bieżącym dało się uniknąć tych przykrości, które dzięki wzajemnemu niezrozumieniu nieraz miały miejsce.

Od stycznia 1938 roku zostaną wprowadzone nowe przepisy dla jednostek żeglarskich.

A więc ulegną zmianie nazwy drużyn, dla tych jednostek, które nie uzyskały odpowiednich kwalifikacji, z „żeglarskiej" na „wodną". Mundur będzie zmieniony na równi z odznakami stopni i funkcyj. Powstanie nowa formacja dla harcerzy przeszkolonych na morzu (Krąg Morski Harcerzy).

Piloci Chorągwi otrzymają większe pełnomocnictwa przy nadawaniu stopni „żeglarza". Zwrócona zostanie duża uwaga na poziom wyszkolenia żeglarskiego w drużynach żeglarskich, a wodnego (pływanie, kajakowanie, wiosłowanie), w drużynach wodnych.

Wyszkolenie żeglarskie w lecie 1938 r. będzie zcentralizowane, a w związku z tym, odbędzie się nad Naroczą w Centralnym Ośrodku Żeglarstwa Śródlądowego, zgrupowanie etatowych drużyn żeglarskich (4 zastępy po 8 harcerzy + gospodarz, przyboczny i drużynowy, razem 35 ludzi) wszystkich jednostek harcerskich, które otrzymały patenty flagowe. Drużyny te będą miały specjalne zadania do wykonania.

Przed feriami Bożego Narodzenia odbędzie się odprawa pilotów, a w lutym lub marcu tradycyjna konnferencja żeglarska.

Poważne zmiany szykują się na odcinku morskim. Zmieniony zostanie tryb wyszkolenia na morzu, pływania Zawiszy Czarnego będą miały inny niż dotąd charakter. Dążyć będziemy do zdobycia kilku nowych jachtów do pełnomorskiej żeglugi. Kursy szalupowe, po okresie eksperymentowania, rozpoczną normalne kształcenie harcerzy w żegludze przybrzeżnej. H. O. M. ma być przeniesiony do basenu jachtowego. Oto są najbardziej aktualne zagadnienia, które będziemy wspólnymi wysiłkami realizowali.

Jak każda poważna praca, realizacja powyższych zamierzeń, wymaga odpowiednich ludzi i środków. O zdobycie funduszow będzie zabiegało Kierownictwo, ludzi do roboty dostarczyć będzie musiał teren.

W związku z tym, już w najbliższym czasie nastąpi powołanie harcerzy wyszkolonych na morzu do Kręgu Morskiego Harcerzy (obowiązuje stopień żeglarza morskiego), zaś instruktorów śródlądowych do innych specjalnych prac w ośrodkach chorągwianych i centralnym nad Naroczą. Bądźcie przeto gotowi do służby, jaka zostanie Wam powierzona.

GEN. MARIUSZ ZARUSKI

Żegluga na jachcie „Witeź"

O białoskrzydły, leć w bezkresy,
Z albatrosami wichrem goń!
Tam, gdzie harcują wodne biesy
I huczy gromem morska toń.

Do kraju pięknej Doloresy,
Czy tam, gdzie w lodach ziemi skroń,
Czy tam, gdzie kwitną aloesy
I z mangustanów spływa woń...

Niedościgniony, lekki, lotny
Pośród kłębiących się straszydeł
Nieś mię, „Witeziu", w bajki świat...

Niechaj mię uśpi pęd zawrotny
Twoich potężnych białych skrzydeł
I zniknie pamięć burz i lat!

Jim Poker

Przez trud i wysiłek do celu

28 września powrócił do Gdyni z dalekiej oceanicznej podróży mały, trzymasztowy szkuner, niemal kropka w kropkę podobny do „Zawiszy Czarnego", choć właśnie o burtach białych jak śnieg. Na topie grot-masztu tego zgrabnego okrętu powiewał imponującej długości znak wojenny — wstęga symbolizująca 7.500 mil morskich, przebytych w czasie czteromiesięcznej podróży.

Z okrętu tego wysiadło na ląd dwudziestu trzech podchorążych — ogorzałych od wichrów morskich, opalonych słońcem południa, pełnych radości życia i tężyzny męskiej, wesołych choć karnych, a zapałem młodości rywalizujących z powagą wiedzy morskiej. Albowiem na morzu można być jednocześnie uczonym i wesołym, żywiołowym i poważnym, pełnym młodzieńczego rozpędu, a równocześnie karnym i spokojnym, jak stary żołnierz. Takim jest już „klimat" morski.

Prosto z okrętu w ramiona rodzin, które z niepokojem — jak przystało starszemu pokoleniu narodu mało z morzem obeznanego — oczekiwały powrotu. Jakże to bowiem można na tak małym okręciku puszczać się na szeroki Atlantyk, na dalekie Morze Śródziemne, na inne egzotyczne wody? Przecież „Piłsudski" czy „Batory", to w pojęciach wielu „szczurów lądowych"... małe statki, nie umywające się do takiej tam „Normandie". A tu okręcik 400 tonnowy i do tego żaglowiec!?

O białoskrzydły, leć w bezkresy...

To też ci co powrócili mieli dużo do opowiadania.

Tłumaczyć musieli jak wyglądają dalekie lądy i morza, jakie panują zwyczaje na dworze sułtana marokańskiego, jak starożytny naród portugalski szanuje młodą jeszcze polską pracę na morzu, rzeczowo się nań zapatrując, jak wygląda willa Marszałka Piłsudskiego na Maderze, jakie wino smakuje najlepiej na wyspach Azorskich, jak Polacy, zamieszkali w Marokku, wylegli tłumnie, by witać polski okręt wojenny, no i jak wyglądają córeczki francuskiego admirała, które na cześć najmłodszych polskich marynarzy urządziły herbatkę tańcującą...

To oczywiście nie wszystko. Bo inni znów kładli większy nacisk na postój w Cagliari na Sardynii, gdzie Polski okręt wojenny, pośród licznych eskadr Włoch i Niemiec, był żywym dowodem, że Polska jest, że żyje i prosperuje, że z państwa kontynentalnego, o ograniczonych możliwościach politycznych i ekonomicznych, na świat wychodzi, aspirując do nazwy mocarstwa. A choć okręt był to skromny i szkolny tylko — jednak właśnie dlatego świadczył, że Polska wychowuje pokojenie rycerzy morza, którzy z czasem już nie na szkolnych, ale na bojowych i potężnych okrętach bronić będą naszej wolności morskiej, a z nią wolności państwa i narodu.

Inni jeszcze opowiadali o zwyczajach okrętowych, o ceremoniale, o tej nieznanej a jakby zaczarowanej „krainie morskiej", w której wszystko dzieje się inaczej niż na lądzie, choć skądinąd w „ślubnym porządku". Z dalekich krajów, naprzywoziwszy pamiątek i fotografii, pokazywali je z dumą. Ten paradował na tle palm między dwoma murzyniątkami. Tamten znów, pod słynną wieżą Belem w Lizbonie karmił gołębie. Inny jeszcze otrzymał w prezencie od młodej Arabki kindżał nabijany turkusami, prawda, że... podrabianymi! Co to było radości, gawęd, pytań, śmiechu i podziwu!

A przecież mały ten okręcik — zwący się dumnie O. R. P. „Iskra" — nie pierwszą taką odbył podróż. Od wielu już lat szkoli on w zawodzie morskim podchorążych Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, pływając najprzód z młodszym, potem ze średnim rocznikiem. Starszy rocznik pływał zwykle na transportowcu „Wilia" i na innych starszych okrętach floty, ale w roku przyszłym i on otrzyma wspaniałą, nowoczesną jednostkę, jakiej nie powstydziłoby się żadne państwo świata. Będzie to stawiacz min „Gryf", na którego pokładzie podchorążowie odbywać będą od roku 1938 pływania szkolne, reprezentując godnie banderę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Mało tego; kto ukończy chlubnie Szkołę Podchorążych i z ceremoniałem, nie mającym równego sobie, otrzyma z rąk Szefa Kierow-

nictwa Marynarki Wojennej dyplom oficerski, ten — o ile jest jednym z pierwszych w postępach i nauce — bywa zwykle zaokrętowany na francuskim krążowniku szkolnym „Jeanne D'Arc". A krążownik rok rocznie pływa naokoło świata, zachodząc do portów najbardziej ciekawych i egzotycznych.

Tak tedy nawinęła już „Iskra" na swym logu około 100.000 mil dalekomorskiej żeglugi i wychowała ponad dwustu oficerów polskiej marynarki wojennej, z których nie jeden dziś jest kapitanem. Dowód widomy, że Polska na morzu nie jest jakąś bajką czy eksperymentem, ale prawdą i czynem, któremu brak tylko jeszcze innych, coraz to większych, lepszych i potężniejszych okrętów wojennych, ku bezpieczeństwu państwa a pożytkowi narodu.

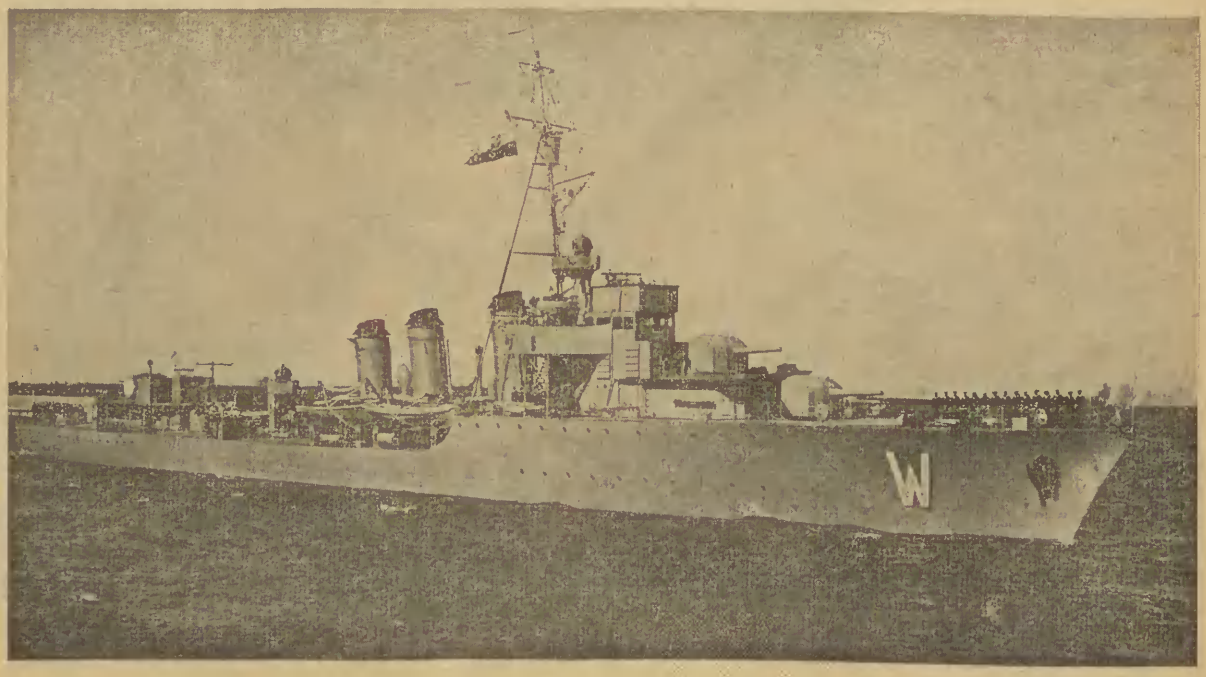
* * *

Gdy zbliża się okres matury, niejeden młody druch zastanawia się nad wyborem zawodu. Wyborowi temu staje zwykle na przeszkodzie rozumowanie następujące: „Cóż osiągnę, skoro już tylu innych boryka się z trudnościami w tej właśnie dziedzinie? Czyż nie posiadamy nadmiaru lekarzy, adwokatów, inżynierów?"...

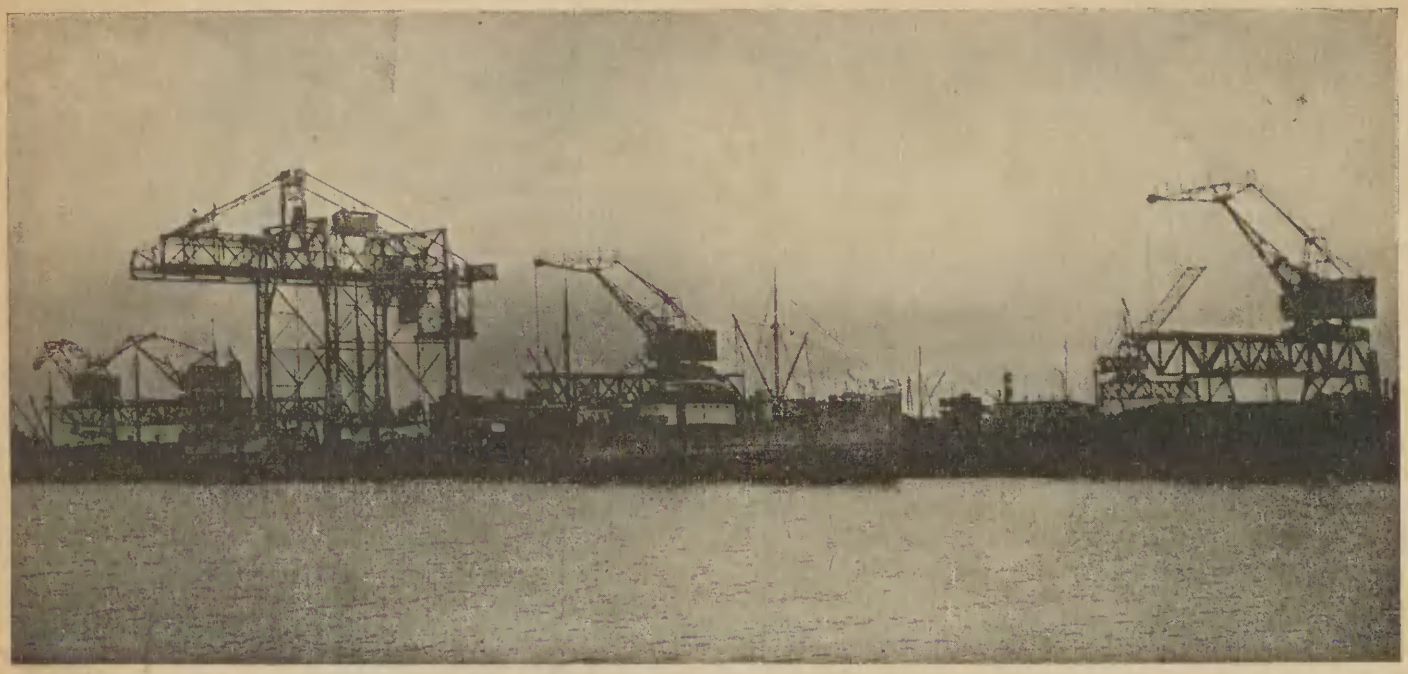
I tu, chłopiec o bystrzejszym umyśle, odrazu utrafi w sedno: Pocóż pchać się tam gdzie tłok i tak za duży? Czy nie lepiej sprobować dziedzin w Polsce nowych, przed którymi niektórzy czują jeszcze lęk przesadny, a inni ignorują aż po ich istnienie? Czy nie lepiej zostać marynarzem, mając przed sobą otwarte, szerokie horyzonty, możność szybkiego awansu, własny dom na wodzie i warunki, wymagające wprawdzie usilnej i obowiązkowej pracy, ale też i materialnie nie najgorsze... Więc chyba lepiej wstąpić do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej, niż czekać długo na możliwość w innych dziedzinach.

