

# SZKWAŁ



# Jedziemy na obozy A.Z.M.-u.

Bardzo dużo mówi się i pisze o potrzebie wychowania morskiego społeczeństwa Polski. Mówi się różnie: przeważnie są to patetyczne deklamacje o „Gdyniostroju“, albo o „szumiących jak zboże falach“. Żongluje się sprawnie hasłami, które bez poparcia faktami, rzeczową pracą i konkretnymi jej wynikami, mogą stracić na swej popularności i stać się bezużytecznym, wyświechtanym balastem.

Gdynię trzeba pokazać i to ze wszystkich stron: od najlepszej do najgorszej. Od naszego dorobku do braków. Z morzem trzeba się zetknąć, i to nietylko tak z brzegu, z plaży zobaczyć tę przysłowiową „polską falę“, lecz to morze, które pieni się, przewala, szarpie, czyniąc ze „szczurów lądowych“ naprawdę nie „wilków morskich“, bo na to lat trzeba, ale już mniej rozmazanych mieszczuchów.

Zadania tego podjął się i realizuje Ak. Zw. Morski, organizując rok rocznie letnie obozy morskie. W tym roku przystąpił już do kontynuowania swej pracy, rozwijając kwestję umasowienia jachtingu na terenie sobie podległym — akademickim, oczywiście w miarę swoich możliwości.

Tegoroczne obozy morskie z bazą operacyjną w Jastarni przyjmą w dwóch turnusach, lipcowym i sierpniowym 300 osób (po 150 każdy); w tej liczbie 15 rodaków z obczyzny przybyłych na III Zjazd Polaków z Zagranicy. Uczestnicy zostaną zakwaterowani w domkach typu campingowego.

Obozy A. Z. M. nie posiadały i nie będą posiadać charakteru kuracyjno-wypoczynkowego. Organizowane są dla wyszkolenia uczestników w żeglarskim — są więc obozami szkoleniowymi, gdzie obowiązuje ścisłe przestrzeganie półwojskowego regulaminu.

Szkolenie odbywać się będzie na jachtach: „Swarożyc“, „Szkwał“, „Poświsł“ i jolach: „Dziwanna“ i „Mazanna“.

## Obóz propagandowo-żeglarski nad Jeziorem Narocz.

Zarząd Główny L.M.K. organizuje w czasie tegorocznych wakacyj letnich obóz propagandowo-żeglarski nad jeziorem Narocz dla członków kół szkolnych L.M.K. w wieku od lat 14-tu obojga płci. Obóz będzie trwał od 19 czerwca do 15 sierpnia r. b. i będzie obejmował 2 turnusy. 1-y turnus od 19.VI do 16.VII r. b., 2-gi turnus — od 18.VII do 15.VIII r. b.

Opłata za 4-ro tygodniowy pobyt w obozie wynosi Zł. 45., za korzystanie z taboru — Zł. 5.—, razem Zł. 50.—

Zgłoszenia na obóz już się przyjmuje; przy zgłoszeniu należy wpłacić zadatek w kwocie Zł. 10.—, lub całą sumę t. j. Zł. 50.— na konto P.K.O. Nr. 367 Zarządu Głównego L.M.K., z zaznaczeniem na odwrocie przekazu „obóz nad Narocz“ 1-y (lub 2-gi) turnus.

Tabor ten przeszedłszy przez remont w S.Y.G.-u, gdzie zimował, zostanie spuszczonej na wodę w dniu 1.VII.35 r. z wyjątkiem „Szkwału“, który opuści stocznię 15.VI b. r. Być może, że do czasu rozpoczęcia obozów, dokonane zostaną nowe inwestycje w taborze żeglarskim, tak, że szkolenie uczestników mogłoby być rozszerzone i bardziej gruntowne.

Wychodząc z założenia, że obozy winny być dostępne dla jaknajszerszych warstw młodzieży akad., A.Z.M. dąży do obniżenia dotychczasowych opłat za pobyt miesięczny, wynoszący kwotę zł. 90.— Prawdopodobnie suma ta ustali się w granicach zł. 70.—

Prócz akcji umasowienia jachtingu, która ma na celu wychowanie morskie młodzieży polskiej, — zadaniem A.Z.M.-u jest także stworzenie z obozów centralnego ośrodka międzynarodowego przysposobienia morskiego. Zadanie to realizowane było już w latach ubiegłych przez przyjmowanie do obozów studentów — cudzoziemców zarówno państw morskich, jak i nieposiadających dostępu do morza.

W roku bieżącym akcja ta rozwija się jaknajpomyślniej, tak, że nawet odczuwa się nadmiar zgłoszeń.

Liga Romana Nawała proponuje przyjęcie na warunkach wymiany 40 Rumunów. Prócz nich przewidywany jest pobyt młodzieży Węgier, Łotwy i Estonji.

Czechosłowacki „Klub Priateli More“, składający się głównie ze studentów również „ma wielki interes w oparciu o Polskie Morze“, pragnąc wzorem r. 1933, kiedy to bawiło w obozach A.Z.M. przeszło 100 Czechów i Słowaków, wziąć udział w żeglarskim szkoleniu sportowym.

Wszyscy cudzoziemcy przyjęci na obozy zostaną wydzieleni w osobną grupę, której stroną programową pobytu zajmie się Polski Akad. Zw. Zbliżenia Międzynarodowego „Liga“.

# SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 4

CZERWIEC

1935

Przestało bić serce, które czuło za miliony, przestała pracować dla Polski myśl genialna i wola niezłomna Wodza, który przez walkę i znoyny trud całego życia, wyprowadził Naród z niewoli, okrył sławą zwycięstwa armję polską i wiódł Rzeczypospolitą ku wielkiej przyszłości mocarstwowej.

Dobrze zasłużył się Ojczyźnie Pierwszy Jej Żołnierz i Budowniczy, Pierwszy Marszałek Polski JÓZEF PIŁSUDSKI.

Przed laty piętnastu z jego rozkazu wzniosła się ponownie nad Bałtykiem morska bandera Polski. Ziemię pomorską, ziemię Bolesława Chrobrego wziął w posiadanie miecz, wykuty w ogniu walki orężnej przez JÓZEF A PIŁSUDSKIEGO. Pod osłoną tego miecza — w wyścigu pracy nakazanym przez Niego, polski brzeg morski, praca polska na morzu, staje się fundamentem siły, Wskrzeszonej przez Niego Drugiej Rzeczypospolitej.

Danem było Lidze Morskiej i Kolonjalnej, że Marszałek JÓZEF PIŁSUDSKI, jako Członek Honorowy, przewodził duchowo jej pracy. Składając w bólu synowskim hołd pamięci Wielkiego Ducha naszej Ojczyzny, ślubujemy wierną służbę Polsce na morzu, żołnierską służbę spuściznie, którą nam zostawił, ślubujemy mieć za najwyższe prawo i nakaz Wielkiem Życiem pisany testament Wodza.

RADA I ZARZĄD GŁÓWNY  
LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

„Cieniom królewskim przybył Towarzysz wiecznego snu. Skroni Jego nie okala korona, a dłoń nie dzierży berła, a królem był serc i władca woli naszej. Półwiekowym trudem swego życia brał we władanie serce po sercu, duszę po duszy, aż pod purpurę królestwa swego ducha zagarnął niepodzielnie całą Polskę.

Śmiałością swej myśli, odwagą zamierzeń, potęgą czynów z niewolnych rąk kajdany zrzucił, bezbronnym miecz wykuł. granice nim wyrąbał, a sztandary naszych pułków stawać uwieńczył.

Skazonych niewolą nauczył honoru broń, wiarę we własne siły wskrzeszać, dumne marzenia z orlich szlaków na ziemię wprowadzać i w twardą rzeczywistość zamieniać.

Dał Polsce wolność, granice, moc i szacunek.

Czynami swemi budził u wszystkich po wszystkie krańce Polski iskry tęsknot do wielkości.

A miliony tych iskier z milionów serc wracały rozżarzone miłością do Tego, który je wskrzeszał, aż stał się On Jasnością, spływającą na całą naszą ziemię, i płomieniem

wytapiającym kruszec bezcenny, który w skarbcu narodowym naszych wartości moralnych pozostanie odtąd na wieki.

Wielkie dziedzictwo pozostawił w spadku po sobie ten potężny władca serc i dusz polskich.

Cześć, jaką otaczaliśmy Józefa Piłsudskiego za Jego życia wzmaga się dziś i potężnieć będzie w Polsce z godziny na godzinę coraz stokrotnie.

Niech hołdy dziś prochom Wielkiego Polaka składane zamienią się w śluby dochowania wierności dla Jego myśli w daleką przyszłość przenikających. Niech przekują się w obowiązek strzeżenia dumy i honoru narodu, niech wole nasze do twardej pracy i walki z trudnościami zaprawią, a serca nasze wielką Jego dla Ojczyzny miłością rozpala.

U bram domostw naszych postawmy warty, byśmy bezcennego kruszczu cnót przez Niego pozostawionych nie uszczuplili, niczego z wielkiego po Nim dziedzictwa nie uronili i byśmy duchowi Jego, troską za życia o losy Polski umęczonemu, spokój w wieczności dali“

**(Pożegnalne słowa Pana Prezydenta u Trumny na Wawelu.)**



Marszałek schodzi z O. R. P. „Wicher“



# Skończyło się Znojne i Wielkie Życie...

Zamknął się pierwszy, z okresów Drugiej Rzeczypospolitej Polskiej. Chwili tej towarzyszył ból, który spływając z serc-dzworów kościelnych, przy akompaniamencie werblów straszliwych, poprzedzających trumnę Marszałka, wdzierał się do serca narodu. Przed trumną Wielkiego



Marszałek Piłsudski na pokładzie s/s „Jadwiga”

Marszałka chyliły się zwycięskie sztandary wojska w ostatniej defiladzie, klękał lud zboleły, patrząc przez łzy na ostatni marsz Komendanta — szlakiem kadrówki na Wawel.