Oczywiście chęć nie starczy nigdy za uczynek. Zawód marynarski to raczej powołanie. Kto powołania tego nie czuje, komu obcy jest „zew morza", komu nie uśmiecha się karność i ofiarna praca dla dobra kraju, ten niech się lepiej powstrzyma. Awanturników i wybujałych „indywidualistów" marynarka wojenna nie potrzebuje. Kto jednak czuje w sobie zapał, zamiłowanie i szczerą chęć pracy w w służbie Polsce na morzu — ten niech zapuka śmiało do bram Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu... Nie pożałuje tego.

Służba Ojczyźnie jest obowiązkiem każdego Polaka;—służba w marynarce wojennej jest jednym z najbardziej zaszczytnych obowiązków.



Kontrtorpedowiec „Wicher"



Sylwetka portu w Gdyni

B. Krzywiec

Rewia floty

Kto widział w dniu 11 lipca r. b. w Gdyni rewię floty przed Panem Prezydentem Rzeczypospolitej, a następnie obserwował gremialne zwiedzanie okrętów ocumowanych w basenie Prezydenta, ten mógł nabrać słusznej dumy z osiągniętych dotychczas wyników pracy Polski na morzu. „Mały Tulon" — oto charakterystyczne określenie, które nadał Gdyni w tym dniu jeden z gości zagranicznych.

Rzeczywiście: 3 nasze kontrtorpedowce, stojące na czele z ORP „Grom" przy nadbrzeżach oraz 4 trawlery, mające opinię bardzo udanych jednostek (wytwór krajowego budownictwa okrętowego) prezentowały się doskonale. To też były tłumnie zwiedzane i podziwiane. A przecież to nie cała nasza flota wojenna!

Wieczorem okręty zostały pięknie iluminowane. Ze wzgórz otaczających Gdynię strzelały smugi reflektorów. Do basenu wpłynął korowód bajecznie dekorowanych łodzi. Były galery rzymskie, korab Kolumba, wyspy koralowe z dzikusami. ORP „Grom" zaprezentował basztę działową, strzelającą ognistymi rakietami o silnej detonacji. Najbardziej jednak udanym w wykonaniu był smok z rozwartą paszczą, ziejącymi ślepiami, tryskający wodą z nozdrzy. Załoga ORP „Wicher" wykonała smoka z wielkim artyzmem. W smugach deszczu i najaśnic reflektorów z kontrtorpedowców, korowód ten sprawił bajkowe wrażenie.

Tak oto zakończone zostało święto morza w Gdyni. Lecz nie został zakończony nasz wysiłek w budowie zbrojnego ramienia Rzeczypospolitej na morzu.

Niedługo już powitamy ORP „Błyskawicę" i ORP „Gryf". W roku przyszłym nasze nowe wspaniałe łodzie podwodne „Sęp" i „Orzeł" wstąpią w linię.

A potem będziemy witali ścigacze torpedowe, które budujemy zgodnym wysiłkiem ofiarności społecznej.

I jakżeż ma się nie radować serce polskie na widok coraz to nowych jednostek!

„Chcemy silnej floty wojennej"!

A więc budujmy ją. Składajmy ofiary na FOM, szerzmy światopogląd morski wśród swoich i hartujmy swe dusze i serca w ożywczych powiewach wiatru od morza!

Stan zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej

Dnia 10 listopada stan zbiórki wynosił zł. 5.975.104.44. Z sumy tej zł. 3.615.000.— wypłacono już na budowę łodzi podwodnej.

Gen. M. Zaruski

MÓJ OKRĘT

Pływałem na jednym żaglowym okręcie z marynarzem, którego koledzy nazywali Czortem. Czort — to znaczy diabeł.

Chłop, jak piec na Zamku Królewskim na Wawelu, ręce jak dwie łopaty do szuflowania zboża, no i odpowiednia gęba. O tej gębie marynarze mówili, że w trzy dni nie zdążyłoby się jej osmarować błotem, a oczki jak dwa szklane paciorki, kupione w odpustowym straganie. Jednym słowem — gęba pokraczna i odpowiedni do niej język, jeżeli tym mianem można było nazwać jęzor Czorta.

Niechlujny był bez zastrzeżeń; nie było przekleństwa bardziej wyrafinowanego, którego by ten chłop z zapadłej wioski Czuwaszów nie użył w rozmowie bez żadnej istotnej potrzeby— ot tak, z amatorstwa; nie było opowieści ani dowcipu, nie okraszonego odpowiednią improwizacją tego Czuwasza.

Marynarze — chłopy ciemne i wyrosłe w prymitywach ludzkiego bytowania, sami nie umiejący używać mowy bez szpetnych wymyślań — słuchając Czorta, spluwali i ocierali gęby rękawami:

„No i prawdziwy czort, bodaj cię pokręciło w barani róg na siedem skrętów. Gada, jakby „durtrawy" się najadł".

Był to bez wątpienia umysł twórczy — poeta,—zdławiony przez kulturę Czuwaszów. Świętości nie znał żadnych.

Zdarzyło się jednak raz, że w ciężkich dla okrętu chwilach koło Wyspy Wielkiej Jeleniej (Reniferowej) jeden z najmniej rozgarniętych marynarzy zaczął złorzeczyć naszemu okrętowi, że stary jest i ma zbutwiałe deski na rufie, a żagle dolne jak tatarskie spodnie, całe w fałdach i łatach, w dodatku jeszcze rozdarte w tartaku na Sołombali.

Czort siedział i słuchał cierpliwie, tylko małe oczki jego biegały niespokojnie, a gdy Aleksy skończył, zwrócił się do niego.

„Ty, pniaku z brzozowego lasu koło wsi Głupiej, z której pochodzisz, szczeniaku ślepy od urodzenia aż do dnia dzisiejszego, w którym bełtamy się oto koło Wielkiej Jeleniej, ty kałdunie z nogami, ale bez głowy, czy ty rozumiesz to, co powiedziałeś?"

To był wstęp do improwizacji, która potem nastąpiła. Improwizacji, że tak powiem, natchnionej, soczystej, pełnej szczerego uczucia i oburzenia na śmiałka, który odważył się urągać okrętowi, na którym Czort pływa — jego okrętowi. Improwizacji, w której trakcie wszyscy przodkowie i cała rodzina Aleksego została rozstawiona po kątach, jak figury na szachownicy. A w jednym jej kącie siedział Aleksy skulony z uczuciem, że ma w gębie sęczek brzozowy zamiast języka. Nie próbował nawet się bronić. Taka jest siła ludzkiego słowa, umiejętnie użytego.

Czort w grzmiącym przemówieniu udowodnił mu, jak na dłoni, że trzeba być jeżeli nie fińskim Czuchońcem (też plemię w rodzaju Czuwaszów), to przynajmniej krową, karmioną odpadkami treski (dorszów), ażeby „psioczyć" na swój okręt.

— Bodaj cię matka w pomyjach była utopiła, zanim zacząłeś na czworakach łazić — zakończył.

Wspomniałem o tym zajściu dlatego, ażeby uchylić trochę zasłonę, kryjącą duszę marynarza. Bo dusza to inna, kształtowana w sposób zupełnie odmienny. Mam na myśli prawdziwych marynarzy, marynarzy żaglowych okrętów, z których pochodził bosman Potyrała. Ten mówił do marynarzy statków parowych:

Ech wy, plemię z okrętów parowych,
Tramwajarze od wodnych tramwajów!
Nie wam słuchać o drogach sztormowych...

— — — — — — — — — — — — — —

Pierwszym czynnikiem, działającym tu stale, niemal bez przerwy, jest odosobnienie od „wielkiego" świata ze wszystkimi jego troskami i nadziejami, zabiegami i walką, polegającą na rozpychaniu się łokciami wśród ciżby nie przebierającej w środkach. Świat marynarza to jego okręt, a towarzystwo — przygodnie zebrana załoga, ludzie tego samego pokroju. To jest nie świat, lecz światek. W tym światku życie jego upływa.

Drugi czynnik — to niebezpieczeństwo, towarzyszące okrętowi w jego drodze przez morza. Wystarczy, ażeby pękł łańcuch od steru, ażeby oficer wachtowy zagapił się, za późno wywołał załogę do żagli, by światek marynarza został zagrożony w swoim istnieniu (przykład „Niobe"). Zrozumiałą przeto jest rzeczą, że psychika człowieka, którego życie upływa w tych warunkach, musi nabrać cech zupełnie odmiennych od psychiki człowieka lądowego.

„Advocatus diabolicus" mógłby tutaj podszepnąć myśl, że ludzie, skupieni w jakimś małym warsztaciku przemysłowym, albo pracujący od lat w jednym biurze, mogliby z czasem nabrać cech, właściwych marynarzom. Byłoby to błędne rozumowanie: za bramą czeka na nich świat wielki z jego diabelskim młynem, ścierającym ziarna na mąkę; w domu — odpoczynek i sen spokojny do jutra. Przytem praca, nie wymagająca od człowieka w pewnych chwilach natężenia do ostatnich granic sił swoich.

Marynarz zaś, nie kwapiący się do roboty (robota nie zając nie ucieknie), gdy piękna pogoda lekko statkiem kołysze, wie, że każdej chwili może być powołany do pracy pod hasłem: „być albo nie być". I wtedy nie trzeba

go zachęcać do pracy: sam z własnej inicjatywy pracuje za dwóch i jest równocześnie w trzech miejscach. Robotnik z warsztatu tego nie zna. Warsztat dla niego jest lokalem lepiej lub gorzej urządzonym, a w razie np. pożaru, będzie zastąpiony innym, prawdopodobnie lepszym.

Okręt dla marynarza nie jest takim lokalem — miejscem jego pracy i zamieszkania. Okręt—to jego towarzysz doli i niedoli, to żywy twór, biorący wraz z nim udział w jego troskach, nadziejach niebezpieczeństwach i pracach przy sterze i żaglach. Okręt rozumie człowieka, a człowiek — okręt. Kiedy przy manewrze „zwrotu przez sztag" okręt przed samą linią wiatru zatrzymuje się, jak gdyby namyślał się: pójść ludziom na rękę — obrócić się, czy nie obrócić się, oczy wszystkich marynarzy zwrócone są na dziób jego, a dusze ześrodkowane w błagalnej prośbie: no, jeszcze trochę, obróć się, miły druhu, nie namyślaj się! A gdy bugszpryt przejdzie przez linię wiatru, marynarze z dumą spoglądają jeden na drugiego, mówiąc oczami: wiedziałem, że się obróci, to nasz okręt, on nie zmarnuje naszej pracy przy linach! Robotnik warsztatu tego uczucia nie ma.

„Poleszuk" wyrusza w drogę

Z czasem personifikacja okrętu dochodzi do tego stanu, że okręt zaczyna widzieć, słyszeć, czuć i żyć jednym życiem z marynarzami: złamana deska jego boli, boli i marynarzy. Zastąpienie jej nową sprawia radość nie tylko marynarzom, lecz również okrętowi: no, teraz jest znowu zdrowy jak koń, deska się zrośnie— myślą, uśmiechając się w duchu. Do takiej roboty nie trzeba ich zapędzać — sami idą.

Uosobieniem każdego okrętu żaglowego jest „duszek", dobry duch opiekuńczy, na Bałtyku „klabauterman", mający zwykle siedzibę swoją na marsie lub salingu (platformy w górnej części masztu). Stamtąd obserwuje on cały statek, w trudnych chwilach pomaga marynarzom, ostrzega przed niebezpieczeństwem, gdy trzeba — budzi śpiących i zmusza ich do wyjścia na pokład, niekiedy nawet głosem przemawia — szczególnie do pijanych, którzy wówczas momentalnie trzeźwieją. Znana jest historia, jak pewien bosman estońskiego okrętu podsłuchał rozmowę dwóch klabautermanów — swego i sąsiedniego okrętu. Swój duszek skarżył się koledze, że nie ma już sił podtrzymywać maszt przedni, który jest u dołu zbutwiały i niedługo runie, a kapitan nie troszczy się o maszty. Przerażony bosman od razu oprzytomniał (był trochę zalany) i pobiegł do kapitana. Zbadali maszt — prawda: spróchniały zupełnie. Kapitan dał nowy maszt i było dobrze.

Marynarza mocno wiąże z okrętem świadomość tego, że życie jego zespolone jest z życiem domu pływającego, w którym on mieszka. Jeżeli dom tonie, tonie i marynarz. Stąd wniosek bezpośredni: tego domu, chwiejącego się na falach, trzeba bronić za wszelką cenę. Bro-

Władysław Wędziński

„Zawiszą" przez Kalmar Sund

Dnia 21 czerwca b. r. po kilkudniowym postoju w pięknym mieście Visby na wyspie Gotland wychodzimy w morze, by przez Kalmar Sund udać się w drogę powrotną do Gdyni. Wspaniała pogoda, aczkolwiek z małym tylko wiatrem, jaka towarzyszyła nam przez kilka dni od samego wyjazdu z Gdyni, dopisuje nadal. Zegnani przez nowych znajomych, a zwłaszcza przez liczne Szwedki, opuszczamy z żalem to miłe miasto ruin, z pragnieniem ponownego zawitania na Gotland. Wraz z oddalaniem się od brzegu, żeglarze ponownie przyzwyczajają się do pracy pokładowej, o której nieco zapomnieli w miłym towarzystwie pięknych Szwedek w Visby.

Po północy wita nas przyjaznym mruganiem światełko latarni na północnym cyplu Öland. Wkrótce rozpoczniemy wartościowy odcinek podróży żeglarskiej wśród szker Sundu — podróży, która pozwoli zapoznać się ze skałami, wiechami i latarniami w wąskich przejściach, oraz z trudnością lawirowania wśród szker szwedzkich. Od świtu idziemy już wśród skalistych wysepek, mając o kilka mil po prawej burcie kontynent szwedzki, a po lewej Olandję.

Wiatr wzmaga się i, jak to zwykle bywa, dmie od dziobu, utrudniając i tak ciężką żeglugę. Mamy zato możność podziwiania licznych szkunerków żaglowych, idących pod pełnymi żaglami naprzeciw nas, i ożywioną żeglugę kabotażową małych parowców, uwijających się wśród wysepek. Co kilkanaście minut „oko" melduje wspaniałą wieżę żagli; to ożywione wiatrem, korzystając z dobrych warunków, szkunery spieszą do swych portów przeznaczenia. Około południa spotykamy piękny jol szwedzki, idący na turystykę wśród szker, a może na wyprawę do krajów nadbałtyckich, by wykorzystać piękną pogodę i tak krótkie w krajach skandynawskich lato.

Coraz bardziej zaczynamy odczuwać ciężkie warunki wietrzne: lawirowanie wśród najeżonej skałami i wiechami cieśniny daje załodze dobrą szko-

---

niąc okrętu, marynarz broni siebie. Pojęcia: „ja" i „on" zacierają się, okręt zaczyna żyć moim życiem, a ja — życiem okrętu. Obrazić okręt, to znaczy mnie obrazić.

Z dziobu doleciał przeciągły okrzyk żeglarza stojącego „na oku":

— Świa-a-tła po-o-zycyjne w porządku!

Ciemna noc nakryła bezkresy Morza Północnego aksamitnym kloszem pustej przestrzeni, przez którą przebijały się z trudem migotliwe błyski niezliczonych światów. Słychać — zda się — było, jak promienie ich szeleściały w powietrzu, napełniając ciszę oczekiwaniem spełnienia jakiejś tajemnicy.

Między gwiazdami przebiegały wielkim łukiem wierzchołki masztów „Zawiszy Czarnego". Za każdym razem, gdy nachylone żagle jego wracały do położenia pionowego, chór lin masztowych zgodnym akordem odpowiadał na pieśń nocy, płynącą na promieniach gwiazd z ciemnych przestworzy. Ławice śledzi jak nieuchwytne mgiełki tu i tam przesuwały się po powierzchni morza. Między nimi „Zawisza Czarny" płynął jak duch ku swoim przeznaczeniom.

Z nim i ja dążyłem do tych samych przeznaczeń.

Tak, „Zawisza Czarny" jest moim okrętem.

Jeden z rozdziałów książki Gen. M. Zaruskiego p. n. „Z Harcerzami na „Zawiszy Czarnym".

łę, a oficerowi nawigacyjnemu przysparza wiele kłopotów w sprawdzaniu wiech, boi, głębokości. Przed wieczorem prędkość posuwania się w kierunku Kalmaru staje się tak nikłą, że musimy rzucić kotwicę i poczekać na zmianę kierunku wiatru lub jego osłabnięcie. Zbliżamy się ku brzegom Ölandii, by tam znaleźć schronienie przed falami i rzucamy kotwicę niedaleko miasteczka Bornholm, obok którego na wysokiej górze wznoszą się potężne ruiny zamku.

Przez szereg wieków zapewne te mury spoglądały na groźne zmagania się fregat z falami i wichrami, a może pamiętają jak żaglowce Zygmunta III Wazy, pod rozpostartą banderą polską, zbliżały się do Kalmaru. I znów po kilku wiekach dziwią się pewno, że bandera polska łopocze na wietrze przy zachodzącym słońcu i podobnie jak wówczas jest zawieszoną na gaflu żaglowca. Tylko cele, którym to-

I znowu minął przyjemny dzień na lądzie szwedzkim. Dnia 24 czerwca o godzinie czwartej rano zostajemy wywołani na pokład — sprawdzanie listy załogi — „wszyscy do cum", „cumy rzuć" i znowu praca żeglarska—wachty morskie. Kalmar niknie nam z oczu, a my wciąż płyniemy wśród wysepek, kierując się wytycznym szlakiem żeglownym, na którym ruch nie słabnie ani na chwilę: to statki z drzewem płyną na południe, to znowu z polskim węglem na północ do Szwecji. Sund Kalmarski stale się rozszerza; aż wreszcie po śniadaniu jesteśmy na trawersie statku latarniowego Utgrund, by w kilka chwil potem, skręcić na południe i kursem na Rozewie dążyć do Ojczyzny.

Najbardziej wartościowy odcinek podróży tego rejsu był zakończony. Minęliśmy mielizny, skały i wyspy, gdzie każdy fałszywy krok gro-

Meteorologia

warzyszyła bandera, zmieniły się; dawniej szły żaglowce najeżone armatami, a dziś „Zawisza Czarny", z załogą złożoną z wojskowych, idzie z przyjacielską wizytą do kraju połączonego licznymi węzłami przyjaźni z Polską. Jesteśmy dumni, że możemy w tej postaci reprezentować barwy polskie w tym miłym skandynawskim kraju.

Nazajutrz o świcie budzi nas ruch na pokładzie; to wachta służbowa spełnia ochoczo miły uchu żeglarza rozkaz „kotwicę rwij". Zbliżamy się do Kalmaru zręcznie mijając liczne statki w tej najwęższej i najbardziej ruchliwej części cieśniny. Wśród rozsianych skał przeprowadza nas pilot i ustawia w basenie portu kalmarskiego, gdzie mamy spędzić około dwudziestu godzin przed wyruszeniem w podróż powrotną wprost do Gdyni. Czas spędzamy na zwiedzaniu miasta z pięknym zamkiem, położonym w malowniczym parku, na podzi-

wianiu wysokiej kultury Szwedów i pisaniu nieodłącznych kart do domu i znajomych w Polsce. ził katastrofą, gdzie trzeba było uważać na najmniejszy znak, gdzie niepokaźna zdawałaby się wiecha wskazuje jedyne przejście wśród skał. W nocy liczne światła barwne mrugały do nas jakby zachęcając wbrew swemu przeznaczeniu do wjechania na mieliznę. Jednak wprawne oko naszego kapitana i oficera nawigacyjnego zawsze odróżniało sektor wskazujący drogę od zwodniczego mrugania świateł na mieliznach. Podróż ta, aczkolwiek nużąca załogę przy częstych zmianach halsów, męcząca „oko" pilnym wypatrywaniem świateł, była jednak doskonałą szkołą dla młodych adeptów sztuki żeglarskiej.

Wychodziliśmy znów na otwarte wody Bałtyku, by, przeciąwszy go kursem na południe, zakończyć pierwszy tegoroczny rejs „Zawiszy Czarnego".

Janina Bartkiewicz

„Grażyna" na wodach Bałtyku

Dziennik Podróży

Poniżej podajemy opis paru dni w pierwszej podróży za granicę „Grażyny", jachtu harcerek. W czasie tej podróży odbył się instruktorski kurs morski.

5 sierpnia. Pierwszy dzień upłynął pod znakiem szczotki i szarego mydła. Wyszorowano i wytrzepano wszystkie materace oraz wymyto całe wnętrze jachtu.

6 sierpnia. W drugim dniu doprowadzamy pokład do „lśniącej białości" co kosztowało 6 godzin pracy. Wieczorem uruchomiamy po raz pierwszy prymus; herbatka ugotowana na nim bardzo smakowała.

7 sierpnia. „Grażyna" mniej więcej w porządku. Teraz kolej na żagle. „Srogi" kapitan robi generalny przegląd żagli. Fok i kliwer wymagają dużo reperacji, to też załoga jest przy szyciu zajęta prawie cały dzień. Aprowizujemy się na wyjazd do Jastarni.

8 sierpnia. Godz. 7-ma — pobudka; po śniadaniu szybkie przygotowanie do wyjazdu.

Natychmiast po przybyciu kapitan rozdziela stanowiska manewrowe bączkiem holuje się „Grażyna" ze stoczni i krótko przed falochronem stawiamy żagle, biorąc kurs na Jastarnię.

Wprawne oko kapitana dojrzało dziury w grocie, komenda: „grot w dół" — „trajel staw" — a załoga do igieł szyjąc łaty, obszywając lik. Zapewne przejeżdżające statki dziwowały się, że nasz jacht przy tak pięknej pogodzie płynie ze sztormowymi żaglami.

W Jastarni załatwiono różne sprawy, między innymi pożyczono książki, pertraktowano o wypożyczenie bąka — późnym wieczorem wyruszono w drogę powrotną.

Przed Kaszycą statek pasażerski omal nie najechał na nas, zmieniając w ostatniej chwili kurs. Zaledwie 2 m. dzieliło naszą burtę od niego przy wymijaniu w ostrym tempie.

Do Gdyni dobijaliśmy w gęstej mgle z trudnością dostrzegając światła wejściowe i kierując się odgłosem syren i dzwonów; „Grażyna" dawała o sobie znać również trąbką samochodową w porównaniu z innymi bardzo anemicznie.

11 sierpnia. Z pieśnią „Pod Twą Obronę" wyjeżdżamy na wymarzoną wyprawę.

12 sierpnia. Wiatr mamy przeciwny — musimy lawirować. Stale jeszcze widzimy brzegi polskie. Fala jest zasadniczo średnia, jednak złośliwa dla przyszłych wilków morskich. Miny niektórych niewyraźne, lecz nadrabiamy humorem. Przy nawigacji posługujemy się już kompasem; wyrzucono za burtę log.

Godzina 23—mamy na trawersie pierwszą latarnię obcą Stilo.

Z przejęciem słuchamy rad i wskazówek kapitana, aby jak najlepiej pełnić służbę na wachcie.

Messa nie ma powodzenia — wszystkie z niej uciekają na świeże powietrze — spać to jeszcze można, ale przebywanie w niej!..

Pierwszy dzień zmęczył nas dość.

13 sierpnia. Wiatr od samego rana zaczyna puchnąć, koło południa ucicha zupełnie. Mamy zasłużony odpoczynek. Wygrzewamy się na słońcu. Cisza sprzyja kąpieli za bączkiem — po której apetyty są wspaniałe. Mijamy latarnię w Stolpie.

14 sierpnia. Rano III wachta melduje „ląd". To Bornholm. Zbliżamy się do niego w szybkim tempie, gnani coraz silniejszym wiatrem. Przepływamy wzdłuż Bornholmu z prawej burty, pelengując latarnie i szukając wiechy, której załoga choć od patrzenia mało oczy nie wyszły na wierzch, nie dostrzegła a znalazł ją kapitan.

Wiatr stale się wzmaga—fale rosną—płynąc jednak fordewindem nie dostrzegamy tak szybko, że wiatr przybiera charakter sztormowego. Czujne oko kapitana spostrzega fale goniące nas i mające ochotę wlecieć nam na rufę. Padają szybkie komendy — „kurs bajdewind"—„trejsle przygotować i stawiać". Mamy sztorm. Niedaleko nas dostrzegamy inny jacht

walczący ze sztormem; olbrzymie fale podchodzą pod „Grażynę" która niemiłosiernie kiwa się z boku na bok. Kapitan skacze po pokładzie jak wiewiórka — ciągle coś kombinując i z uśmiechem zapewnia, że wszystko dobrze. Ten uśmiech wśród huku fal, grzmotów i piorunów wzbudza 100% zaufanie — załoga jest przekonana.

Spotykamy flotyllę rybacką zdążającą do Stolpmünde; piękny i niezapomniany widok. Zachwycamy się morzem o każdej porze dnia. W tym... trach, zrywa się lina—cuma rufowa pęka i bączek jest za burtą. Kapitan cięciem noża ucina cumę dziobową i bączek, pokazawszy nam kil, ginie w rozhukanych falach. Noc upływa spokojnie.

16 sierpnia. Tego, co nam przyniósł poniedziałek, nie spodziewaliśmy się. Byłyśmy prawie pewne, że sztorm się uspokoił, a tymczasem on chciał zaimponować falą — taką jakiej dotąd nie widziałyśmy.

Wał wodny 6 — 8 m. wysoki wyrastający przed dziobem a po nim głęboka przepaść — robi wrażenie. Mając służbę na oku dobrze trzeba się trzymać, aby nie spaść z tej pływającej huśtawki.

Wrażenie po tym dniu zostaje niezatarte. Powoli zbliżamy się do Sundu—co potwierdzają ukazujące się na horyzoncie statki. Znowu przez parę chwil widzimy jakiś jacht—może sąsiad z przed dwu dni lecz giniemy sobie z oczu zakryci przez fale.

Sterowanie wymaga wielkiej uwagi — trzeba umieć falę brać miękko aby nie być do niej równolegle a wdrapać się na nią i łagodnie spłynąć.

Pierwsza wachta melduje ląd bardzo odległy — znak że zbliżamy się do Sundu.

18 sierpnia. Jesteśmy w Kopenhadze!

Układamy program dnia — do trzeciej indywidualne zwiedzanie. Kapitan i I i II oficerowie składają wizytę w Poselstwie R. P. i jachtom polskim będącym w porcie.

Sekretarz Poselstwa R. P. przyjmuje nas bardzo serdecznie, wypytując o szczegóły wyprawy i udzielając ze swej strony rad i wskazówek. Z Poselstwa wysłano do Polskiego Radia następującą depeszę:

„Załoga jachtu „Grażyna" donosi, że dnia 17 przybyła szczęśliwie do Kopenhagi. Na pokładzie wszyscy zdrowi. Jacht wyrusza 20-go w dalszą podróż do Malmö i Rönne".

Następnie przyjmował nas p. konsul Zediger ofiarowując nam przewodniki handlowe w języku polskim po Kopenhadze pisemka „Polacy w Danii". Oczekiwano nas już w niedzielę. Miałyśmy uczestniczyć w nabożeństwie polskim i zebraniu Związku Polaków, na którym pewien harcmistrz ze Śląska miał referat o harcerstwie.

Konsulat nawiązał kontakt z miejscową drużyną skautek, które na zawiadomienie telefoniczne natychmiast przybyły do konsulatu, i od tej chwili wiernie nam towarzyszyły.