Rozszlochał się Kraków wieścią o pogrzebie Króla, co sercami władał. W ciszę, snu wiecznego królów, wtargnął dźwięk dzwonu Zygmuntowego. Do grobowców królewskich przybył, aby leć na wieczny zasłużony spoczynek — Józef Piłsudski, 1-szy Marszałek Polski.

Zakołysał się jeszcze Stary Zygmunt, drgnęło bólem serce dzwonu, rozległa się pożegnalna salwa królewska. Huk stu jeden strzałów armatnich targnął murami Wawelu — i ci-sza żałobna zapanowała nad Polską.

Skończyło się znojne i wielkie życie, pozostała idea, święta po Nim spuścizna.

Z męki długiej narodu wyrosła, przyzwana modlitwą wieszczów — wygnańców, wcieliła się w postać w szarym mundurze Komendanta. Hasło jej — Polska Niepodległa i Jej potęga.

Idea ta wzrosła razem z nim, kształtowała się w wygnaniach, więzieniach i rowach strzeleckich, doskonaliła w zmaganiach z własną duszą, uszlachetniała w miłości bezbrzeżnej ojczyzny i w tęsknocie ku udoskonaleniu duszy Narodu.

Cale życie Pierwszego Marszałka Polski było nieprzerwanym łańcuchem czynów, które z wielkiego umiłowania sprawy zrodzone — nadały konturom naszego Państwa coraz bardziej strzeliste i trwałe zarysy potęgi.

Życie Jego to walka, — walka z wrogiem, z samym sobą i ze słabością psychiki polskiej.

Dziw, że w okresie kilkudziesięciu lat można zespolić taką Wielkość, że jednym zyciem można stworzyć dumną epopeję historyczną, że można objąć taki ogrom pracy, miłości i cierpienia.

I teraz to, co stanowiło Jego wielkość, było niezmordowanym szlakiem życia, którym od odrodzenia do wielkości dażył — zostało wśród nas, jako spuścizna, jako symbol naszych pragnień.

Symbol ten ma pozostać katechizmem, którego wskazania będą wychowywać przyszłe szeregii pracowników naszej wielkości.

Niema już wśród nas Komendanta w szarej maciejówce!

Pozostał Jego Duch — Idea. Niech spłynie Ona do serc naszych, ożywi je tą mocą gromadnego dźwigania trudu tworzenia wielkości państwa polskiego. —



Oficerowie Marynarki Wojennej przed złożeniem ostatniego hołdu.

W sercach naszych pielęgnowana, czynami rozświetlać będzie mrok przyszłości — trudami tworzyć potęgę.

I wtedy żyć będzie, jako miłość ojczyzny w sercach naszych, jako trud w pracach naszych i jako moc w zgodnych poczynaniach.

S. Z.

*Wskrziesiciel Polski Niepodległej Odszedł....*

*Nigdy nie byliśmy przygotowani na ów dzień najbardziej bolesny, to też zapytywaliśmy z lękiem tajemnym: Co stanie się, gdy Jego wśród nas zabraknie, gdy myśleć już i czuć za całą Rzeczpospolitą nie będzie mógł genialny Umysł i najlepsze Serce?....*

*Dzisiaj jednak w obliczu majestatu śmierci Wodza Narodu wiemy, że trud Jego niezłomny zahartował nas, przygotował do życia państwowego i pracy dla Ojczyzny.*

*Bowiem nie według wskazań Józefa Piłsudskiego byłoby, gdyby śmierć Jego złamała nas, a ręce osłabły nam z żalu.*

*Wobec niezmiernie wielkiej Ducha Marszałka Piłsudskiego przyrzekamy — u Trumny Jego bardziej zespoleni — kontynuować dzieło, które On stworzył: przyrzekamy wszystkie siły wyteńczyć w nieustającej pracy dla potęgi Polski Morskiej.*

*Zarząd Główny  
AKADEMICKIEGO ZWIĄZKU MORSKIEGO R. P.*



# Dlaczego Liga Morska i Kolonjalna?



*Generał Dyw. G. Orlicz-Dreszer na jachcie A.Z.M.-u*

Dnia 27/IV r. b. w „Gazecie Polskiej“ pojawił się artykuł p. t. „Tego wymaga dobro żeglarstwa polskiego“, omawiający stosunki panujące w świecie żeglarskim.

Z radością witamy fakt zainteresowania się prasy codziennej sportem wodnym, niemniej jednak niektóre sądy wydają się nam niesłuszne, a projekty budzą pewne obawy.

Artykuł, obok szkicowego przedstawienia stosunków, jakie się wytworzyły na tym terenie, stwierdzenia konserwatyzmu, reprezentowanego przez Polski Związek Żeglarski ubolewa nad „poodgradzaniem się podwórkami“, poszczególnych organizacji żeglarskich.

„Wszyscy poodgradzali się na własnych podwórkach płotami przesądów i różnic ideowych“.

Autora artykułu rażą niezrozumiałe dlań różnice ideowe.

Tego rodzaju oświecenie obecnej sytuacji ruchu żeglarskiego świadczy, że autor artykułu jest tylko sportowcem — brak w nim jednocześnie pierwiastka społecznego, ideowego i nie może dlatego jedynie zrozumieć, że sport można pogodzić a nawet wykorzystać dla pewnej pracy społecznej.

Dalsze jego słowa całkowicie uzasadniają tylko sportowe stanowisko: „Akademicki Związek Morski wysunął w żeglarstwie niezrozumiałe dążenie do wydzielenia jachtingu spośród innych rodzajów sportu. Wynikać to ma jakoby ze specjalnych walorów społecznych, jakie reprezentuje żeglarstwo“.

Tutaj leży całkowite niezrozumienie tych nowych prądów, jakie nurtują w obecnym kształtującym się obliczu świata żeglarskiego, tutaj leży również przyczyna potworzenia się tych „podwórek“, o których wspomina „Gazeta Polska“.

Życie żeglarskie rozbiło się na dwa obozy: jeden — reprezentowany przez P. Z. Ż. — sport żeglarski dla sportu, drugi, reprezentowany przez: Akademicki Związek Morski, Harcerskie Drużyny Żeglarskie, Koła Szkolne L. M. K. — wychowanie młodzieży przez sport wodny.

Idą nowe czasy, które mają wszystkie nasze błędy dziejowe wyrównać przez pracę ludzi przygotowanych, wychowanych w atmosferze zrozumienia dobra gromadnego, dyscypliny, siły i aktywności. Wszystkie nasze poczynania na wszystkich odcinkach naszego życia muszą mieć jeden cel ostateczny — dobro całej ojczyzny.

Dlatego wszelki poryw naszej żywotności nie może kończyć się w małych rzeczach, w przyjemnościach, lecz musi spłynąć do wspólnego nurtu pracy twórczej całego narodu.

Oto nakaz, jaki rzuca, szczególnie nam młodym, dzisiejsza rzeczywistość. Podstawą, na której oprze się przyszłość Rzeczypospolitej — jest młodzież. Od charakteru jej wychowywania zależeć będzie przyszła siła lub słabość Polski.

Z tej troski wypływa właśnie na jednym z małych odcinków naszego życia — na odcinku morskim i żeglarskim — potrzeba wychowania elementu karnego, zdecydowanego, dążącego do wytkniętego celu, a mówiąc językiem żeglarskim, płynącego raz wytkniętym kursem — mimo piętrzących się przeszkód.

Przewaga sportu żeglarskiego wodnego nad innymi — tkwi właśnie we właściwości wychowywania ludzi typu silnego.

Na to zgodzi się każdy, kto bezpośrednio zetknął się z morzem nie na mniej lub więcej luksusowym statku, lecz z bliska, gdy zwały słońgorzkiich fal



chlustały mu w oczy bezmiarem potęgi i niebezpieczeństwa, tylko jego upór dyscyplina i współpraca z załogą zapewniła mu bezpieczne dopłynięcie do portu.

Te wszystkie czynniki, występujące podczas dłuższych rejsów, a pielęgnowane podczas zbiorowego życia obozowego — dadzą w sumie charakter nowego Polaka zdolnego nie tylko do życia na odcinku naszych poczynań morskich, lecz również przygotowanego do każdej pracy dla Polski, jaką przez zawód swój będzie wykonywał.

Okres wychowywania młodzieży na morzu, winien być w racjonalnie zorganizowanym wychowaniu wodnym, poprzedzony poszczególnymi etapami żeglarsstwa śródlądowego pod wszelkimi jego postaciami.

Dalej konsekwentnie wpływu potrzeba ujęcia pędu do sportów wodnych w pewną skryształizowaną postać, którą trzeba ożywić duchem, nadać jej stałe tętno życia.

Organizacją, która cały ten ruch wodny ma pod swymi skrzydłami skupić i wlać weń ideę ożywczą,

może być tylko taka, w której ona już żyje, w przeciwnym razie będzie to tylko sprawnie działający martwy mechanizm o misternie dostosowanych kółkach

Zagadnienie wychowania młodzieży przez sport wodny, żeglarski jest dyktowane przede wszystkim troską o psychikę przyszłego społeczeństwa polskiego, które przez hart musi zdążyć ku pewnemu odrodzeniu, musi wyzbyć się tych wszystkich pierwiastków słabości, jakie z przeszłości odziedziczyło.

Tutaj leży przyczyna, dlaczego Akademicki Związek Morski dąży do skoncentrowania ruchu wodnego pod skrzydłami Ligi Morskiej i Kolonjalnej, dlaczego cały sport żeglarski ma być nie celem ostatecznym, lecz czynnikiem pomocniczym, zmierzającym ku sprawom o znaczeniu szerszym.

Moment społeczny, rozmach organizacyjny L. M. K., to zasadnicze motywy, jakie przemawiają za skoncentrowaniem ruchu wodnego w jej ramach, pojętego jako objaw twórczy w naszych zagadnieniach wychowawczych.

Stanisław Zadrozny.