Grupa naszych harcerek spotkała w mieście skautki amerykańskie, które wróciły właśnie z Dworku Cisowego. Zobaczywszy nasze szare mundury — szalały z radości a nie mogąc się „wygadać" — wykrzykiwały nauczone słowa „Czuwaj" — „Bucze" — „Dworek Cisowy" — „Oleńka Małkowska".

Inna grupa spotkała Polaków — pasażerów „Batorego". Ogromnie to miło w obcym kraju spotkać kogoś swojego.

Wieczorem gościmy na pokładzie p. Dr. Friedricha z żoną, z którymi ustaliłyśmy program naszego pobytu. We czwartek jedziemy do okolicznych zamków — wieczorem do Dunek na obiad. W piątek zwiedzamy Kopenhagę a popołudniu u nas przyjęcie.

21 sierpnia. O godz. 9-tej opuszczamy gościnną Kopenhagę.

23 sierpnia. Mamy kurs na Rönne; koło południa zbliżamy się do portu.

Zaledwie zamocowałyśmy cumy — słyszymy polskie „serdecznie witamy"; oto Polak p. Karpinka, zawiadomiony o naszym przyjeździe przez konsulat — przyjechał na rowerze z oddalonego o paręnaście kilometrów gospodarstwa.

Na zaproszenie p. Karpinki bierzemy taksówkę i jedziemy do jego gospodarstwa. Jedziemy wspaniałą asfaltową drogą, która kręci się, wznosi i opada. Napotykamy osiedle wzorowo zagospodarowane i przy każdym domku starannie wypielęgnowane ogródki — domy, budynki gospodarcze, płoty pomalowane — jakby

Mieczysław Żak

Obóz stały i wędrowny 39 H.D.Ż. nad Wigrami

Na tegoroczną akcję obozową naszej drużyny składały się: 2 wodne wędrówki zagraniczne i krajowy obóz stały, zakończony spływem. Mnie, jako drużynowemu, przypadło w udziale prowadzenie obozu krajowego dla najmłodszych. Obozu tego obawiałem się trochę dlatego, że jak w żadnym roku, z powodu wypraw zagranicznych, było duże zapotrzebowanie na starszych naszych członków, a co zatem idzie obsadę „władzy" będą musieli pełnić młodsi. Obawy moje okazały się niesłuszne. Nasi najmłodsi tak na obozie stałym, jak też i wędrownym spisali się doskonale

Program obozu przewidywał 2 tygodniowy pobyt nad Wigrami, skąd 20 osób na 10 kajakach powróci do Warszawy. Dwa tygodnie obozowe poświęcone na pracę harcerską (przygotowanie się na stopnie młodzika i wywiadowcy) jak też i wodną, minęły nam bardzo szybko i nadzwyczaj przyjemnie.

W celu zachęcenia chłopców do pracy prowadzona była punktacja o miano najlepszego zastępu obozu. Pod uwagę brane było: 1) ogólne zachowanie się zastępu, 2) prace obozowe wykonane dla całego obozu i zastępu, 3) ogniska. Punktacja okazała się celowa.

Urządzenie obozu wraz ze wszystkimi ozdobami i budową pomostu zajęły nam 3 dni. Każda zbiórka była „alarmem", ponieważ spóźnienie zmniejszało punkty, na każdym ognisku były nowe „numery" kawałów. Na wyszkolenie wodne poświęcaliśmy od 4 do 5 godz. Codziennie o godz. 8.30 wyjeżdżaliśmy na Wigry, gdzie po za normalną jazdą, wykonywaliśmy ćwiczenia akrobatyczne. Niektóre z nich (stanięcie na końcu rufy kajaka i zataczanie kół) chłopcy opanowali doskonale. Dwa alarmy nocne pozostaną w pamięci wszystkich. Na zakończenie obozu odbyły się zawody kajakowe i pływackie, lekkoatletyczne i w grze w siatkówkę.

Tradycyjny dla naszej drużyny wielki szlak wodny (każdy członek drużyny obowiązany jest go przebyć) ma za zadanie poza wyrobieniem fizycznym, umożliwienie wzajemnego poznania się w ciężkich trudach obozu wędrownego. W spływie wodnym wzięło udział 6 druhen i 14 druhów (na starym obozie było 6 druhen i 25 druhów).

Jak zwykle w takich wypadkach wyjazd nastąpił w doskonałych humorach i z radością stwierdzam, że humor ten trwał do końca obozu. Nawet deszcze, które nas złapały pod Łomżą i Zegrzem nie mogły go popsuć. Obóz spełnił swoje zadanie. Wszyscy przeszli chrzest wodny z wynikami bardzo dobrymi. Cztery kilometry jazdy na Czarnej Hańczy pokrytej (dosłownie) tratwami dała wszystkim doskonałą szkołę. Co 25 m. musieliśmy przenosić kajaki przez tratwy. Czasami stojąc po szyję w wodzie odpychaliśmy tratwy umożliwiając w ten sposób przejazd kajakami. Wszyscy wykazali nadzwyczajne zgranie, opanowanie, zrozumienie jazdy zespołowej. Inna sprawa, że tratwami temi stojącemi już od 3 miesięcy powinny zainteresować się odpowiednie władze. Nie można dopuścić, ażeby jedna z najładniejszych rzek jaką jest Czarna Hańcza, była zamknięta dla turystyki.

Kanał Augustowski, Biebrza, Narew, Wisła, minęły nam bardzo szybko. Wszystkim w pamięci pozostanie etap z Jesionowa do Brzostowa. Był to najcięższy i najdłuższy etap.

Osobne miejsce należy się druhnom. Było ich 6, tworząc na obozie normalny zastęp niczym nie różniący się od innych. Urządzenie obozu łącznie z druchnami było pewnym eksperymentem — eksperymentem, który się udał. Na spływie trzymały się bardzo dzielnie. Poznały trudy i przyjemności jakie daje obcowanie z wodą.

Obóz udał się całkowicie. Wszyscy wrócili zdrowi, zadowoleni, z nową energią do pracy.

---

wyszły dopiero z pod pędzla. P. Karpinka ma małe, lecz wzorowe gospodarstwo na którym pracuje sam z żoną — równie jak on miłą i gościnną. Przyjmują nas b. serdecznie. Musimy śpiewać i opowiadać o Polsce, oni z kolei opowiadają o warunkach pracy. Polaków na Bonholmie jest nie wielu— skupieni są w Związku Polaków w Danii. Największą ich bolączką jest to, że nie mają polskiego księdza. Późnym wieczorem opuszczamy gościnny dom rodaków.

25 sierpnia. To ostatni dzień naszej podróży. O zachodzie słońca mamy na trawersie Rozewie jeszcze jeden zwrot i mijamy cypel— posuwając się wzdłuż Helu. Nie mamy ochoty wchodzić pod pokład — a śpiewamy — napawamy się pięknem polskich brzegów i morza — już naszego.

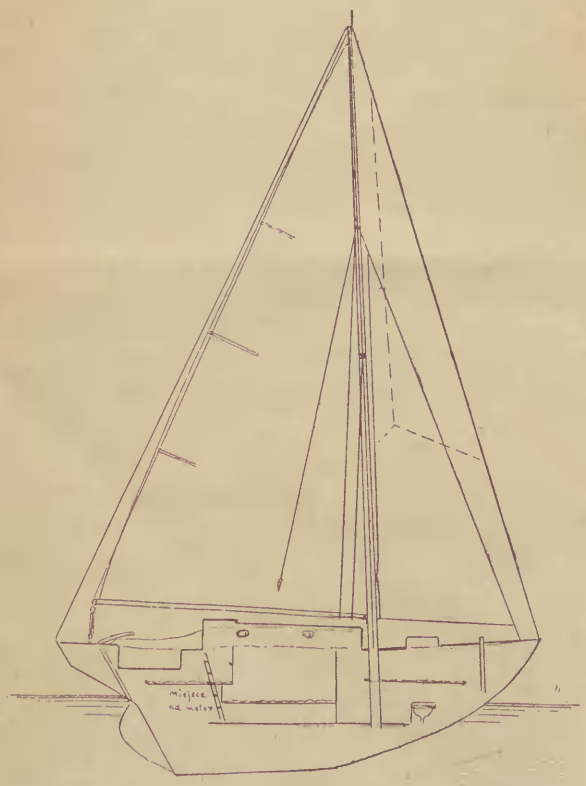
26 sierpnia. Zbliżamy się powoli do Gdyni zasnutej w gęstą mgłę. O godz. 6-ej rano— cicho, niepostrzeżenie stajemy przy boi. Oto koniec pięknych, niezapomnianych, choć czasem ciężkich chwil życia żeglarskiego na pokładzie kochanej „Grażyny".

Z. Pankiewicz

Nowy jacht morski

W dniu 25 października r. b. został spuszczony w Gdyni na wodę mały turystyczny jacht morski.

Jacht ten wybudowany kosztem Związku Wojskowych Klubów Sportowych jest dziełem intensywnej pracy Działu Morskiego K. H. D. Ż. Czytelnicy pamiętają zapewne, że,



rys. 2

jako jeden z podstawowych warunków planowej i racjonalnej akcji szkoleniowej na morzu, wysunięta była konieczność ustalenia właściwej na nasze warunki konstrukcji małego niedrogiego jachtu turystycznego, który służyłby tak do szkolenia przybrzeżnego jak i na pełnym morzu.

Wojskowe Kluby Sportowe w porozumieniu z K. H. D. Ż. zaryzykowały poważną sumę na dokonanie eksperymentu i dzięki temu, tak ważny problem dla całego żeglarstwa polskiego wprowadzony został na drogę właściwą.

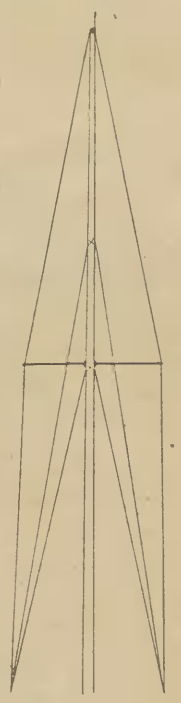
Jacht został skonstruowany i wybudowany w Stoczni Yachtowej w Gdyni (S. Y. G.) całkowicie z materiałów krajowych.

Mając możność obserwowania budowy tego jachtu od początku i po odbyciu na nim próbnej przejażdżki, postaram się poinformować czytelników jakie spostrzeżenia i wrażenia osobiste pozwalają mi na pochlebną opinię o tej jednostce.

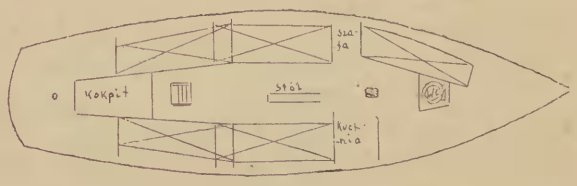
1. Wygląd zewnętrzny: Stosunkowo wysokie burty przy dość pełnych kształtach robią wrażenie solidności budowy i wygody wnętrza. Ładna linia dziobu i rufy jak i cała sylwetka estetyczna i nowoczesna sprawiają miłe dla oka wrażenie.

2. Kadłub: największa długość 9.60 m., szerokość 2.72 m., zagłębienie 1.53 m. Na dębowym szkielecie poszycie z sosny 25 mm. grubości, pokład również sosnowy 35 mm. grubości. Wykończenie stolarskie jesionowe. Nadbudówka o 2 nieotwieranych iluminatorach z każdej strony bez skajlajtu. Luk wejściowy na dziobie. Kokpit obszerny i wygodny. W konstrukcji przewidziano ustawienie motoru, wszystkie okucia żelazne cynkowane, zaś nity miedziane. Balast zewnętrzny 2000 kg. zaś wewnętrzny ruchomy 600 kg. obydwa żeliwne. Wyporność niecałe 5 tonn.

Wnętrze nie zostało wykonane lecz urządzo-



rys. 3



rys. 1

Uwaga: szkice wykonane odręcznie w skali 1 : 100

ne prowizorycznie dla orientacji. W zależności od wymagań może być rozplanowane nawet na 6 miejsc sypialnych. Wysokość wnętrza około 1.80 m.

3. Takielunek i żagle: Typ ożaglowania slup Markoni z tylnym sztagiem. Maszt 12 m. wysokości o przekroju nowoczesnym podtrzymywany 3 wantami i baksztagiem z każdej strony — mocno pochylony do tyłu. Saling umieszczony stosunkowo nisko. Grot-żagiel o powierzchni 29.60 m² wysmukły z lekkim łukiem liku zewnętrznego — na nim 3 krótkie listwy. Fok żagiel o powierzchni 10.40 m². Zasadnicza powierzchnia żagli 40 m² mo-

Tegoroczny rejs „Korsarza"

W r. b. jacht Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku z załogą 7 harcerzy, prowadzony przez druha Tadeusza Prechitkę, kapitana morskiej żeglugi jachtowej, odbył długi 44-dniowy rejs po Bałtyku i morzu Północnym, przebywając 2009 mil morskich.

Anglicy, opłynąwszy wszystkie morza, próbują żeglugi na lądzie

Gdańsk opuszczono dn. 15 lipca 1937 r. Pierwszym portem była Kilonia. Po dwudniowym postoju przepłynął „Korsarz" Kanał Kiloński na holu szkunera, żeglując następnie wdół Elby od Cuxhaven, gdzie przeciwny sztorm przetrzymał go dwa dni. 25 lipca probuje „Korsarz" wylawirować pod przeciwny sztorm, ale od latarniowca Elbe I wraca, gdyż zbyt wolno posuwa się naprzód mimo największych wysiłków ze strony kapitana i załogi.

Dopiero 28 lipca opuszcza jacht Niemcy, żeglując do Holandii; 30 lipca wszedł do Ijmuiden i kanałami, holowany przez różne statki, dotarł do Haarlemu. Załoga wzięła udział w otwarciu przez królowę holenderską Jamboree oraz zwiedziła Amsterdam. Z Haarlemu pożeglował „Korsarz" z powrotem do Ijmuiden, gdzie spotkał się z „Zawiszą Czarnym", następnie do Harwich w Anglii. Trzydniowy postój w Harwich poświęcono na naprawę żagli i takielunku.

Następnym portem była miejscowość kąpielowa Southend ou Sea, gdzie kotwiczono 6 godzin, a dalej Gravesend na Tamizie blisko Londynu. Z Gravesend urządzono wycieczkę do Londynu.

13 sierpnia rozpoczęła się droga powrotna. 500 mil dzielących Gravesend od Kristniansand w Nowergii przebyto w 5 dni. Pobyt w Kristiansand trwał 1 dzień, następnie spędzono dobę w fiordach i zatoczkach koło Kristiansand.

W dwa dni później, 22 sierpnia przycumował „Korsarz" w Hälsingborgu; po paru godzinach pożeglował do Hälsingör, rano 23 witała załoga już Kopenhagę, zwiedzając miasto przez 1 dzień.

Kopenhagę opuszczono dnia 24 sierpnia. Zatrzymując się jeszcze po drodze na wyspie Christniansö, przybył „Korsarz" do Gdańska dn. 27 sierpnia.

Cały wyjazd trwał 1033,5 godzin, z tego na żeglowanie przypadło 55%, na postój w portach 45%. Trasa wyniosła 2009 mil morskich. Przebyto ją ze średnią szybkością 3,5 węzła. Wiatry przeważnie pomyślne, ale zmienne i słabe.

Międzynarodówka Jamboree'owa

że być powiększona do 45 m² na wiatr, przez zastosowanie latacza. Bom o przekroju kwadratowym. Refowanie maszynką refową z odejmowanymi korbami. Topenanta pojedyncza.

4. Właściwości nawigacyjne: W dniu, w którym miałem możność wyjechać na Zatokę były warunki następujące: widzialność słaba — mglisto, wiatr 0/2, stan morza 3 4, w pobliżu falochronów wysoka fala odbita. W tych warunkach okazało się, że jacht idąc ostro na wiatr (do 2 rumbów) osiąga szybkość powyżej 3 węzłów, dryfuje minimalnie, zwroty robi łatwo i pewnie, żegluje bardzo sucho, na fali trzyma się dobrze. Operowanie żaglami łatwe, stateczność początkowa dostateczna. Ażeby wyrobić sobie ostateczną opinię co do wad czy zalet tego jachtu niezbędne są dłuższe próby i badanie jego właściwości, jednak już w danej chwili można uważać, że jacht ten jest jednostką nadającą się dla celów Harcerstwa.

Aczkolwiek nie mamy jeszcze szczegółowej kalkulacji, można przypuszczać, że cena takiego jachtu w wykonaniu seryjnym (6 sztuk) nie przekroczy cyfry 9.000.— zł.

O przyszłości, w związku z faktem wybudowania jednostki wzorowej, trudno w tej chwili coś konkretnego przewidzieć, jednak czytelnicy mogą być pewni, że ze strony K. H D. Ż. zrobione będzie wszystko, aby H. O. M. zaopatrzyć w odpowiednie morskie jednostki w dostatecznej ilości.

Antoni Gregorkiewicz

Zastęp żeglarski przy pracy

1. Z praktyki żeglarskiej.

Przewrócenie się jolki (dalszy ciąg). Ażeby się ustrzec przed wszelkimi niespodziankami, związanymi z przewróceniem się jolki, należy zawczasu przedsięwziąć pewne środki bezpieczeństwa. Najgłówniejsze z nich są następujące:

a) Jolka powinna być jak najwięcej pokryta pokładem, z takim wyrachowaniem, żeby w wypadku wywrócenia się jej w kokpit nie nabrała się woda.

b) Ponieważ taka konstrukcja nie zawsze jest możliwa, przeto należy powiększyć właściwość utrzymywania się łodzi na wodzie w inny sposób. W tym celu wbudowuje się do łodzi t. zw. skrzynie powietrzne. Najprościej zbudować je można z pustych benzynowych lub naftowych baniek (większych rozmiarów), które należy przedtem dobrze wymyć, wysuszyć i szczelnie zalutować. Następnie kilka takich (ilość ich będzie zależała od rozmiaru jolki) umocowuje się w baku na dziobie i rufie jolki.

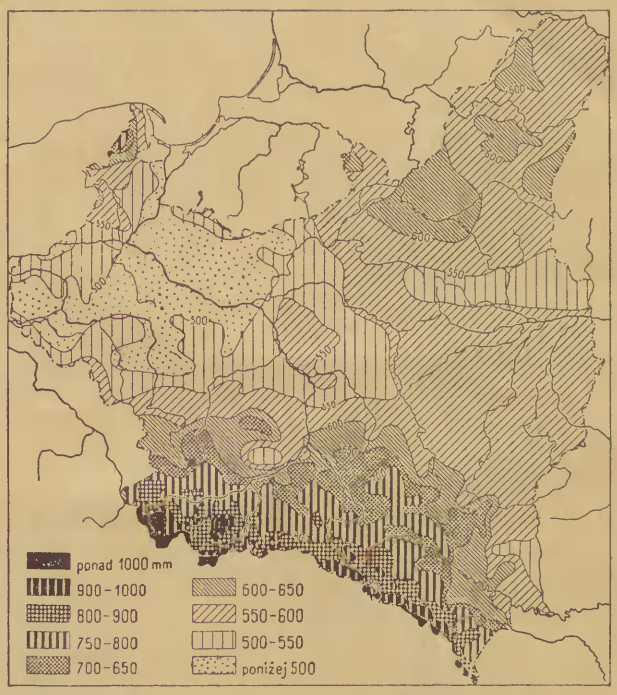
Nie należy robić skrzyń powietrznych z drzewa. Skrzynia taka, gdyby nawet była szczelnie zbudowana, może rozeschnąć się podczas upałów i nabrać wody w najnieodpowiedniejszej chwili. Jeżeli jednak innego materiału nie ma, to należy skrzynię taką koniecznie obić podwójnie złożonym, gęsto naoliwionym płótnem żaglowym.

Zamiast skrzyń powietrznych, które zajmują dużo miejsca, można używać poduszek gumowych. W czasie pływania pompuje się w nie powietrze, a podczas postoju wypuszcza się. W ten sposób mamy więcej miejsca w bakach jolki, które można wykorzystać w nocy do spania.

Tylko praktyka może was upewnić o rzeczywistych właściwościach utrzymywania się jolki na wodzie. Dlatego też, po zaopatrzeniu jej w skrzynie powietrzne, oraz po włożeniu kąpielowych kostjumów i pasów ratunkowych, radzę zaimprowizować przewrócenie się jolki. Do takiego eksperymentu należy wybrać jasny, ciepły lecz wietrzny dzień. Wypłynąć pod pełnymi żaglami. Trzymać się bliżej brzegu.

W ten sposób odrazu określicie siłę wiatru, potrzebną do przewrócenia waszej jolki i rzeczywiste właściwości utrzymywania się jolki na wodzie (wyrażone w ilości załogi, która może siedzieć na burcie lub jej się trzymać).

Zrobienie wskazanego doświadczenia jest nieco kłopotliwe, lecz nadzwyczaj pożyteczne. Na wszelki wypadek należy mieć w pobliżu na pogotowiu szalupę.



Załączona mapka przedstawia: „Rozmieszczenie opadów atmosferycznych w Polsce, według Kosińskiej-Bartnickiej".

2. Pogodoznawstwo.

Opady atmosferyczne. Wszystkie zjawiska meteorologiczne, będące wynikiem skroplenia pary wodnej w powietrzu atmosferycznym w postaci *rosy, szronu, sadzi* (okiści), *gołoledzi, mgły, deszczu, śniegu* lub *gradu*, nazywają się opadami atmosferycznymi. Ilość opadów mierzy się deszczomierzem (ombrometr, ombros oznacza po grecku deszcz, metreo — mierzę). W Polsce używa się deszczomierzy systemu niemieckiego meteorologa Hellmanna. Jest to naczynie z blachy cynkowej w kształcie walca, u góry otwarte, wewnątrz zaopatrzone w lejek i zbiornik na wodę. Górny otwór, ostro zakończony, ma dokładnie 200 cm.² powierzchni. Całość zawieszona jest zapomocą specjalnego trzymadła na słupie, w ten sposób, żeby górna krawędź deszczomierza znalazła się na wysokości 1 metra nad powierzchnią ziemi. Powierzchnia górna deszczomierza, przyjmująca opady, powinna mieć położenie poziome i powinna nadto trochę wystawać ponad koniec słupa.

Wodę, zebraną w zbiorniku w ciągu doby, przelewamy ostrożnie do *specjalnej* miarki szklannej, na której jest podziałka, dostosowana do otworu deszczomierza. Według tej podziałki odczytuje się ile mm. opadu spadło na powierzchnię otworu, czyli jak gruba byłaby warstwa wody deszczowej, gdyby ona nie parowała, nie wsiąkała w grunt, ani też nie spływała po powierzchni do rzek.

Pomiaru opadów atmosferycznych dokonywa się zwykle raz na dzień o godz. 7 rano, przyczym ilość znalezionego opadu notujemy *pod datą dnia poprzedniego*, t. zn. uważamy opad jako spadły w ciągu dnia poprzedniego. Tak np. jeżeli 8 czerwca rano znaleźliśmy ilość opadu równą 2 mm, notujemy 2 mm pod datą 7 czerwca.

Ilość śniegu znajdującego się w deszczomierzu mierzymy w ten sposób, że cały przyrząd wnosimy do pokoju i po stajaniu śniegu natychmiast mierzymy ilość powstałej wody.

Obok ilości opadu obliczamy jeszcze t. zw. *natężenie opadu* czyli siłę opadu. Jest to wielkość wskazująca nie samą tylko ilość opadu, lecz jej *stosunek do okresu czasu, w którym spadła* zrozumiałem jest, że inne znaczenie posiada deszcz, który dostarczył 8 mm opadu w ciągu doby równomiernie, niż gdyby te same 8 mm opadu spadło w ciągu np. 10 minut, co już stanowiłoby silną i gwałtowną ulewę. Natężenie opadu wyrażamy w milimetrach na godzinę; np. powyższe opady miałyby natężenie: I-szy $\frac{8}{24} = 0{,}3$ mm/godz.; drugi $\frac{8}{10} \cdot 60 =$ $= 48$ mm/godz.

Przyjrzyjmy się jeszcze mapie rozmieszczenia opadów atmosferycznych w Polsce w okresie rocznym. Najwięcej opadów spada w Karpatach, bo ponad 1000 mm; mniej na wyżynach Południowych (600 mm — 800 mm) a najmniej w Krainie Wielkich Dolin, gdzie suma opadów w ciągu roku waha się około 500 mm.

Widzimy więc, że ilość opadów w Polsce nie jest zależna od bliskości morza, lecz od wysokości. Powietrze przepełnione parą wodną, wędrując z zachodu na ziemie polskie, napotkawszy wzniesienie, musi podnieść się w górę, a przez to oziębić, co powoduje skraplanie się pary wodnej w postaci deszczu lub śniegu.

Gwarancją wolności politycznej i niezależności gospodarczej jest silna flota wojenna.

Pamiętaj o Funduszu Obrony Morskiej. Konto w P. K. O. 42.000

„Czajki" w Jastarni w r. 1934.

Z. Jędrzejkiewicz

O Czajkach i Naroczy słów kilkoro...

Na wstępie chciałbym wyjaśnić wątpliwość, która już trzy miesiące temu podstępnie wkradła się do mej duszy. Czy Narocz jest rodzaju żeńskiego, jak twierdzę ja i moi „bliźni", czy męskiego, jak twierdzą tubylcy?

Okno na świat. Ośrodek Harc. nad Naroczą.

Zdawałoby się, że gdy jest ta woda, ta toń, ta fala (masz tobie—i ten bałwan!) to powinna być i ta Narocz. Zresztą wynika to z charakteru jeziora. Narocz jest jak kobieta, piękna, pociągająca, kapryśna, niestała, miejscami płytka, zdradliwa, wymagająca ofiar (w postaci beretów) i poświęceń. Z drugiej strony jest Centralny Harc. Ośrodek Żegl. Śródlądowego w Niesłuczu, a więc jest ten Niesłucz, a więc może i ten Narocz... już sam naprawdę nic z tego nie wiem. Chyba napiszę do Polskiej Akademii Literatury, choć nie wiem czy to będzie celowe, bo wątpię czy panowie „Akademicy" ze względu na swój poważny wiek będą wrażliwi na wybitnie kobiece cechy Naroczy.

Może lepiej Czytelnicy sami rozsądzą... ja tymczasem będę pisał po staremu.

A więc Czajki na Naroczy zdały egzamin. Zdały prawie w stu procentach. Ośmielam się tak twierdzić, gdyż widziałem je dzięki burzliwości jeziora, w najrozmaitszych okolicznościach, nieraz bardzo groźnych, w których dawały sobie radę.

Czajka, jako typ łodzi szkoleniowej na Naroczy, dobrze spełnia swe zadania. Oile na morzu „chodziła mokro" tłukąc dziobem krótką falę, to na Naroczy żegluje zupełnie „sucho" i dużo spokojniej dzięki jeszcze krótszej i drobniejszej fali, nie doznając przytem prawie wcale tak znanego na morzu uporczywego wzdłużnego kołysania. Czajka zdała również egzamin na regatach urządzanych na Naroczy, zajmując przy słabym na Czajkę wietrze, ze swym kilem i 15m² żagla, zmuszona obchodzić płycizny, 6-te miejsce wobec lekkich łodzi o kilkudziesięciu m² żagla i wysokiej klasy (szpiegaty L. M. K.).

Mimo to zdawałoby się, że Narocz Czajkom nie służy, wobec dość częstych awaryj (złamania masztów i tp). Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że Czajki tłukły się po zatoce od 3 lat i ich stan jest dość opłakany, zwłaszcza fatalny takielunek (sztukowane wanty) oraz brak wyposażenia (kotwic, zapasowych części i tp.) dawał się we znaki. Brak osłoniętego od fal portu uzupełnia resztę. Dotychczasowe bojki umocowane w odległości około 80 m. od brzegu, na stalowej linie leżącej na dnie, okazały się niedostatecznie mocne. Czajki rwały się bardzo często.

No, ale początek jest zawsze ciężki. Wkrótce na Naroczy w Ośrodku stanie port i Czajkami będziemy przybijać do lądu.

„Czajki" jadą na Narocz.

ŻEGLARZE ZAWISZACY!

K. H. D. Ż. chcąc dać Wam prócz wiedzy żeglarskiej i wspomnień jeszcze miłą pamiątkę, wypuściło b. ładnie i starannie zbudowany model s/j Zawisza Czarny. Każdy, kto pływał na Zawiszy, będzie miał możność zobaczenia jeszcze raz wszystkich żagli i lin, którymi manewrował. Ci zaś, którzy mają zamiar odbyć kiedyś rejs na Zawiszy zapoznają się z budową kadłuba i takielunku.

Model zbudowany przez B. Piotrowskiego

Cena 10 zł.