## Szkuner „Elemka” rusza w świat

„Elemka”, strojna w biel żagli, pruje już dalekie morza, kierując się do Egiptu. Z głębokim wzruszeniem żegnaliśmy nasz statek, odpływający w daleki świat. Tłumy, odprowadzające „Elemkę” przeżywały w pewnym stopniu to samo, co ci, którzy, żegnali przed wiekami pierwszych odkrywców, zdążających na poszukiwanie Nowego Świata. Wprawdzie świat stał się innym, niż wtedy i niema już tych możliwości olśniewających odkryć, nowych lądów, mórz i tajemniczych w bezmiernych przestrzeniach zagubionych wysp, w których oczekuje włóczęgów morskich niewysłowiony czar Wielkiej Przygody — jednak podróż przedsięwzięta przez „Elemkę” ten sam posmak posiada, choć przygody, jakie ją spotkają inny mieć będą charakter, odkrycia zaś sięgną w inną dziedzinę. Jak przed wiekami pół-korsarskie pół-kunieckie okręty narodów żeglarskich płynęły ku dalekim krajom, by tam gruntować podstawy swej dzisiejszej potęgi, tak „Elemka” ma za zadanie poznać dalekie lądy, ich użyteczność na produkty ziemi polskiej i wytwory rąk ludu polskiego. Po szlaku kreślonym dziobem „Elemki” w przyszłości popłyną ładowne okręty, wioząc w swem wnętrzu skryształizowany produkt wysiłku mózgow i rąk polskich, zaś, gdzie kotwica „Elemki”, ze zgrzytem łańcucha runie w toń, grzeżąc w dnie morskiem, wytyczony zostanie punkt, w którym ekspansja narodu polskiego gospodarcza i kulturalna, rozpocznie się urzeczywistniać, stając się zadaniem przewyciężenia bezwładu, jaki stał się naszym udziałem od wieków. Podróż „Elemki” nie może być oceniana tylko kryter-

jami materialnymi. Ani wymiary statku, ani wartość ładunku nie usprawiedliwiły by tego podniesłego nastroju, jaki panował w chwili odcumowania „Elemki”. Zdawano sobie sprawę, iż „Elemka”, to nie tylko wytyczanie dróg dla zamorskiego handlu polskiego, czy stwarzanie nowych form wymiany międzynarodowej — to przede wszystkim próba i pchnięcie koła rozpędowego, mającego zapoczątkować przeistaczanie się życia polskiego, pogrążonego jak dotychczas w biernej gnuśności.

Z głęboką słuszością podkreślił Gen. Dreszer w ostatniej ze swych prelekcji w Gdyni, iż Polska jeśli nie ma zmarnieć w pętach marazmu, musi iść w świat, musi, chociaż z opóźnieniem parasetletniem, nawiązać nić z całą ludzkością, wprowadzając swe życie w wyteżony silny rytm. To też odprowadzając „Elemkę” holownikiem w otwarte morze, hen daleko poza falochrony Gdyni, oczy wszystkich z nadzieją spoczęły na strzelistych zarysach statku, mającego zapoczątkować nową dziedzinę pracy L. M. K.

Pragnienia, aby pokładane nadzieje znalazły swe pełne urzeczywistnienie, wyraziły się w uroczystym nabożeństwie, odprawionym na intencję wyprawy na pokładzie „Elemki”. Z serca, płynące przemówienie Generała Dreszera, zamknęło tę część programu.

Piękny słoneczny dzień wrócił dobre warunki podróży. W duszach żegnających „Elemkę” obok odczucia powagi chwili, dało się zauważyć radośne podniecenie, oparte na wierze w pomyślny wynik przedsięwziętego trudu.

M. S.

*Każdy grosz złożony na Fundusz Akcji Kolonjalnej, (Konto P.K.O. 1030) przyspiesza realizację naszych poczynań kolonjalnych.*

# PRAKTYKA ŻEGLARSKA

## Uwagi o nawigacji pilotowej

Każdy żeglarz wie, że prowadzenie jachtu w niewielkiej odległości od brzegu, wśród mielizn i skał nastrocza więcej niebezpieczeństw, niż żegluga na pełnym morzu. Należyte rozpoznawanie znaków nawigacyjnych zmusza załogę do zdwojenia czujności i stałego pogotowia manewrowego, co oczywiście jest wyczerpujące. Odrazu jednak dodam, że żeglowanie n. p. wśród szker szwedzkich, czy przez fjordy Norwegji, gdzie przedewszystkiem zwraca się uwagę na znaki nawigacyjne, dostarcza tak wspólnych wrażeń, że ciągła czujność i napięcie uwagi zostają sownie wynagrodzone.

Spokojny i uważający kapitan, jeśli ma zgraną i dobrze znającą jacht załogę przeprowadzi statek przez najbardziej trudne i zawile przejścia bez większych przygód.

W żegludze sportowej bardzo rzadko bierzemy pilota zawodowego, gdyż właśnie pilotowanie jest doskonałym sprawdzianem umiejętności żeglarskich, a pozatem wielką przyjemnością. Główną pomocą w takich wypadkach będą dla kapitana i załogi jachtu dokładne mapy i t. zw. „locja“, książka, zawierająca szczegółowy opis brzegów, portów, z podaniem tych wszystkich wiadomości, które żeglarzowi mogą być w jego podróży potrzebne. W „locji“ znajdują się też rysunki i znaczenie znaków nawigacyjnych, których jest bardzo wiele, gdyż niestety prawie każde państwo, ma swój specjalny sposób znakowania. Na Bałtyku mamy cztery takie systemy: duński, szwedzki i niemiecki; Finlandja zaś, Z. S. S. R., Estonia i Łotwa, znaczą jednakowo czwartym, a Litwa używa systemu niemieckiego. Bliżej się jednak tymi znakami ze względu na miejsce, nie będę zajmował, odsyłając czytelników do „Locji“ (Ost-See-Handbuch) lub książki W. Stępień: Vademecum Żeglarza, gdzie znakowanie nawi-

gacyjne na Bałtyku jest wyczerpująco omówione. Na mapach szczegółowych też zwykle są wyrysowane wszystkie znaki nawigacyjne i podane dokładne głębokości drogi wodnej, czyli nurtu t. zw. farwaterów t. zn. przestrzeni wodnej, przeznaczonej do żeglugi, wolnej od wszelkich stałych przeszkód. Nurt na mapach oznaczony jest zwykle linią kropkowaną. Należy się wystrzegać schodzenia z tej drogi i żeglowania na t. zw. skróty, gdyż to łatwo może spowodować wypadek. Ważną zasadą w żegludze pilotowej jest możliwość natychmiastowego skontrolowania pozycji statku. W tym celu dobrze jest znaczyć na mapie ołówkiem (nie chemicznym) drogę statku, zakreślając wyspy i znaki nawigacyjne natychmiast po ich ominięciu.

Zawsze, a w tego rodzaju żegludze specjalnie, każdy członek wachty powinien mieć ściśle określone zadanie, co zwiększa pewność manewrową jachtu. Na dziobie jachtu powinien stać żeglarz t. zw. „oko statku“. Kapitan, kierownik wachty, lub na małych jachtach wprost sternik — przeglądają mapę, „oko“ wyszukuje „w terenie“ te znaki, o które prowadzącemu jacht chodzi i wskazuje ich kierunek. W zawile wytyczonych farwaterach zwykle niema czasu na przeglądanie mapy i wyszukiwanie znaków, więc kierownik wachty lub sternik jeszcze przed dojściem do takiego miejsca, powinien się dokładnie mapie przyjrzeć, poprostu nauczyć się, którą boję, wiechę, czy wyspę, z której strony i z jakiej odległości trzeba omijać, — i dalej prowadzić jacht na pamięć. Przeglądanie mapy wtedy, gdy o kilka metrów przed dziobem czyha mielizna, przed którą trzeba zrobić zwrot, aby po kilkunastu metrach jazdy znowu zmienić kurs, może przynieść zgubne skutki. W razie niepewności, jeśli „oko“ i kierownik wachty nie mogą rozwikłać w terenie



Wyspy alandzkie. Latarnia Korsö

wytyczenia danego przejścia, najlepiej jest zwolnić bieg statku, lub nawet zawrócić, jeszcze raz dokładnie przejrzeć mapę i dopiero po należytem zorjentowaniu się, żeglować dalej. Często zająć może także konieczność rzucenia kotwicy, która powinna być w żegludze przez niebezpieczne miejsce zawsze gotowa do użycia. W czasie przechodzenia przez trudne przesmyki, należy możliwie jaknajbardziej zredukować szybkość, ustawiając odpowiednio żagle. Pamiętać jednak trzeba, aby statek nie stracił zdolności manewrowej, gdyż to może wywołać większe niebezpieczeństwo, niż zbyt szybka żegluga. Jeśli jacht ma motor, powinno się go w takich wypadkach zapuszczać.

Chciałbym tu wspomnieć, że wśród naszych żeglarzy pokutuje mniemanie, że popęd motorowy na jachcie jest czemś nieładnym, czemś, co nie licytuje ze strzelistym masztem, smukłością burt i białą wzdętych żagli. Jest to niczem nieuzasadniony konserwatyzm. Morze uczy nas rozwagi wszędzie, więc żeglarze, których jachty mają motory, powinni przede wszystkim dbać o nie tak, aby były rzeczywiście pomocą, a nie bezużytecznym balastem i używać ich zawsze, o ile zajdzie tego potrzeba.

Żegluga pilotowa we mgle, przy bardzo słabej widoczności, jest nadzwyczaj trudna i niebezpieczna. Zasadniczo nawet na znanych wodach nie powinna być stosowana. Można jednak żeglować w takich warunkach w wypadku, gdy zna się dokładnie szybkość statku i miejsce, w którym on się znajduje. (N. p. strawersowano właśnie jakiś znak nawigacyjny zaznaczony na mapie). Z punktu znanego wykreśla się kurs na następny punkt najlepiej też jakiś znak nawigacyjny i prowadzi się jacht wedle kompasu. Znając szybkość możemy obliczyć czas, w którym jacht powinien dojść do obranego punktu. Jeśli punkt ten nie wynurzy się z mgły w oznaczonym czasie, co może łatwo spowodować błąd kompasu, lub sternika, nie powinno się go szukać. Najlepiej w takich wypadkach rzucić kotwicę i czekać, aż mgła zginie. Wchodzenie we mgłę do portu, lub z pełnego morza w wąskie przesmyki między mieliznami z reguły nie powinno być stosowane. W takich wypadkach można stanąć na redzie na kotwicy, lub żeglować po odmierzonych na mapie odcinkach wolnej przestrzeni i tam czekać na odpowiednie warunki.

Ostrożności i zasady żeglugi pilotowej wśród mielizn stosuje się zawsze przy wchodzeniu do portu. Żegluga w nocy n. p. w szkerach szwedzkich, czy w fińskich, jest też skomplikowana. Ułatwiają ją jednak gęsto rozstawione t. zw. latarnie sektorowe, niewielkie, zgrabne, białe domki, lub budki przyczepione, jak gniazda jaskółcze do skał. — Świecą one różnymi kolorami: (czerwone, zielone i białe), a zasięg i kąt widoczności tych kolorów jest ściśle określony i oznaczony na mapach. (Szwedzi mają specjalne t. zw. nocne mapy, na których sektory latarni szkerowych są dokładnie zaznaczone. Zresztą na wszystkich szczegółowych mapach szwedzkich, fińskich i niemieckich sektory te są zaznaczone). Latarnie sektorowe są tak ustawione, że po ominię-

ciu jednej, wchodzimy w zasięg światła następnej, która zależnie od kształtu i zawilosci nurtu, ustawiona jest dalej, lub bliżej.

Sektor biały oznacza wolną drogę, czyli nurt, zielony zaś i czerwony miejsca dla żeglugi niebezpieczne. Zdarza się jednak, że linja oznaczająca na mapie drogę, którą powinien iść statek, dłuższy czas biegnie w czerwonym, lub zielonym sektorze. Trzeba zwracać na to pilną uwagę, i żeglować tak, jak wskazuje mapa. — Zdarzają się jednak w szkerach miejsca tak zawile, że mimo latarni sektorowych, zorjentowanie się tam w nocy jest bardzo trudne. Je-



*Latarnia sektorowa*

śli na jachcie nie ma silnego reflektora, którym możnaby wyszukać znaki nawigacyjne, nieświetlne, ustawione na wodzie, lub brzegu, bezpieczniej jest przebrnąć takie miejsca w dzień.

Wchodzenie w nocy do portu, który nie ma nabieżników, jest zasadniczo niedopuszczalne. Wejście zaś takie specjalnie do niektórych portów szwedzkich, zwykle doskonale oświetlonych, jest często łatwiejsze i bezpieczniejsze od wchodzenia w dzień, szczególnie, jeśli jacht ma także napęd motorowy, który ułatwia żeglugę w linii prostej i dobre wyszukanie nabieżników. W czasie żeglugi w nocy przez wąskie, uczęszczane nurty, należy szczególnie przestrzegać „prawa drogi“ i pamiętać o światłach pozycyjnych i innych sygnałach. Dobrze jest dla zwrócenia uwagi dużych statków, którym sprawia trudność zauważenie małych światel pozycyjnych jachtów, oświetlać reflektorem, czy latarką elektryczną żagle.

Rozwaga i ostrożność kapitana, sprawność załogi i dobre mapy, oto czynniki zasadnicze, od których zależy powodzenie w żegludze pilotowej.

**Leszek Wieleżyński.**

## W tyglu gdyńskim

Już możliwym jest poczynienie pewnych uogólnień tyjących się przekształceń w poglądach gospodarczych naszego społeczeństwa, przemiany te najwyraziściej występują w wysuniętym bastjone naszego gospodarstwa, — w Gdyni. Jest rzeczą niezmiernie interesującą, iż uświadomienie pewnych sytuacji, powstających pod samoczynnym działaniem czynników ekonomicznych, ze znacznym opóźnieniem znajduje swój refleks w umyśle. Od chwili gdy rozpoczęto wznosić port w Gdyni zaszły w świecie olbrzymie przeobrażenia, całkowicie zmieniające rachuby z jakimi przystępowaliśmy do dzieła. Zmiany te odbywały się poza naszą wolą i świadomością.

Okres, w którym wola narodu krystalizowała się w budowie pierwszych urządzeń portowych Gdyni, pomimo swych znamion schyłkowych, dla opinii polskiej wydawał się jasnym i zrozumiałym. Twórcy morskiego programu tej epoki, mając oczy skierowane na cyfry, obrazujące nędzę polską, kojarzyli je z cyframi naszego obrotu handlowego zagranicznego, przedstawiającego się również nędznie, skąd wnioskowano, iż rozwinięcie handlu zagranicznego automatycznie musi doprowadzić do polepszenia stanu wewnętrznego kraju. Wydawało się, iż handel zagraniczny i handel wewnętrzny, oznaczający żywe tempo, są w stosunku do siebie we współzależności funkcjonalnej. Podstawą teoretyczną tej konstrukcji myślowej służyła teoria ekonomiki, do dziś dzień jeszcze niezupełnie obalona. Gospodarstwo światowe pojmowano, jako wymianę pomiędzy miliardami gospodarczych jednostek. Istotą gospodarstwa światowego więc była swobodna wymiana towarów, kapitałów i mięśni (pracy). Zrozumiałem się to stanie gdy uwzględnimy, iż według tej teorii, w życiu gospodarczym brak jest momentu historycznego, rozwojowego; gospodarstwo jest urzeczywistnieniem się tej samej zasady ciągle i nieprzerwanie

Cóż bowiem jest bardziej naturalnego jak to, iż Indje hodują bawełnę, wysyłają ją do przeróbki do Anglii, i zpowrotem otrzymują, jako gotowe bawełniane wyroby? Jest to słuszne i niezmiennie i jedynie co można zrobić to zwiększać swój udział o ile samo życie pozwoli. Z tem nastawieniem umysłu wznoszono Gdynię i w tym kierunku urabiały się umysły. Gdynia była tem laboratorium psychicznym, gdzie rozwichrzoną naturę Polaka przerabiano na bussinessmana, świadomego arkanów handlu zagranicznego. Trzeba stwierdzić iż liczna grupa jednostek została wciągnięta w tryby tego potężnego mechanizmu i uległa głębokiej przemianie duchowej. W zestawieniu z anarchizmem, wybitnie a gospodarczą mentalnością szlachecką, jaka panuje w reszcie społeczeństwa, odbija się ten typ nader korzystnie. Spotkać można ten typ umysłowości w Gdyni na

każdym kroku. Uderza swą aktywnością, realizmem, i podbija szerokim rzutem, opanowanej jednak wyobraźni. Dla umysłowości gdyńskiej świat wydaje się małym i bliskim. Najodleglejsze punkty globu ziemskiego wydają się również plastyczne i osiągalne, jak Hel widziany z Kamienną Górą dla obywatela z hinterlandu.

Nigdzie też pragnieniu do samotnej włości w bezkresne przestrzenie dalekich oceanów na łupinkach żaglowych nie znajduje tyłu chętnych.

Tak więc w wycuciu rytmu gospodarstwa światowego wytworzyła się grupa ludzi, nadających ton Gdyni. Określić ją można jako typ umysłowości właściwy cywilizacji kapitalistycznej, u nas przedtem właściwie niereprezentowanej. Czy na terenie Gdyni niema innego typu psychicznego, będącego rewelacją w stosunku do umysłowości z hinterlandu jak i tej którą określiłem „kapitalistyczną“. Jakie przyczyny go stwarzają? Wzmiankowałem wyżej o zasadniczych przeobrażeniach w istocie gospodarstwa światowego. Na pomoście materialnej łączności z gospodarstwem dogasającej epoki, wyrósł typ umysłowości poprzednio określony. Nowy typ psychiczny rodzi się równoległe do przeobrażeń, zachodzących w więzach współzależności gospodarczej Polski i świata. Przeobrażenia te są dalekie od swego kresu. To samo powiedziec możemy o nowym typie psychicznym. Jest on jednak w ostrym antagonizmie z typami psychicznymi poprzedzającymi go. Typ „kapitalistyczny“ trwa mocą bezwładności, powstawszy w znacznym stopniu pod wpływem sugestji gotowych wzorów.

Załamaly się podstawy teoretyczne tych wzorów. Nie uważa się już za tak „naturalne“ by nonsens wywożenia bawełny indyjskiej do Anglii i z powrotem, będący klasycznym przykładem, nie wywołał zastrzeżeń. Bałwochwalczość przed wolną „wymianą międzynarodową“ upada. Maszyny dają się wszędzie instalować, a umiejętności nabyć Charakter wymiany międzynarodowej ulegnie zasadniczej przemianie jakościowej, prowadzącej do rozpadnięcia gospodarstwa światowego na człony narodowe. Te ośrodki narodowe będą centrami gospodarczymi, kulturalnymi „romantyki kupieckiej“ tak charakterystycznej dla panującej w Gdyni opinii. Charakteryzuje go głębokie przeświadczenie o konieczności zmiany wszystkich kanonów, istniejącej polityki ekonomicznej i morskiej, wiara w skuteczność świadomego działania, grunt swój znajdująca w podstawie woluntarystycznej. Opinia taka ma miejsce jak narażenie w sferach młodszych ekonomistów, techników, dalekich od możliwości dobitniejszego wyrażenia swych poglądów. Wydaje się pewnym, iż ten typ jest zaczynem przyszłości.

J. Stachniuk

# MORZE w LITERATURZE PIĘKNEJ

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

## Janusz Stępowski — laureatem

Nie raz poruszaliśmy na łamach „Szkwału” sprawę tępej obojętności ogółu czytelniczego do dzieł marynistycznych. — nie raz wykazywaliśmy zakłamywanie opinii przez laików-recenzentów, jakoby w literaturze morskiej nie było ani jednego talentu rzetelnego, — nie raz podkreślaliśmy, że morska literatura piękna, naprawdę piękna, istnieje, i że prymdzierzą w niej pisarze, znający morze najlepiej, a przede wszystkim marynarze..