Do nabycia:

Warszawa-Czerniaków, ul. Okrężna 59 m. 3.

Koszty przesyłki ponosi zamawiający.

Stanisław Ludwig

CZAJKI

Znamy wszyscy przyjęty w harcerskich drużynach żeglarskich szkolny jacht przybrzeżny typu—vingbät—t. z. „czajkę". 10 czajek, kupionych w r. 1934, dzielnie służyło przez 3 sezony żeglarskie na morzu (1934, 1935, 1936) i jeden na jeziorze Narocz.

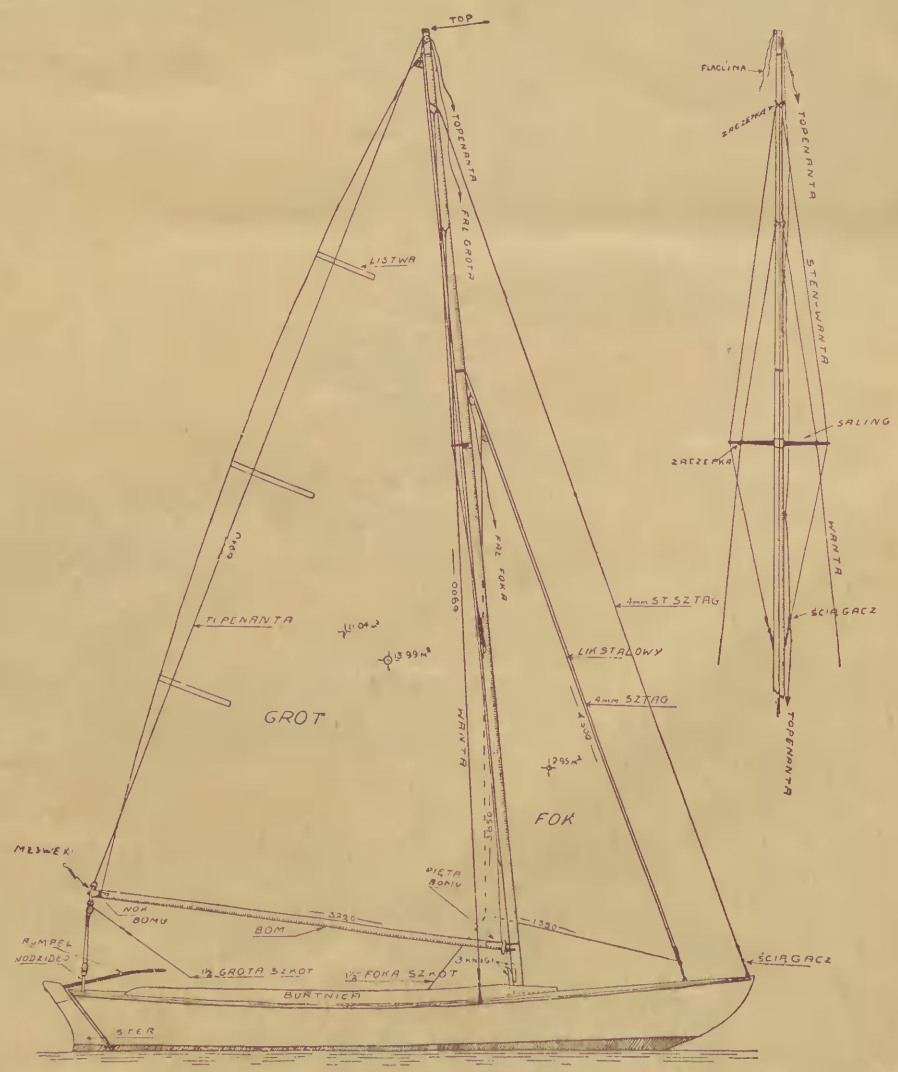
Przez czajki przesunęło się w przeciągu tych 4 lat przeszło pół tysiąca harcerzy, zdobywając praktyczną wiedzę żeglarską. Przejdzie przez nie jeszcze wiele setek bo czajki dobrze były zbudowane i starannie są konserwowane.

Vingbät oznacza po szwedzku „skrzydlata łódź". Rysunek skrzydeł naszytły jest na żaglu. Vingbäty są przyjętą i spopularyzowaną w Szwecji, Finlandii i Danii klasą. Służą do szkolenia młodzieży, stanowiącej narybek klubów. Żeglarze „Zawiszy Czarnego", którzy przeszli szkołę czajek, z prawdziwą przyjemnością oglądali liczne wingboty we wszystkich prawie portach skandynawskich: Kopenhadze, Göteborgu, Karlskronie, Helsinkach, Abo, nawet w Tallinie.

Nad opracowaniem typu wingbotu pracowali długo konstruktorzy szwedzcy; wreszcie po licznych eksperymentach, opierając się na dotychczasowych doświadczeniach, stworzyli przed 10 laty typ wingbotu w tej postaci, w jakiej my go znamy.

Kształt kadłuba wzorowany jest na kutrach rybackich. Pomimo niewielkich rozmiarów, ma jednak wingbot zalety jachtu morskiego i dość dobrze trzyma się na fali.

Wymiary posiada następujące: Długość największa kadłuba 5 m. 50 cm. w linii wodnej 4 m. 35 cm., szerokość 1.60 m., zanurzenie normalne 72 cm., wysokość masztu od pięty 6.10, od pokładu 5.50 m. Łączna powierzchnia żagli 14,19 m² — grot 11.10 m², fok 3,09 m².



Pod kilem osadzony jest balast żelazny 200 kg. Na rufie i w dziobie umieszczone są zalutowane zbiorniki powietrza o łącznej wyporności przeszło 400 kg., co przy uwzględnieniu, że i sam kadłub drewniany posiada dużą wyporność, gwarantuje utrzymanie się czajki na wodzie w razie wywrócenia lub zalania.

Wyporność całej czajki przy normalnym obciążeniu około 250 kg. wynosi 0,9 tonny. Czajki budowane są z najprostszych materiałów: stewy i żebra — dąb, denniki, poszycie, pokładniki, pokład — sosna. Pokład jest obciągnięty płótnem.

10 wingbotów na zamówienie ZHP budowała stocznia p. Estlandera w Abo (Finlandia). Czajki otrzymały kompletne wyposażenie. Do Polski przywiózł je statek polski starannie opakowane.

Na wiosnę 1934 r. zostały uzbrojone i stanęły do służby.

Filmy o „Zawiszy"

W rejsie „Zawiszy Czarnego" na Jamboree do Holandii brał również udział p. Malczewski, operator filmowy Pata, popularnie „Wujcio-Kręcirator filmowy Pata, popularnie „Wujcio-Korbka" zwany. Niewielki ten człowieczek, bardzo lubiany przez całą załogę, trzymał się niezwykle dzielnie. Nawet w czasie silnego sztormu nie rozstawał się ze swoim aparatem, z którym przebył wojnę na kilku frontach.

Idę do Pata, aby dowiedzieć się, co się dzieje z filmem przez „Wujcia" nakręcanym.

— „Już zmontowane" — słyszę głos „Wujcia" na wstępie.

Okazuje się bowiem, że są to dwa filmy krótkometrażowe, które ukażą się wkrótce jako dodatki Pata. Pierwszy z nich o długości 240 m. nosi tytuł: „Harcerze na Zawiszy Czarnym na Jamboree w Holandii": drugi o długości 270 m. ma tytuł: „Harcerze na Zawiszy Czarnym na morzach północnych".

— „Dźwięk dorabiamy w przyszłym tygodniu — wyjaśnia uprzejmie „Wujcio-Korbka". „Specjalnie nagrywa się hymn Jamboree, który brzmieć będzie na filmie od chwili przyjazdu Zawiszy do Holandii.

— „Słyszałem, — pytam, — że małe odcinki tych filmów ukazywały się już na ekranach?".

— „Owszem — w tygodniku Pata, ale było tego zaledwie dwadzieścia parę metrów. Właściwy film ukaże się dopiero na ekranie w pierwszych dniach listopada. Jeśli chce pan wcześniej zobaczyć, to proszę przyjść dziś o czwartej. Mamy próbny pokaz".

Skwapliwie dziękuję „Wujciowi" za zaproszenie i punkt o 4-ej zjawiam się w atelier Pata. Jestem po raz pierwszy w przybytku, gdzie rodzi się dziesiąta Muza. Podziwiam najrozmaitsze urządzenia jak również i artystyczny nieład. Ale nie ma na to czasu. Przychodzi bowiem dh. kapitan Pankiewicz z małżonką i rozpoczyna się pokaz.

Na wielkim białym płótnie zjawia się Zawisza Czarny. Idą w górę piękne, białe żagle, odżywają wspólnie na pokładzie spędzone chwile. Gwizdek. Zbiórka. Gdzie beret?! Meldunek oficera wachtowego.

Chciało mi się krzyknąć: „Czuwamy Druhu Generale!". Zdawało mi się, że słyszę najwyraźniej: „Chcę widzieć to „rozejść się!" i tupot nóg po pokładzie.

Przeżyłem to wszystko po raz drugi. Po raz drugi przejeżdżałem na Zawiszy przez Kanał Kiloński, po raz drugi defilowałem po ulicach Amsterdamu.

W drugim filmie dzięki naprawdę świetnym zdjęciom, robionym z ręki, a nie ze statywu, skutkiem czego widać wielkie przechyły statku względem horyzontu, przeżyłem (zresztą nieszkodliwie) sztorm na morzu Północnym. Chłodny, słonawy, morski powiew uderzył w mą rozpaloną twarz.

Oby wraz z tymi filmami ten słony morski powiew rozszedł się po całej Polsce!

Z. Jędrzejkiewicz

Żeglarstwo na szalupach

K. H. D. Ż. w lipcu b. r. zorganizowało 1-szy kurs żeglarstwa przybrzeżnego na szalupach. Jest to zasadniczy zwrot w dotychczasowym systemie harcerskiego szkolenia morskiego, zarzucenie łatwej metody szkolenia na „Czajkach", które otrzymały właściwy sobie teren — Narocz. Kursy szalupowe mają tworzyć wstęp do doskonalenia się w służbie morskiej. Mają dać selekcję elementu zgłaszającego się do H. O. M. i pozwolić zorientować się Komendzie Ośrodka co do wartości poszczególnych harcerzy celem skierowania ich na morze i szkolenia w dalszym ciągu, lub przesunięcia na „śródlądzie". Warunki szkolenia są o wiele trudniejsze i cięższe od dotychczasowych. Nawracają poniekąd do prymitywów żeglarstwa pod względem technicznym, zmniejszają stopień wygód i udogodnień. Stwarzają tym lepszą kwalifikacyjną szkołę żeglarstwa. Rok obecny przyniósł nam wiele doświadczenia i wykazał, że system ten w pełni zasługuje na wprowadzenie. Kurs zgromadził 25 uczestników, z których poważny procent zakwalifikowano do szkolenia morskiego. Ćwiczenia odbywały się na 3 szalupach i 2 jachtach przybrzeżnych. Uczestnicy kursu odbyli 2 trzydniowe wyprawy szalupowe odwiedzając Hel, Jastarnię, Chałupy, Puck, Rewę i inne miejscowości nadmorskie. Szkolenie utrudniała do pewnego stopnia bardzo piękna pogoda, która dopisywała przez cały lipiec. Wyniki, osiągnięte w szkoleniu szalupowym, pozwalają przypuszczać, iż element skierowany na jachty pełnomorskie okaże się dobrym i od pracy na morzu nie odpadnie. Zaś system szkolenia po głębszym sprecyzowaniu zasad winien znaleźć zastosowanie nie tylko w Harcerstwie, ale i w pokrewnych organizacjach.

R. Orzanowski

J. Jungnykel

Prutem do Morza Czarnego

W tym roku bardzo starannie przygotowywaliśmy szlak przez jeziora Mazurskie, wybierając podobną trasę, jaką przejechała w ubiegłym roku wycieczka 39-ej Ż. D. H. do Prus Wschodnich prowadzona przez Matuszewskiego.

Wobec tego jednak, że Niemcy stanowczo odmówili nam wizy do Prus, wycieczkę postanowiliśmy odbyć Prutem przez Morze Czarne do Konstancy.

Ogólnie biorąc śmiało można powiedzieć, iż wycieczka przez Rumunię pod każdym względem była interesująca. Rumunia bowiem, począwszy od klimatu i szaty roślinnej, a kończąc na ludności, całkowicie różni się od Polski.

Z braku miejsca ograniczam się do krótkiego sprawozdania.

Spływ rozpoczęliśmy 12 lipca od Śniatynia.

Górny brzeg Prutu dostarcza każdemu nie tylko dużej emocji podczas samej jazdy, kiedy nieraz drobna nieuwaga może spowodować wywrotkę lub przedziurawienie kajaka o licznie rozrzucone na dnie głazy, albo pobudowane na samym nurcie młyny, daje również dużo pięknych widoków.

Łyse, niekiedy znowu mocno zalesione wzgórza, strome skały, a miejscami równe pola żółtych słoneczników i kukurydzy przesuwają się przed naszymi oczami z hyżą szybkością.

Przed żarem słonecznym chronimy się na postojach w cień wikliny, wyszukując kawałek miejsca wolnego od ostów, albo na głębszej wodzie używamy kąpieli, gdyż spacerowanie po ostrych kamieniach nie należy do przyjemności. Nawet podczas największej spiekoty, dochodzącej do 50 kilku stopni, nie możemy nabrać przekonania do wody z Prutu. Cierpliwie wyczekujemy wioski, albo szukamy zimnych nadbrzeżnych ródeł. Podczas takich dni wsie bukowińskie malowniczo rozrzucone wśród zieleni drzew, na stokach wzgórz, mają dla nas urok podwójny, bo niejednokrotnie zwiastują sady z owocami.

Na rzece spotykamy dużą ilość ptactwa. Czaple, jastrzębie liczymy na dziesiątki. Nawet orły nie są tutaj rzadkością. Często spotykamy gatunki ptaków zupełnie w Polsce nieznane.

Po kilku dniach dojeżdżamy do Czerniowiec, centrum Bukowiny. Miasto pod względem wielkości zajmuje trzecie miejsce po Bukareszcie. Położone jest malowniczo na wzgórzu. Na każdym kroku spotykamy Polaków, których jest w samym mieście, jak nas informują, kilka tysięcy.

Za Czerniowcami Prut powoli traci charakter rzeki górskiej. Koryto przypomina podolskie jary. Coraz częściej mijamy brzegi zalesione wierzbą, rzadziej olchą i topolą.

Obecnie jedziemy wzdłuż dawnej granicy rumuńsko-rosyjskiej. Po lewym brzegu widzimy wioski besarabskie budowane z gliny, bielone, albo malowane na kolor niebieskawy.

Im bardziej posuwamy się w głąb Rumunii, coraz częściej spotykamy na pastwiskach zamiast owiec, stada płowego, wysokorogiego bydła, które, zrezygnowawszy z wypalonej przez słońce paszy, pławi się w rzece.

Ruchu turystycznego na Prucie nie ma żadnego. O ile w górnym brzegu spotykaliśmy dość często tratwy, to obecnie zdarzają się tylko płaskodenki rybackie o łopatkowatych wiosełkach, jeżdżące parami z zarzuconymi po środku sieciami. Na pustkę nie możemy jednak narzekać. Przy każdym osiedlu Prut rozbrzmiewa śmiechem kąpiących się dzieciaków. Barwy polskie są tutaj znane. Witają nas życzliwie, wybiegając i podpływając do samych kajaków. Chwilami wyglądamy na egzotyczną wycieczkę. Złudzenie potęguje piekielny żar i masa skaczących i krzyczących dzieciaków.

Od Skutari, miasteczka leżącego w środkowym biegu Prutu, rzeka jest uregulowana. Z radością witamy boje i kilometraż. Rzeka w środkowym biegu jest znacznie węższa i głębsza, prąd gwałtownie maleje. Na dnie i brzegach grubą warstwą osiada muł.

Teraz dość często widzimy przycumowane do brzegu duże berlinki i dragi do oczyszczania koryta. Wobec wyjątkowo niskiego stanu wody, poziom jest niższy od normalnego o 75 cm, ruch na rzece w tym roku jest minimalny.

Przy brzegach zamiast dawnych młynów spotykamy studnie kołowe do nawodniania ogrodów, uprawianych przeważnie przez Bułgarów, zamiłowanych ogrodników.

Od ujścia dzieli nas zaledwie kilkadziesiąt kilometrów. Brzegi Prutu stają się coraz niższe i bardziej muliste. Osiedla widujemy rzadko i położone daleko od rzeki. Krajobraz staje się coraz bardziej monotonny. Jedyną rozrywkę sprawia obserwowanie sznurów żurawi i dzikich gęsi.

Deszcze na ogół są tutaj rzadkością, ale dla wycieczki zagranicznej, jak zwykle wszystko na pokaz. Przez kilka dni z małymi przerwami leje jak z cebra. Nie wiele brakowało, a z opalenizny naszej nie pozostałoby śladu.

U ujścia Prutu zostaliśmy nadzwyczaj gościnnie przyjęci przez kapitana portu, któremu również zawdzięczamy możność zwiedzenia Galaty, miasta każdemu znanego z trylogii, gdzie p. Zagłoba stracił oko i dochrapał się w czole dziury wielkości talara.

W Galacie interesowaliśmy się przede wszystkim portem, do którego dochodzą okręty morskie mimo stosunkowo dużego oddalenia od morza, bo około 130 km.

Po jednodniowej przerwie płyniemy Dunajem w kierunku Sulimy. Jazda na wielkiej rzece, przy silnym wietrze, po stosunkowo wąskim Prucie poprostu człowieka „ponosi".

Malowniczo położoną o charakterze wschodnim Tulczę i deltę Dunaju z granatowymi na horyzoncie skałami Dobrudzy mijamy, jak we śnie. Zwrotu tego nie należy brać jako przenośnię, gdyż o śnie przez 2 doby w ogóle nie było mowy ze względu na roje komarów.

Po kilku godzinach pobytu w Sulimie wyjeżdżamy motorówką do Konstancy. 18 godzin jazdy na rozhuśtanym morzu stanowi najprzyjemniejszy odcinek całej trasy.

W Konstancy bawimy $1^1/_2$ dnia. Port i miasto położone na skalistym wybrzeżu poprostu czaruje. Konstanca jest miastem nowoczesnym, zachowała jednak dużo z dawnego miasta wschodniego.

Bukareszt zwiedzamy 3 dni. Poza ogólnym zwiedzaniem miasta, poznaniem ogrodów, pomników, muzeów mamy możność podobnie jak i w Konstancy zapoznać się bliżej z urzędami i instytucjami rumuńskimi, starając się o zniżki kolejowe.

Bukareszt liczy 800 tys. ludności. Zwiedzajacego uderza rozmach budowlany, duży ruch samochodowy, szerokie ulice, znaczna ilość pomników. W porównaniu z Warszawą ruch w Bukareszcie rozłożony jest bardziej równomiernie.

Po uzyskaniu zniżek kolejowych 15 sierpnia opuściliśmy Bukareszt, udając się przez Czerniowce do Warszawy.

Poza ogólnym opisem wycieczki należałoby również powiedzieć kilka słów o naszym życiu obozowym.

Wycieczka początkowo miała się odbyć w składzie 9-ciu osób. Poza Stachem Habrowskim przeciętny wiek innych nie przekraczał 16-tu lat. Na 3 dni jednak przed wyjazdem przybył Kajtuś, który dopiero na wycieczce ukończył 12 lat i p. Dolański, profesor Zakładu Ociemniałych w Laskach, a komplet 12-tu zamknął d-h Bagiński, tegoroczny maturzysta.

Trochę lekkomyślny dobór uczestników łagodzą wyjątkowe okoliczności. Primo — braliśmy kurs na

Z nawietrznej burty

Svenska Seglar Skolan urządziła w tym roku wycieczkę do Polski na 3-ech jachtach: Kaparen, Allona i Gathenhielm w dn. 12 — 15 czerwca. Młode żeglarki i żeglarze w liczbie około 50 osób byli podejmowani na s/j „Zawisza Czarny" podwieczorkiem przez gen. Zaruskiego. Podwieczorek zaszczycił swoją obecnością kapitan portu kmdr. Gustaw Kański.

Czajki zostały przewiezione w czerwcu na jezioro Narocz, gdzie odbyły się 2 kursy na stopień żeglarza.

Kurs szalupowy odbył się w jednym turnusie w Gdyni w czasie od 3 — 27 lipca. Uczestników było 30.

Wyprawa szalupowa 16 Żegl. Drużyny Harcerzy w Rydze, która wyruszyła z Rygi dn. 28.VI przybyła do Gdyni w dn. 18.VII przebywając 400 mil. Szalupa, którą ofiarował p. min. Charwat, miała następującą załogę: d-howie Kuczyn (sternik), Swyłan, Żmiczerewski, Szadowski. Po drodze odwiedzili porty: Windawa, Libawa, Kłajpeda, Brüsterort.

Na szalupie do Szwecji przepłynął z załogą 5 ludzi por. mar. handl. Jan Kuczyński, odwiedzając szkiery koło Karlskrony.

„Zawisza Czarny" odbył w r. b. 4 rejsy:

Pierwszy (15.VI—27.VI) do Visby i Kalmaru. Oprócz harcerzy wzięło w nim udział 26 oficerów w. p.

Druga podróż (3 — 20.VII) prowadziła do Rygi i Pärnu. W Rydze nawiązano serdeczny kontakt z miejscową Polonią, a przede wszystkim z 16 Żegl. Drużyną Harcerzy, która organizowała całe przyjęcie.

Trzecia podróż (28.VIII — 1.IX) prowadziła do Amsterdamu; stąd urządzono wyprawę na Jamboree, do Calais, gdzie statek stał tydzień, a załoga odwiedziła w tym czasie Paryż, i do Kopenhagi.

W czwartej podróży (20.IX — 5.X), podobnie jak w pierwszej wzięło udział 21 oficerów w. p. Odwiedzono porty: Norrköping i Visby.

Jacht „Korsarz" z załogą harcerską odbył długi rejs do portów: Kilonii, Cuxhaven, Ijmuiden, Harwich, Gravesend, Kristiansand, Kopenhagi i Christiansö.

Jacht Grażyna z załogą złożoną z 10 harcerek odbył pierwszy rejs pełnomorski do Kopenhagi, Malmö i Rönne.

Bursy no i tak się złożyło, że dobrała się paczka samych spryciarzy. Za uczestnictwo Kajtka w wycieczce ponosi całkowitą odpowiedzialność matka, która desperacko uparła się wziąć osobisty udział w obozie stałym i spływie drużyny z Wigier, a syna wysłała na Prut.

O uczestnictwie w wyprawie p. Dolańskiego zadecydował przypadek. Dzielność tego człowieka, który mimo utraty wzroku i prawej ręki jednak znakomicie radzi sobie w życiu, miałem możność niejednokrotnie podziwiać. To też, kiedy podczas rozmowy w Laskach na temat Rumunii wyraził chęć uczestniczenia w wycieczce muszę przyznać, że fantazja i odwaga tego człowieka poprostu mnie wzięły.

Jednym z najważniejszych zadań, jakie postawiłem przed sobą było wyrobienie dzielności w uczestnikach obozu. To też od samego początku wycieczkę przygotowywali sami chłopcy. Moja rola zasadniczo sprowadzała się do korygowania. Najgorzej poszło mi ze sprawami paszportowo-formalistycznymi. Paszporty zagraniczne otrzymaliśmy na dzień przed wyjazdem, a wizy na 25 minut przed odejściem pociągu.

W Śniatynie przystąpiłem do wykonania drugiej części planu współpracy podczas samej wycieczki. Wyczerpująco omówiliśmy regulamin obozowy, podział pracy, sposób jazdy i t. p. Po kilku dniach bowiem funkcja komendanta obozu miała być pełniona kolejno przez wszystkich uczestników. Trudne warunki w jakich mieliśmy odbyć szlak przy koleżeńskim dowodzeniu wymagały wyjątkowej ostrożności, a przede wszystkim bezwzględnej karności i sprawności w pracy.

Równoważnikiem bezwzględnej liczności była możność zabierania głosu przy korygowaniu programu, możność krytykowania sposobu prowadzenia wycieczki na specjalnych zebraniach, a przede wszystkim możność wykazania własnej inicjatywy podczas kolejnego dowodzenia.

Rekompensatą za żądaną sprawność w pracy były dnie odpoczynkowe, podczas których każdy mógł wykorzystać czas wolny według własnego planu.

Podczas pełnienia funkcji komendanta w obozie chłopcy wykazali dużą samodzielność. Pełnienie tej funkcji nie było traktowane jako zabawka. Podobnie jak w czasie organizowania wyprawy tak i teraz ograniczyłem się tylko do roli obserwatora, a przewidując możliwość indywidualnego dożywiania, już w Czernowcach wszystkie prywatne pieniądze przejąłem do depozytu kasy obozu.

Twarde życie obozu wędrownego w odmiennym klimacie i obcym kraju, zwłaszcza pokonywanie trudności aprowizacyjnych i pełnienie funkcji komendanta obozu, wyrobiło w każdym dużą pewność siebie. Konsekwentnie dążąc do wyrobienia wszystkich 26 lipca zarządziłem jazdę indywidualną. Do historycznej Cecory jechaliśmy w odległości 1 — 2 godzin między poszczególnymi załogami. Podczas jazdy każda załoga gospodarowała na własną rękę otrzymanymi do wyliczenia pieniędzmi.

Kładąc duży nacisk na wyrobienie indywidualne nie mogłem pozwolić na to, ażeby wycieczka korzystała z pomocy konsulatów względnie innych instytucyj. Dzięki p. Dolańskiemu, dobrze znającemu język rumuński, dawaliśmy sobie zawsze doskonale radę i czuliśmy się wszędzie tak pewnie, jak w kajaku.

Dla uspokojenia rodziców i wszystkich przesadnie ostrożnych muszę powiedzieć, że Kajtek wbrew oczekiwaniom spisał się dzielnie, a co do p. Dolańskiego oddał nam tak duże usługi i okazał tak wyjątkową łatwość przystosowania się do warunków życia obozowego, że ani razu nie miałem powodu uważać swojego postępku za lekkomyślny.

Dzięki wycieczce drużyna pozyskała nowego dzielnego członka w osobie p. Dolańskiego.

„Dar Pomorza“

Polski statek szkolny, odbywający 7-miesięczną podróż z kandydatami i uczniami Państwowej Szkoły Morskiej, zawinął do portu Casablanca, gdzie był bardzo serdecznie witany przez miejscowe władze i społeczeństwo. Na pokładzie „Daru Pomorza“ znajduje się druh Bogdan Kołodziej, znany wielu czytelnikom „Żeglarza“ bosman „Zawiszy Czarnego“, który odbywa podróż w charakterze praktykanta.

Trasa „Daru Pomorza“ prowadzi na Haiti i do innych wysp Ameryki środkowej.

Z Kierownictwa Drużyn Żeglarskich

Letnia akcja żeglarska zakończona. „Zawisza Czarny” po odbyciu 4 rejsów ustawiony został na zimę w basenie jachtowym, szalupy i jachty H. O. M. wyciągnięte i ustawione w hangarze, czajki w Centralnym Ośrodku Żeglarstwa Śródlądowego przechowane w szopie.

Tam wszędzie, gdzie w lecie pełno było ruchu i gwaru, pusto obecnie i cicho.

Ożywił się natomiast pokój KHDŻ w Głównej Kwaterze Żeglarzy.

W październiku odbyły się 3 zebrania KHDŻ, na których ustalono skład osobowy KHDŻ oraz omówiono wytyczne pracy na następny rok.

Kierownictwo liczy poza kierownikiem 15 członków:

Kierownik Druż. Żegl.	hm. Witold Bublewski
I zastępca	hm. Józef Michałowski
II zastępca	hm. Stan. Szymborski
instruktor do specjalnych zleceń	phm. Władysław Turek
sekretarz	phm. Stanisław Ludwig

Dział Morski:

kierownik	dz. Zygm. Pankiewicz
	dz. Antoni Herrgesell
komendant HOM	kpt. Mikołaj Domaradzki
skarbnik HOM	hm. Bol. Polkowski
kapitan „Zawiszy Czarnego”	gen. Mariusz Zaruski

Dział Śródlądowy:

kierownik	hm. Ant. Gregorkiewicz
wizytator drużyn	phm. Bron. Miazgowski
	hm. Stan. Michalski
	phm. Rom. Orzanowski
	dz. Stanisław Peterek
	phm. Rudolf Rollinger

Z Gdyni

Zapewne wielu interesuje jak przezimuje „Zawisza Czarny”. Stoi w północno-wschodnim kącie Basenu Jachtowego na 2 kotwicach i licznych cumach stalowych. Dziób skierowany jest w stronę wejścia do basenu, rufa w odległości 10 metrów od nabrzeża północnego.