Sprawy te, tylekroć poruszane przez nas, z uporem wywlekane na światło dzienne, a zazwyczaj pomijane obojętnym, może celowym nawet, milczeniem talentów oficjalnych, — nas, ludzi, silnie zespoleonych z wspólnym żywiołem morskim i tem, co się o nim pisze, — dotyczyły bardziej niż mogłoby to zabość innych, dla których morze to tylko ten miły urlopowanemu ciałałku piaseczek, nagrany tem słoneczkiem, i ta dal fal, takich naszych, takich polskich, takich pluskających do wtóru kuracyjnym patefonom.

Przecież jednak doczekaliśmy się satysfakcji, i to niebylekajkiej.

Znalazł się człowiek dobrej myśli, prof. dr. Bolesław Szarecki, który, pragnąc uczcić pamięć swego przedwcześnie zmarłego syna, — kilkunastotysięcznym funduszem, oddanym w ub. r. do dyspozycji Tow. Literatów i Dziennikarzy w Warszawie, — stworzył stały fundament dorocznej nagrody im. ś. p. Jerzego Szareckiego, przeznaczonej dla młodych twór-

ców, z pierwszeństwem dla istotnie utalentowanych marynistów.

Ciekawą i pełną tragizmu sylwetę ś. p. J. Szareckiego oświetliliśmy silniejszym promieniem w styczniowym n-rze „Szkwału”, — dziś przypominamy pokrótce, że był on uzdolnionym literacko marynarzem, który pozostawił po sobie trzy tomy utworów prozą: „Groźny Kapitan”, „Na pokładzie Lwowa” i „Czapkatopielca”.



JANUSZ STĘPOWSKI

Dzieło przypadku sprawiło, że w tym samym czasie, kiedy powstawała nagroda dla pisarza-maryni- sty, — Janusz Stępowski tworzył swą „Legendę o masztowej sośnie”. Ten sam przypadek chciał, iż utwór jego, pięknie w ub. r. wydany przez ruchliwą Główną Księgarnię Wojskową, w artystycznym opracowaniu graficznym atelier Girs Barcz, — zrecenzowaliśmy w tym samym styczniowym numerze „Szkwału”.

Napisaliśmy wówczas o „Legendzie”: „Jest to historia sosny, o której niegdyś chodziło po świecie

„od Inflant, Prus i Moskwy po karpacki grzebień, od Mazowsza do Multan — tysiąc opowieści!” O temat ten potraciła już Konopnicka w swym, defetystycznym z morskiego punktu widzenia, „Panu Balcerze” — u Stępowskiego jednak sosna nie jest martwym kikutem masztowym, trupem drzewa, lecz symbolem najżywszych tęsknot do morza. Wraz z wędrówką tej sosny na przestrzeni kilku wieków, z jej legendą, na ekran poematu rzucone zostały, szczęśli-

wie wybrane przez autora, fragmenty dziejów Polski na Bałtyku, drogie sercu każdego Polaka. Zwycięstwo nad Szwedami, postacie Murreya, Dickmanna, Lanckorońskiego i alegorycznego budowniczego Gdyni, Sebastjana Jaksy, szereg pieśni z różnych okresów historii — wszystko to swobodnie zmieściło się w ramach jednego poematu. Talent Sępowskiego najwybitniej ujawnił się w świetnej pieśni X o abordażu dwu walczących okrętów (...) — w pieśni XI, gdzie sosna modli się o „odpoczywanie wieczne tym, co potonęli...“ — oraz we wspaniałej, zachłyśniętej radością pieśni XV o powstaniu Gdyni (...) Sępowski dał z siebie rzecz piękną, zdrową i dobrą. „Legenda“ dla literatury marynistycznej jest nabytkiem bezwzględnie cennym“.

Oto skrót poprzedniej naszej recenzji z poematu, któremu w zaszczytnym udziale przypadło zdobycie, po raz pierwszy w bież. r. przyznanej, nagrody im. ś. p. J. Szareckiego. Wybór nadzwyczaj trafny, decyzja zespołu jury celna.

Niechże mi wolno będzie cieszyć się wraz ze Sępowskim, tembardziej, iż morza uczył się on również na pokładzie „Lwowa“ i tembardziej, że „Legenda“ bynajmniej nie jest debiutem laureata, ani poetyckim wogóle, ani marynistycznym w szczególności.

W swym literackim dorobku Sępowski ma już sporo ważnych pozycji. W r. 1926 wydał powieść p. t. „Sad w środku miasta“; — w rok później otrzymał I nagrodę na Turnieju Poetów „Kraków — Lwów“, zorganizowanym przez Akademickie Koło Artystyczno-Literackie we Lwowie (następne nagrody otrzymali: J. Braun, B. Karpacki i J. Gamska); — w tymże roku podczas uroczystości sprowadzenia zwłok Słowackiego wystawił na podwórzu wawelskim, jako widowisko plenerowe, utwór poetycki p. t. „Turniej żywych szachów“; — w r. 1919, podczas P. W. K. w Poznaniu, wystawił widowisko p. t. „Za Króla Jana“; — w r. 1932, na gdyńskim stadionie podczas Święta Morza, warszawski teatr im. Żeromskiego pod kierownictwem Ireny Solskiej wystawił widowisko morskie Sępowskiego p. t. „Opowieść bałtycka“. Radjosiłuchaczom doskonale znane są jego feljetyony literackie oraz słuchowiska, zwłaszcza marynistyczne: kilkakrotnie nadawana „Legenda o bursztynowej koronie“ oraz „Na morskich szanłach Rzeczypospolitej“ i „Surrabaya musi pójść na dno“. Jedno ze słuchowisk p. t.

„Heca w Jażwinach“ zostało przez autora przerobione na groteskę teatralną i wydane ostatnio jako Nr. 16 „Biblioteki Teatralnej Związku Teatrów Ludowych“; drugie, „Na morskich szanłach Rzeczypospolitej“ zupełnie przerobione, po dodaniu szeregu adaptacyj scenicznych, — niebawem ukaże się również jako utwór sceniczny, nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Janusz Sępowski wyszedł z krakowskiej grupy poetyckiej „Heljonu“, pogodą i radością życiową zbliżoną do „Ponowy“ i „Czartaka“. Grupa ta została założona przez najmłodszych wówczas poetów Krakowa, studentów Uniwersytetu Jagiellońskiego, których złączyło wspólne pragnienie czynu i umiłowanie słonecznego, radosnego życia i przyrody. Grupa ta później ściśle zespoliła się z „Litartem“, nie zmieniając zasadniczej, młodzieńczej postawy wobec szarzyzny świata, — i rzecz znamienita: mimo, iż Sępowskiemu przybyło lat od owych minionych dni uniwersyteckich, życie jednak niewiele widać nauczyło go pesymizmu, skoro w „Legendzie o masztowej sośnie“ dominuje, pełne radosnego rozmachu, piętno dawnego „Heljonu — Litartu“. Nie o wszystkich przedstawicielach tej grupy można to samo powiedzieć... A nazwisk znanych sporo: J. Braun, J. A. Gałuszka, Jar. Jajowski, M. Jastrun, Jalu Kurek, A. Polewka, J. Ronard-Bujański, ś. p. M. Sewi, W. Zechenter...

Janusz Sępowski był marynarzem; pierwszym jego statkiem był żaglowiec szkolny „Lwów“, niegdyś na wodach świata jeden z najpiękniejszych barków, dziś już tylko na fest zakotwiczony hulk warsztatowy, z rezygnacją czekający końca dni swoich w zamulonym basenie, drzemiący o świetnej, zuchwałej przeszłości... Komu dane było poznać uczucie cichego rozmiłowania, gdy — w obcym, dalekim porcie, poprzez nieufne bloki cudzych, kamiennych domów — nagle zobaczył dumne, strzeliste maszty swego pięknego statku — ten pojmie ból, jaki ogarnia serce marynarza, gdy po latach ujrzy ten sam statek... z kalekiami, obciętemi kikutami, bezradnie sterczącymi w niebo... Kto wie, czy nie starszek „Lwów“ natchnął Sępowskiego do stworzenia „Legendy o masztowej sośnie“, która, choć ścięta, nie przestaje być żywym, poematu godnym symbolem wielkości Polski Morskiej.

Zbigniew Jasiński

WANDA KARCZEWSKA

# Gdynia

PANU JANUSZOWI STĘPOWSKIEMU

Rzuciła się w morze  
wspaniałym, zwycięskim kraulem.

Mola portowe —  
dwuramienny sierp —  
kamiennym łukiem do dna przywarły,  
wrosły  
jak korzeń.

(Wpierw  
nie miała mocnych oddechów miarowych,  
syreny okrętowej  
ni holownika gwizdów ostrych.)

Dziobami statków jak pługiem  
zielone brzozy orze,  
płynne skiby odwala.

Fale  
użyźnione posiewem  
„myszynieckiej sosny“  
w pyszne srebrnoziemy —

stu masztami wrosły  
i pokładły się w długie  
czarne szlaki węglowe.

Codzień  
w mięśni spiętych i turbin pochodzie  
śląskie wioząc djamenty  
lub stony podkarpacki kryształ —  
to o szwedzkie granity  
wspiera płową głowę,  
to na Czarnym Łądzie  
białym lnem zasypia.

A gdy się nasyci łomotem upalnym,  
co piekłem w kotłowniach rozgorzał —  
— zuchwale tryśnie jak gejzer  
i świat owinie triumfalnym  
białoczerwonym rejsem  
„Daru Pomorza“!