Ustawiony w ten sposób — będzie stawiał minimalny opór przeciwko wiatrom nordowym i nordwestowym, które w zimie często wieją z siłą sztormu.

Żaden wiatr natomiast nie przygniecie go do nabrzeża, ponieważ trzymają kotwice i cumy.

Naturalnie cały takielunek ruchomy jest zdjęty. Wszystkie liny — a jest ich razem parę kilometrów — zbuchtowane i rozwieszone. Każda buchta zaopatrzona jest w kawałek płótna z wypisaną nazwą danej liny.

Wszystkie szkoty, fały, których końce były pięknie buchtowane po morsku na naglach, a w portach zwijane w misterne ósemki i słońca, wiszą równo w buchtach i czekają na nowy sezon, wypoczywając po trudach minionego.

Żagle odsznurowano od gafli i segarsów i rozwieszono w hangarze HOM, wszystkie stalówki, wszystkie bloki zakonserwowano.

Zdjęto topstensztagi i spuszczono stengi foka i grota, zdjęto reję, gafle i bomy wszystkich 3 masztów. Wszystkie te drzewca odpowiednio zakonserwowano, smarując je łojem i ułożono na podkładach na pokładzie.

Wnętrze zostało gruntownie oczyszczone. Przyrządy nawigacyjne, jak kompasy, sekstans, chronometr oddano na przechowanie do PIM-u.

Motor starannie zakonserwowano na zimę.

Inż. Bohdan Mystkowski

Budowa modeli okrętów wojennych

Do wykonania przy pomocy laubzegi.

Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej

cena zł. 0.80

Do nabycia w księgarniach i w Zarz. Gł. LMK. W-wa, ul. Widok 10

Z WYDAWNICTW

Gen. Mariusz Zaruski — **Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym"** — Warszawa 1937, Wyd. Książnica-Atlas, cena 2.80.

Kapitan naszego statku, generał Mariusz Zaruski wydał swoje wspomnienia z pierwszych dwóch podróży „Zawiszy Czarnego", które odbyły się w sezonie żeglarskim 1935 r. W dziewiętnastu opowiadaniach, z których każde stanowi osobną całość, zawiera się bogata i ciekawa treść. Pierwsze dwa rozdziały to opis statku i drogi z Gdyni do Kopenhagi. Rozdział p. t. „Mój okręt" oddaje wiernie stosunek marynarza do statku, naturalnie marynarza z żaglowego okrętu, bo marynarze z parowców, „tramwajarze od wodnych tramwajów" nie rozumieją tych statków, z którymi zżyć się nie mają czasu. Każde słowo tchnie prawdziwą miłością morza i statku.

Obraz życia na statku, służby, stosunków między harcerską załogą dają rozdziały zatytułowane: „Na oku", „Dzień na pokładzie", „Podwładni i przełożeni" i „Zmiana wachty". Natomiast w opowiadaniu „Na morzu" przebija się znów motyw subiektywny, pełne poezji refleksje.

Głębsze zrozumienie nas, młodych, którzy pod dowództwem Generała rwiemy się na morze, widać w rozdziale „Wieść o wielkiej przygodzie".

Szkic: „Ławice śledzi" to obrazek z morza Północnego. W „Pilocie" znów dochodzi do głosu motyw Conradowski — wspomnienie żeglugi na żaglowych okrętach, wspomnienie tych dawnych dobrych czasów, kiedy ludzie o żelaznych sercach pływali na drewnianych okrętach.

„Wśród mielizn Galgeput", „Amsterdam", „W Kanale Kilońskim" — zawierają opis powrotnej drogi z Londynu do Gdyni, kiedy to odwiedzano porty: Antwerpię i Amsterdam

Natomiast rozdziały: „A latarniowca nie ma...", „W Moon-Sundzie", „Rozterki kapitańskie" i „Męcząca noc" dotyczą drugiej podróży „Zawiszy Czarnego" na północo-wschód, do Zatoki Fińskiej i portów Łotwy.

Dowiadujemy się z nich, jak ciężkie chwile przeżywa nieraz kapitan, podczas gdy załoga spokojnie śpi, nie orientując się w powadze sytuacji.

W jednym jeszcze opowiadaniu „Pasażerowie na gapę" dochodzi do głosu znany nam już motyw twórczości Generała: miłość dla przyrody i podziw wszechświata.

Książkę, pisaną pięknym pełnym prostoty, lecz barwnym stylem, ilustrują liczne fotografie. Spełnia ona wielką rolę — niesie wieść o morzu w szeregi młodzieży polskiej. Niejeden z tych, którzy teraz z zapałem ją czytają, stanie w przyszłości na pokładzie „Zawiszy Czarnego", by pod dowództwem Generała wypłynąć na morze i przeżyć swą najcudowniejszą przygodę.

St. L.

Karol Taube — **„Figle diablika błot pińskich"**. Ze wspomnień marynarza.

Nakładem oddziału L. M. K. przy Kierownictwie Marynarki Wojennej, Warszawa 1937, stron 118.

Autor, uczestnik walk z Bolszewikami w 1919 i 20 r. na terenie Błot Pińskich, dowódca jednej z motorówek, dzieli się z czytelnikami swymi emocjonującymi wrażeniami.

W siedmiu poszczególnych wspomnieniach zawarta jest cała historia polskiej Flotylli Pińskiej.

A więc pierwsze bohaterskie boje pod Horodyszczem „flotylli", składającej się początkowo z trzech drewnianych motorówek, oraz pod Petrykowem z flotyllą sowiecką, złożoną ze statków opancerzonych.

Inny duch zapanował w polskiej flotylli z chwilą zdobycia, uzbrojonego w dwa polowe działka, holownika zwanego szumnie, „Pancerny". „Pancerny" w towarzystwie czterech motorówek stacza pod Czarnohylem zwycięski bój z ośmioma opancerzonymi statkami, zatapiając jedną kanonierkę nieprzyjacielską a dwie poważnie uszkadzając. Flotylla polska wypiera sowiecką z Prypeci na Dniepr, gdzie toczą się ostatnie heroiczne walki. „Pancerny" dociera do Kijowa.

W czasie odwrotu wojsk polskich rozgrywa się ostatni ciężki bój „Pancernego", po którym ginie bohaterską śmiercią wraz ze swymi towarzyszkami-motorówkami, pogrążając się na zawsze w nurtach Dniestru, własnoręcznie podpalony przez swego dowódcę.

Książka, ze względu na wartość historyczną oraz ciekawą treść, godna polecenia młodzieży harcerskiej.

Sigis

Stanisław Zadrożny, — **„Na gdyńskim szlaku"**. Wyd. M. Arcta, stron 176.

Kilka lat temu dyskutowano sprawę opłacalności linii łączącej Gdynię ze Szwecją. Teraz kalkuluje się regularne połączenie z Chinami. W takim tempie i w takich proporcjach rozrasta się port Gdyński.

Ludzie ze śródlądzia nie mogą nadążyć za rozwojem Gdyni, nie mogą objąć warunków pracy morsko-portowych. Literatura marynistyczna opiewa piękno morza te dziwne uroki jakie rzuca ono na dusze ludzkie ale zapomina często, że morze i port to wartości realne. Tę lukę wypełnia książka „Na gdyńskim szlaku". Napisana językiem żywym i barwnym zaciekawia i uczy tych, którzy dotąd nie mieli okazji zetknąć się ze skomplikowanymi sprawami portu. Liczne, dobre i różnorodne zdjęcia wprowadzają czytelnika w nastrój bezpośredniości. Patrząc bowiem na sylwetki potężnych dźwigów czy dz oby ładujących statków, lepiej rozumie się słowa o handlu zamorskim i pracy portowej.

Sam będąc żeglarzem, poświęcił autor wiele ciepłych słów wymierającym żaglowcom. Zwiedzając urządzenia portowe i wielkie zakłady, raz po raz spotyka się autor z wychowankami szkoły morskiej; nie wszyscy oni bowiem poszli na statki jako oficerowie, wielu zostało w porcie tworząc kadry młodych, lecz zdolnych i przedsiębiorczych pracowników.

Część książki jest potraktowana reportażowo. Z niej zapoznamy się z trudną i odpowiedzialną pracą pilotów i z życiem szkoły morskiej.

Bardzo ważne i szczególnie ciekawe są rozdziały omawiające warunki pracy w nowych i nieznanych handlowi dziedzinach jak shipshandlerka i maklerka.

Młodzi handlowcy, którzy interesują się sprawami morskimi mogą tu wiele skorzystać a niejednego może to nawet skłonić do pracy w tych trudnych, ale jakże ciekawych i pełnych perspektyw, warunkach. I to może właśnie stanowi największą wartość tej ciekawej i pouczającej książki.

M. Sum.

Nakładem Ligi Morskiej i Kolon. ukazała się ostatnio bardzo cenna książeczka *inż. Bohdana Mystkowskiego* p. t. **„Budowa modeli okrętów wojennych"** do wykonania przy pomocy laubzegi. (Warszawa 1937, stron 15 plus plany)

Ze względu na zupełny brak tego rodzaju podręcznika, książeczka ta zasługuje na szczególną uwagę zwłaszcza harcerskich drużyn, kół L. M. K, i t. p.

Na treść pracy składają się: opisy okrętów wojennych (z fotografiami modeli) i cele jakim one służą, materiał i narzędzia, wykonanie i malowanie.

Na końcu książeczki znajdują się dokładne, proporcjonalne co do wielkości w stosunku do innych, plany modeli oraz ich części. Wystarczy przekalkować, wyciąć piłeczką, skleić i pomalować, a model gotów.

W planach podane są przykłady głównych typów okrętów wojennych, mamy więc plany okrętu liniowego „California", krążownika liniowego „Hood", krążownika waszyngtońskiego „Suffren", krążownika lekkiego „Yura", kontrtorpedowca „Wicher", łodzi podwodnej „Ryś" oraz torpedowca „Mazur".

Niewielki koszt samej książeczki, materiału i prostych narzędzi, oraz łatwość wykonania powinny zachęcić do rozpowszechnienia się tego pożytecznego modelarstwa.

Sigis

III 044 2

Romuald Orzanowski

Gdy mosty w Polsce były rzadkością

Gdy sztuka budowy mostów nie była w Polsce zbyt dobrze znaną i cenioną, radzono sobie bez nich doskonale. Przepiękne dzisiejsze żel - betonowe konstrukcje zastępował t. zw. przewóz. Było to urządzenie służące do przeprawy przez wodę. Prawidłowa nazwa była: przewóz, raczej — przewożenie, łacińska — navigium. Wyrazu tego używano jeszcze na oznaczenie spławu towarów i osób wodą, jak też transportu drogami lądowymi. Stąd też wyrażano się: „przewóz suchym i wodnym gościńcem". Przewóz posiadał szereg przynależności, do których przede wszystkim należeli ludzie — przewoźnicy, grunty, domy. Przewożono promami i łodziami. Przewożono przez rzekę nietylko z jednego brzegu na drugi, ale i z biegiem wód, do czego czasami byli obowiązani. W wiekach wczesnych znaczenie przewozu było bardzo duże nietylko jako środka komunikacji, ale i jako jednostki gospodarczej. Koło przewozu powstawały zazwyczaj osady, zakładano młyn, budowano karczmę. Szczególne znaczenie miał przewóz warszawski, który znajdował się w rękach królewskich. Król nadawał go często różnym ludziom za jakieś specjalne zasługi lub poprostu wydzierżawiał, albo sprzedawał. Tak np. przywilejem królewskim z dn. 28 marca 1637 r. został tenże przewóz nadany pułkownikowi królewskiemu, Mikołajowi Konstantemu Jisse i jego małżonce Katarzynie z Boimów. Po jego śmierci otrzymał go pułkownik artylerii konnej, Fryderyk Giekant. Przewóz warszawski należał do najbardziej intratnych, najruchliwszych i najlepiej wyposażonych technicznie. Z innych większych przewozów znamy: przewozy w Toruniu, Solcu, Fordonie, Nieszawie. Jak wyżej wspomniałem, przewożono promami i łodziami. Promy budowano w kształcie płaskim stąd jego nazwa spłyta lub płyta przewozowa, statki, czółna, łodzie miały kształt wydrążony.

Przewóz zaspakajał w zupełności potrzeby ludności miejskiej, jednak gdy chodziło o przeprawę dworu królewskiego, oddziałów wojska i t. p., ściągano przewoźników i łodzie, skąd się dało. Zapłata za przewóz w tym wypadku była ustanawiana osobno na podstawie umowy. Tak n. p. Stefan Batory za przeprawę przez Wisłę pod Górką zapłacił 13 zł. 21 gr., przez Bug w Wojtkowicach — 10 zł., przez Wisłę pod Grudziądzem — 12 zł., za przeprawę przez Dzwinę pod Połockiem 2 zł. 19 gr. Niezawsze przeprawa była możliwa. Najgorzej przedstawiała się przeprawa promem podczas roztopów i powodzi. O niebezpieczeństwie jakie się mogło łączyć z przeprawą dla osób i rzeczy mówią przysłowia: „Miejskiej przyjaźni, wiernej miłości, przewozu we krę, musi każdy przypłacić. Z niedużym zwada, w falę przewóz, o dwu dobrych chłopów się kusić — śmierć za pasem. Co na cle przyszło, na przewozie odeszło", które podaje Adalberg w swojej „Księdze przysłów". Kroniki pruskie zanotowały wypadek jaki się zdarzył dnia 8 czerwca 1399 r., przy przeprawie promem przez Wisłę pod Nowem. Kilkuset pielgrzymów zdążających na odpust do Nowego weszło na prom, który zatonął wraz z ludźmi. W czasie wojny przewozy na granicach kraju niszczono, aby uniemożliwić dostęp do kraju nieprzyjacielowi. W wypadku gdy niebezpieczeństwo powodzi zagrażało przewozowi, wszyscy winni mu spieszyć z pomocą i tak inwentarz miasta Mariampola z r. 1718 wyraża się: „mieszczan zaś tak chrześcijan, jako żydów powinność: do przewozu podczas nawalnej wody wysyłać, ile potrzeba ludzi". O tym, że przewóz należał do intratnych przedsiębiorstw, świadczyć może fakt, że w r. 1824 liczba przewoźników w Warszawie wynosiła 60, a czysty dochód z jednego przewozu wynosił 700 zł. p. rocznie.

R. O.

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.