## Notujemy:

\* W związku z nadchodzącym Świętem Morza, należy spodziewać się („raz około Wielkiejnoocy“) — oczywiście w prasie codziennej, bo literacką nic to nie obchodzi — kilku nielicznych feljetonów i artykułków na temat mar. lit. pięknej. W porównaniu z latami ubiegłymi, sytuacja poprawiła się o tyle, że, — jeżeli chodzi o sprawy morskie wogóle, dawniej poruszano je zaledwie dwa razy do roku (10.II i 29.VI), dzisiaj zaś mają one cotygodniowy kącik prawie w każdym dzienniku, — a jeżeli o liter. marynistyczną, to dawniej nie wiedzieliśmy, że taka istnieje, dzisiaj zaś już wspomina się o niej dwa razy do roku. Jakby nie było — postęp.

\* „Książnica Atlas“ przystąpiła do wydania „Przygód Krzysztofa Arciszewskiego“ J. B. Rychlińskiego, drukowanych już fragmentami w szeregu n-rów „Morza“. O utworze tym, obszerniej omówionym przez nas w n-rze kwietniowym, napisaliśmy wówczas, że powinien ukazać się jako osobne wydanie książkowe.

\* „Morski poemat“ Al. Janty Połczyńskiego, zamieszczony przez nas w n-rze majowym, nie jest identyczny z utworem o tymże tytule ze zbioru poezyj, tegoż poety, p. t. „Wielki Wóz“, o którym zamieściliśmy notatkę w n-rze kwietniowym. W „Wielkim Wozie“ poemat został wydrukowany już w ostatecznej swej formie, my zaś zamieściliśmy go w szacie pierwotnej, t. j., w jakiej został nam złożony w redakcji

jeszcze przed ukazaniem się „Wielkiego Wozu“, — co dla ścisłości wyjaśniamy.

\* Do działu literackiego w ostatnim n-rze wkradły się następujące, ważniejsze omyłki druku: w art. W. Karczewskiej p. t. „Marynistyczna twórczość kobiet“ w szpalcie drugiej, wiersz szósty od góry, powinno być „groźnym czarem morza“, zamiast „groźnym czasem morza“; w tejże szpalcie, wiersz dziesiąty od dołu, powinno być „regjonalizm“ zamiast „racjonalizm“; --- w utworze zaś L. Urbańskiej, ostatni wyraz pierwszej zwrotki — zamiast: „twarzy“, winien brzmieć „plaży“.

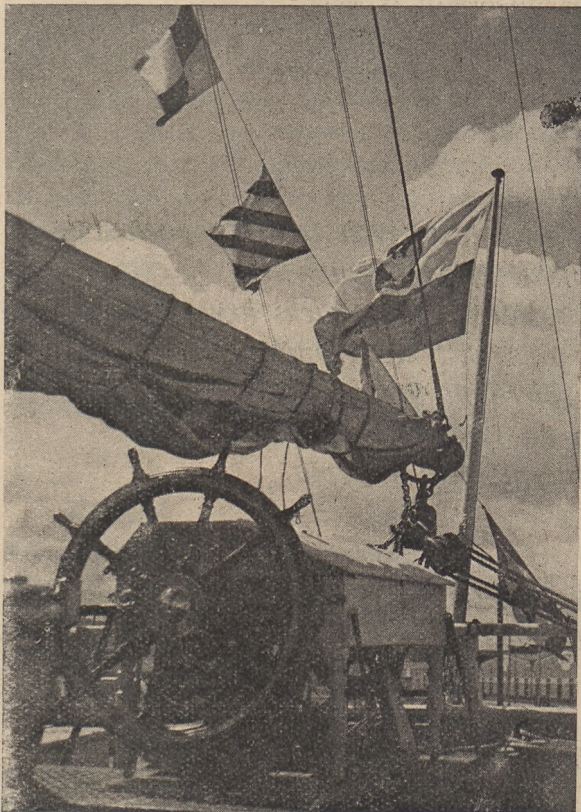
\* Wszelką korespondencję dla działu literackiego prosimy kierować pod adresem: „Zb. Jasiński, Warszawa XII, ul. Narbutta 58 m. 4“.

## Listy z „Elemki”

Jesteśmy drugi dzień na Bałtyku. Pozostała za nami Gdynia, przyjaciele, którzy nas żegnali, słowem, wszystko.

Ogarnęła nas przestrzeń, morze...

I właśnie, w takich chwilach ciszy, — bo cicho jest na naszym żaglowcu, przychodzą na myśl ci wszyscy, których tu niema, a szczególnie ci, którzy



może jeszcze nie ukochali morza, bo go nie znają, ale jakby jakimś instynktem wiedzeni, ku morzu się rwą...

Morze... Bałtyk...

Jakże innym jest ono, gdy przemierza się je statkiem parowym, a innym, gdy pruje je jacht sportowy, lub żaglowiec frachtowy!

Jesteśmy na statku. Idziemy w dal. Statek parowy czy motorowy ma swój kurs określony, ma czas na przebycie drogi, musi w określonym dniu być w porcie przeznaczenia. Nawet „tramp“, nie odbywający stałych kursów, obowiązany jest do szybkości i możliwej punktualności w swej pracy. Tak samo i żaglowiec frachtowy: dzięki swej naturze nie dorównywuje on w punktualności i szybkości parowcom i motorowcom, ale również obowiązany jest praktycznie najkrótszą w czasie drogą przyjść do portu przeznaczenia. Statek frachtowy czy pasażerski, parowiec, motorowiec czy żaglowiec, — jest jednym z ogniw olbrzymiego łańcucha gospodarki światowej, gospodarki narodowej, gdy jacht sportowy jest zabawką, która tylko czasem, jak u nas, staje się namiastką właściwej szkoły, oswajając społeczeństwo z morzem, robiąc największą, bo czynną propagandę na rzecz morza wśród tych, którzy bez tych jachtów „widzieliby wodę na miednicy“.

I już w tym widzimy zasadniczą różnicę między marynarzem z zawodu, a sportowcem: pierwszy

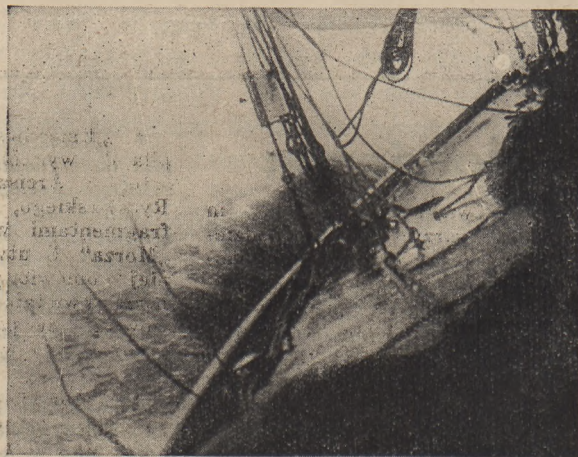
jest niezbędnym ogniwem w gospodarce narodu, drugi jest tylko wyrazem tęsknoty, czasem nawet szerokich warstw do piękna, do zbliżenia się do jednej z największych potęg przyrody — do morza.

I tu właśnie leży zasadnicze ujęcie sprawy: czytając sprawozdania z podróży „Elemki“, żeglarz-sportowiec pamiętać musi, że nie jest to wycieczka, ale rejs handlowy, rejs, który ma swoje znaczenie w gospodarce państwowej i narodowej. Obok szukania wrażeń, które zresztą bardzo rzadko uprawia marynarz z zawodu, znajdzie się zawsze wiele uwag o wykorzystaniu ekonomicznym żaglowca.

„Elemka“ jest statkiem frachtowym. Różni się od każdego innego frachtowca tem tylko, że właścicielem tego statku jest organizacja społeczna, której praca siłą rzeczy nie jest obliczona na zysk. Stąd więc w pracy „Elemki“ grają rolę — obok momentów gospodarczych — także i momenty propagandowe. Lidze Morskiej zależy na tem, żeby do statku nie dokładać, ale zarazem zależy i na tem, aby statek spełnił swą rolę propagandową. Stała umowa ze Szkołą Morską, że na „Elemce“ odbywać będzie szkolenie stale część uczniów Szkoły Morskiej. Gdyby nawet przy zmianie prac „Daru Pomorza“ umowa ta nie została odnowiona, „Elemka“ pozostanie statkiem szkolnym: elewami wówczas będą nasi sportowcy. A więc śmiało możemy stwierdzić, że ten statek powinien być bardzo bliskim sercu żeglarzy - sportowców.

A teraz słów parę o pierwszych dniach pracy tego statku na morzu.

Wyszliśmy z Gdyni na motorach, a dość silny wiatr w niedługim czasie ucichł. Właściwie dopiero po całonocnej ciszy, rozwinięto żagle i wzięto kurs na Szwecję. Zaczynamy od lawirowania, gdyż stały wiatr zachodni nie pozwala nam iść bezpośrednio w kierunku właściwym. Przez kilkanaście godzin szliśmy jednym halsem, obecnie zmierzamy drugim halsem ku brzegom niemieckim. Szybkość nasza wynosi około 5 mil. na godzinę. Ale posuwamy się naprzód o wiele wolniej: wiatr przeciwny i lawirowanie robią swoje. Zatrzymaliśmy się na parę godzin w Kopenhadze, skąd przez cieśninę jedziemy na Niemieckie Morze.



Elemka trzyma się na fali dobrze. Daje z siebie wiele, tak, że już dziś śmiało można stwierdzić, że marynarce polskiej przybył dobry statek szkolny. Elewowie pracują zupełnie nieźle, choć w pierwszym dniu podróży fala zrobiła wśród nich trochę spustoszenia.

Inż. Wodniak.

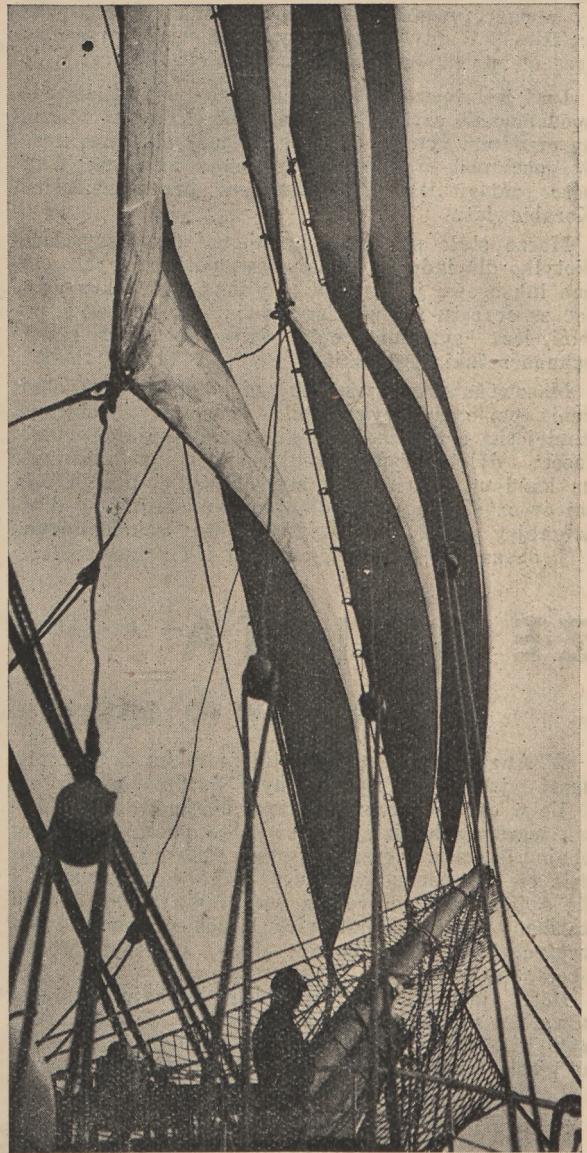


## Współczesność społeczna Gdyni

Najmłodsze miasto Polski Gdynia posiada szczególnie żywą dynamikę ludnościową. Już dziś liczy ponad 57 tys. mieszkańców. Tempo jej rozwoju jest tak żywe, iż w czasie najkrótszym przekroczy 60 tys.; bowiem ludność Gdyni przyrasta miesięcznie od 600 do 1000 osób, przez co zagadnienie ludnościowe nabiera cech wielkiej ruchliwości. Pod względem narodowościowym, Gdynia jest jednym z najbardziej polskich miast, aczkolwiek ostatnio daje się zauważyć silniejszy niż dotychczas przyrost ludności żydowskiej. Już obecnie mieszka w Gdyni ponad 1500 osób narodowości żydowskiej, obok 500 Niemców, których ilość się nie zmienia. Resztę stanowią Polacy tj. około 55 tys. osób.

Życie społeczne Gdyni bije szczególnie żywym tętnem. Na terenie miasta istnieje około 150 organizacji, najsilniejsze są jednak organizacje przysposobienia wojskowego, kombatanatów. Skolei idą zrzeszenia gospodarcze, charytatywne, sportowe. Stronnictwa polityczne mają względnie lichą pożywkę i większej aktywności nie okazują. Pochód pierwszomajowy wykazał rozbitcie masy robotniczej, niezdolnej do stworzenia jednolitego ruchu. Klęska bezrobocia nie ominęła również Gdyni, do której zjeżdżają się liczne jednostki w poszukiwaniu pracy, obejmuje jednak przeważnie element ludności, świeżo w Gdyni osiadłej. Stowarzyszenia charytatywne rozwijają tu szczególnie ożywioną działalność, przychodząc wydatnie z pomocą ludności, dotkniętej bezrobociem. Pozatem silnie daje się odczuć klęska mieszkaniowa powodująca, iż znaczna część mieszkańców Gdyni gnieździ się w barakach. Wysoki przyrost ludności Gdyni nie znajduje rozwiązania w dostatecznej ilości pomieszczeń mieszkalnych. Na ogólną ilość 10 tys. osób jaka przybyła do Gdyni w roku 1932/34 tylko sześć tysięcy mogło pomieścić się w 3240 zbudowanych w tym samym czasie izbach. Sytuacji tej starają się zaradzić spółdzielnie budowlane, budując tanie domki w oparciu o kredyty Banku Gosp. Kraj. Wydaje się, iż ten sposób rozwiązania kwestji budowania szczególnie nadaje się do warunków gdyńskich. Organizacje społeczne o typie Ligi Morskiej Kolonjalnej rozwijają szczególną aktywność wyrażaną w inicjatywie i rozmachu. Duch Gdyni znajduje w nich swój najpewniejszy wyraz. Możliwe to jest dzięki mniejszemu współczynnikowi tarcia jaki powstaje pod niwelującym wpływem wielkiego i przez każdą jednostkę odczuwanego faktu, tuż obok leżącego polskiego Morza.

Szeroki oddech przestrzeni morskich daje się wyraźnie odczuć we wszystkich komórkach społecznych w Gdyni. Harmonizuje on całkowicie z nastawieniem czynników państwowych, starających się zlikwidować różnice pomiędzy



*Kliwry*

*Fot. J. Dąbkowski*

sposobem działania organizacji społecznych i organów państwowych. Kolaboracja pomiędzy organizacjami społecznymi wyższej użyteczności publicznej i administracją morską, oparta o podział sfer działania, jest posunięta bardzo daleko i daje pozytywne owoce.

Ten pewien standard psychiczny powoduje, iż zcentralizowanie wszystkich organizacji społecznych w Związku Stowarzyszeń dało wszystkie rezultaty, w wysokim stopniu usprawniając działalność całokształtu życia społecznego, jak i każdego z nich osobna.

Moment przejęcia życia społecznego duchem koordynacji z czynnikami państwowymi jest najbardziej charakterystyczną cechą Gdyni.

*Michał Siczka*

## Dwutygodniowy rejs jachtu A. Z. M.-u „Szkwał”

Jeszcze do niedawna dla wielu ludzi, „tych z ładu”, morze było przedmiotem sentymentalnych, nigdy nieureczywistnionych marzeń, znanym z powieści, filmów i gdyńskiej plaży, skąd widać przesuwające się po horyzoncie, maszty, żagle, kominy.

Dzisiaj jest inaczej. Rozwijający się od paru lat niespodziewanie szybko jachting zbliżył do nas nieznanym przedtem żywioł. Możemy się już, jak i inne narody, pochłubić wyczynem dzielnego harcerza Wagnera, załogi „Dali”, i zuchwałym przedsięwzięciem Korabiewiczza.

Morze stało się dostępne niemal dla wszystkich, nie tylko dla indyjskich nababów, posiadających własne luksusowe jachty, ale dla mas, które korzystając ze sprzętu żeglarskiego, związków i klubów, powoli, lecz systematycznie wdrażają się w zawile arkana sztuki żeglarskiej.

Masowość mimo wszystko nie wpłynęła na obniżenie poziomu wykształcenia adeptów jachtingu. Umiejętna organizacja uniknęła we wpajaniu wiadomości dyletantyzmu żeglarskiego, ustanawiając na każdym jachcie obok stałych załóg, poza którymi ćwiczą się na nim mniej zaawansowani — dłuższe rejsy przed właściwym sezonem szkoleniowym, t. j. obozami i kursami, oraz na ich zakończenie.

W tych to właśnie podróży, obeznani już z obsługą jachtu, pogłębiają posiadane wiadomości, nabierając gruntownej znajomości manewrowania jachtem. Tworzą oni następnie element kierowniczy przy szerokiej akcji, mającej na celu rozwój żeglarskiego sportu morskiego.

Tą myślą kierował się Zarząd Gł. A. Z. M. projektując na okres od 15.VI do otwarcia obozów, dwutygodniowy rejs jachtu „Szkwał”, który obecnie oprócz zwykłego remontu zimowego otrzymał wzmocnienie kadłuba i takelunku, oraz żagle sztormowe. Na pokład swój zabierze grupę Azetemowców, ubiegających się o stopień sternika morskiego.

Będzie to więc podróż kandydacka, mająca na celu doszkolenie Azetemowców, poważnie zaawansowanych już w żeglarskim z lat poprzednich.

Ludzie ci, obcując przez dwa tygodnie bezpośrednio z żywiołem morskim, stworzą gromadę wdrożoną już w tryby pracy na morzu. W ten sposób już przy otwarciu obozów, po powrocie jachtu „Szkwał” przybędzie nam garść żeglarzy, którzy nabyte doświadczenie, hart i tężyznę zużytkują dla dobra organizacji.

Trasa dotychczas jeszcze nie jest określona, gdyż cała wyprawa wiąże się z ewentualnym zakupieniem nowej jednostki.

## ZE ŚWIATA

### Kilka słów o sporcie żeglarskim w Anglii

W Anglii, kraju najbardziej morskim w Europie, sport jachtowy zawsze był bardzo popularny. O ile w okresie przedwojennym obejmował on głównie warstwy bardziej zamożne, to obecnie jachting obejmuje coraz szersze warstwy. Główny nacisk kładzie się na rozbudowę floty jachtowej, składającej się z jednostek małych, a więc tanich i dostępnych każdemu. I tak w ostatnich latach na budowę odkrytych kilowych jachcików „klasy 14 stóp” wydano około 30000 funtów.

Ilość jacht-klubów wszelkiego rodzaju wzrosła również niepomniernie. Podczas gdy w roku 1920 było ich 126, w roku bieżącym posiada Anglja 263 zarejestrowanych klubów sportu wodnego, z których

ogromna większość są to kluby popularne, obejmujące najmniej zamożne warstwy społeczeństwa, uprawiające żeglarstwo na małych i tanich jachtach lub jolkach.

Pierwsze międzynarodowe regaty jachtowe, organizowane przez Anglję, odbyły się w roku 1911. W klasie jachtów największych, tak zwanej wtedy klasie „A” stanęło do regat sześć jednostek. Najpiękniejsze i największe z nich, to dwa niemieckie szkunery, „Meteor” i „Germania”. Angielskie jachty były: szkuner „Waterwitch”, jol „White Heather I”, oraz kecz „Cariad”. Był też jeden jacht francuski — szkuner „Suzanne”.

### Jacht króla Jerzego V. „Britannia”.

Jak wiadomo król Anglii Jerzy V, który niedawno obchodził swój srebrny jubileusz, jest popularnym jachtsmenem i właścicielem jednego z większych jachtów na świecie. Jego „Britannia”, 221 tonowy kuter, była zbudowana w roku 1893 dla księcia Walji, którego własnością pozostawała do roku 1897. Przez cztery następne lata, przechodziła przez ręce wielu osób, aby wreszcie znowu dostać się w posiadanie poprzedniego właściciela, już króla Edwarda.

W roku 1910 przeszła ostatecznie na własność obecnego króla Jerzego V.

Na uwagę zasługuje fakt, że „Britannia” pływała przez wszystkie sezony, z wyjątkiem paroletniej

przerwy podczas wojny, aż do roku 1922 bez gruntownego remontu. Dopiero wtedy, po blisko trzydziestoletniej służbie, musiano pozamieniać niektóre wręgi, część poszycia kadłuba i pokładu, oraz zamocowanie kilu.

Takelunek był zmieniany parokrotnie. Zasadnicze przeróbki zostały uskutecznione w 1931 roku, kiedy zamieniono na bermundzkie, z dodaniem ogromnego, pustego wewnątrz, masztu stalowego. W roku bieżącym w takelunku i ożagleniu dokonano również szereg drobnych zmian, które mają królewskiemu jachtowi zapewnić jeszcze większą szybkość. Na uwagę zasługuje oryginalny kliwer w kształcie trapeczu.

### Nowe szczegóły o spływie do Morza Czarnego

Zbiórka w Kołomyi już w dn. 14 lipca musi być zakończona, odpływ rano 15 lipca. Ostatni termin zapisów

do dn. 10 czerwca r. b. Zwrot wpisowego tylko przy zgłoszeniu wycofania się ze spływu przed dniem 1 lipca.

# Kronika Warszawskiego oddziału A.Z.M.

Uroczyste zainaugurowany w auli Politechniki Warszawskiej Żeglarski Kurs Teoretyczny, prowadzony przez kol. B. Wojtasa odbywał się tamże w jednej z sal wykładowych przez miesiąc luty i marzec, obejmując: konstrukcje i ożaglowania jachtowe oraz dla zaawansowanych — część nawigacyjną. Kursu wysłuchało około 40 osób, które w dniu 15 maja zgłosiły się na egzamin, poczem nastąpiło praktyczne szkolenie na Wiśle jolkami: starą „Dziwaną“ oraz nowozakupioną przez oddział „Dala“.

Sekcje kolonialna i handlu morskiego, poza zebraniem wewnętrznym, zwołały kilka zebrań kandydackich z referatami. Zorganizowały również kurs dla kandydatów, który rozpoczął się w dniu 20 maja, z obejmujących wykłady, wygłoszonych przez zaproszonych

prelegentów na tematy Parany, Liberji, Międzynarodowych Mandatów Kolonialnych, Polskiej Polityki Żeglugaowej i Handlu Morskiego.

Oddział warszawski A.Z.M. obok stałej współpracy z L.M.K. na terenie młodzieżowym przystąpił do wspólnej pracy przy organizacji „Święta Morza“.

Z grona A.Z.M. mają być wyłonieni prelegenci do wygłaszania na terenie szkół odczytów i referatów w okresie poprzedzającym dzień 29 czerwca celem przygotowania młodzieży do uroczystego obchodu „Święta Morza“, które ma stać się wielką ogólnopolską manifestacją. Będzie to okazja do wzbudzenia wśród młodzieży żywszego zainteresowania morzem.

Oddział mieści się teraz ul. Polna 50 dom akademicki.

## Obozy i wycieczki L.M.K.

### 1) Wycieczki zbiorowe do Gdyni.

Pociągi do Gdyni odchodzić będą z terenów poszczególnych Okręgów L. M. K. — Szczegółowe warunki uczestnictwa i terminy są do przejrzania w Oddziałach L. M. K.

Dojazd do punktów wyjściowych pociągów i do stacji, położonych na trasach pociągów za zniżką 70% (tabela D). Uczestnicy wykupują karnety uczestnictwa w cenie zł. 17.70 gr., który obejmuje:

- 1) Przejazd do Gdyni i spowrotem,
  - 2) Nocleg w Hotelu Emigracyjnym w Gdyni,
  - 3) Zwiedzenie portu,
  - 4) Przejazd statkiem na Hel i spowrotem
- Dla wycieczek dwunoclegowych cena karnetu wynosi zł. 18.50

### 2) Obozy letnie w Rumunji, w miejscowości Eftorei ca Constanza nad morzem Czarnym.

Dn. 12 czerwca wyjazd ze Lwowa. Wycieczka po Rumunji do 15 czerwca. Pobyt w obozie w Eftorei od 15 czerwca do 5 lipca. Potem wycieczka i powrót do Lwowa dn. 12 lipca.

Obóz w Eftorei położony jest w odległości 80 metrów od morza.

Pomieszczenie w namiotach kanadyjskich 4-o osobowych, oświetlonych elektrycznością. Wszelkie przejazdy odbywają się II-ą klasą pociągów turystycznych. Podróż z Galati do Constanzy statkiem „Alba Julja“ (12.000 ton). Do obozu poleca się zabierać: poduszki, białą pościelową i kostjum kąpielowy.

Opłata za udział wynosi dla członków około zł. 210.—

Zgłoszenia należy kierować do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej do dn. 25 maja r. b., wpłacając à konto wycieczki zł. 100 na konto L. M. K. Nr. 367 z zaznaczeniem, na odwrocie celu wpłaty. W zgłoszeniu należy podać dokładny adres i poświadczanie członkostwa L. M. K.

Wyjazd do Rumunji nastąpi w dwóch grupach 11 czerwca i 12 lipca.

### 3) Obozy na Helu.

Obóz rozpoczyna się dn. 21 czerwca. Pomieszczenie w 8-mio osobowych domkach campingowych i 2 osobowych namiotach. Pobyt w obozie może trwać najkrócej 10 dni od 1, 11 i 21 każdego miesiąca w czasie od 21 czerwca do 1 września rb.

Pragnący wyjechać na obóz, powinni nadesłać do Zarządu Głównego L. M. K. (Warszawa, Widok 10) wypełnioną dokładnie deklarację, którą można otrzymać w każdym Oddziale L.M.K., oraz wpłacić na P.K.O. Nr. 367 zł. 32, t. j. opłatę za 10 dniowy pobyt w obozie. Na odwrocie czeku należy zaznaczyć cel wpłaty.

### 4) Obóz młodzieży nad Naroczq.

Do obozu przyjmowana jest młodzież w wieku od lat 14. Obóz trwa cztery tygodnie. Całkowity koszt zł. 50.—

Obóz trwa zasadniczo od 19 czerwca do 15 sierpnia, przyczem w razie przedłużenia okresu wakacyjnego do 1 września, trwanie obozu również może być przedłużone.

W czasie trwania obozu odbędą się kursy pływania, wiosłowania, żeglarstwa i t. p.

Zapisy i szczegółowe informacje w Oddziałach L.M.K.

## Politechnika Gdańska – Warunki przyjęcia i studjów

Politechnika Gdańska obejmuje następujące fakultety:

**I. Ogólny** z wydziałami: *a)* ogólnym skrót uniwersytetu z przedmiotami z dziedziny prawa, ekonomji, historii, języków i psychologii, *b)* matematyczno-fizycznym — i *c)* chemicznym.

**II. Budowlany** z wydziałami: *a)* architektury, *b)* inżynierji lądowej i wodnej.

**III. Budowy maszyn, elektrotechniki i okrętowo-lotniczy** z wydziałami: *a)* budowy maszyn, *b)* elektrotechnicznym, *c)* okrętowo-lotniczym z następującymi kierunkami specjalizacji: 1) budowy kadłubów okrętowych, 2) budowy maszyn okrętowych, 3) lotniczym.

Językiem wykładowym jest język niemiecki. Trudności językowe można opanować, przy pilnem uczęszczaniu na wykłady, w ciągu pierwszego roku studjów. Politechnika przyjmuje maturzystów szkół wszelkich typów bez egzaminu wstępnego. Przy zgłaszaniu się na Politechnikę należy przedłożyć następujące papiery: 1) podanie do rektora, 2) oryginał

świadectwa dojrzałości, 3) zyciorys, 4) świadectwo moralności ze starostwa lub policji za okres od chwili otrzymania matury, o ile okres ten był dłuższy niż pół roku, 5) świadectwo z odbytej praktyki (tylko dla wstępujących na jeden z wydziałów fakultetu III-go, obowiązuje praktyka półroczna — bez przerwy w większym warsztacie); 6) świadectwo zamożności rodziców lub opiekunów.

Opłaty semestralne wynoszą około 350 guldenów gdańskich — 520 zł. Suma ta płatna jest w dwóch czy trzech ratach miesięcznych. Utrzymanie kosztuje miesięcznie około 100 guld. — 172 zł.

Poziom studjów na politechnice Gdańskiej jest bardzo wysoki.

Wszelkie formalności wpisowe załatwia Bratnia Pomoc Zrzeszenia Studentów Polaków Politechniki Gdańskiej, Gdańsk — Wrzeszcz, Hereesanger 11. Broszurkę z dokładnymi informacjami oraz program Politechniki przesyła Bratnia Pomoc po nadesłaniu 4 zł. w znaczkach pocztowych.

Ukazała się w druku i jest do nabycia w cenie 80 gr.

Praca zbiorowa Lwowskiego Oddziału A. Z. M.  
pod Redakcją ZBIGNIEWA ŁUKOMSKIEGO

P. T.

### SKRYPT KURSU ŻEGLARSKIEGO

Poszczególne rozdziały opracowali: inż. Grubecki Jan, Łempicki Tadeusz, Łukomski Zbigniew, Majewski Andrzej, Paszkiewicz Jerzy, Szymborski Stanisław i Wieleżyński Leszek.  
Nakładem Oddziału Lwowskiego A.Z.M.